
Od:
Wysłano: wtorek, 2 grudnia 2025 07:36
Do: SekretariatDL
Temat: PETYCJA w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140)

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

Wnoszący:

02.12.2025

Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach, wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczącego stref R nad miastami.

Wnoszę o:

Wycofanie projektu jako sprzecznego z art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucją RP oraz prawem UE.

Usunięcie §3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r., który był nieskuteczny i niestosowalny.

Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia prawdziwych analiz, w szczególności modeli hałasu, danych o ryzyku i gęstości zabudowy.

Powrót do standardów ICAO/SERA oraz rezygnację z nakładania dodatkowych krajowych ograniczeń bez podstawy ustawowej.

Utrzymanie proporcjonalnego, gospodarnego zarządzania przestrzenią powietrzną, zgodnie z art. 119 PL i art. 31 ust. 3 Konstytucji RP.

Rezygnację z „zgód prezydentów miast”, które nie mają podstawy ustawowej i tworzą ryzyko uznaniowości.

Przekazanie projektu do oceny Komisji Europejskiej ze względu na naruszenie prawa UE.

Ustalenie odpowiedzialności za zamieszczenie nieprawdziwych oświadczeń o rzekomych analizach i obliczeniach, skoro granice stref poprowadzono jedynie po granicach administracyjnych miast.

Zastrzeżenie dotyczące publikacji danych osobowych:

„Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej. Proszę o anonimizację.”

02.12.2025

Pozdrawiam / Kind Regards

Od:
Wysłano: wtorek, 2 grudnia 2025 08:00
Do: SekretariatDL
Temat: PETYCJA

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

PETYCJA w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140)

Adresat:
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
sekretariatDL@mi.gov.pl
/Ministerstwo_Infrastruktury/SkrytkaESP (ePUAP)

Wnoszący:

Miejsce i data:
02/12/2026

Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach, wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczącego stref R nad miastami.

Wnoszę o:

Wycofanie projektu jako sprzecznego z art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucją RP oraz prawem UE.

Usunięcie 33 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r., który był nieskuteczny i niestosowalny.

Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia

prawdziwych analiz, w szczególności modeli hałasu, danych o ryzyku i gęstości zabudowy.

Powrót do standardów ICAO/SERA oraz rezygnację z nakładania dodatkowych krajowych ograniczeń bez podstawy ustawowej.

Utrzymanie proporcjonalnego, gospodarnego zarządzania przestrzenią powietrzną, zgodnie z art. 119 PL i art. 31 ust. 3 Konstytucji RP.

Rezygnację z „zgód prezydentów miast”, które nie mają podstawy ustawowej i tworzą ryzyko uznaniowości.

Przekazanie projektu do oceny Komisji

Europejskiej ze względu na naruszenie prawa

UE.

Ustalenie odpowiedzialności za zamieszczenie nieprawdziwych oświadczeń o rzekomych analizach i obliczeniach, skoro granice stref poprowadzono jedynie po granicach administracyjnych miast.

Zastrzeżenie dotyczące publikacji danych osobowych:

Zastrzeżenie dotyczące publikacji danych osobowych:

„Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej. Proszę o anonimizację.”

, 02/12/2026

Od:
Wysłano: wtorek, 2 grudnia 2025 09:28
Do: SekretariatDL
Temat: PETYCJA w sprawie stref R nad miastami

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

Petycja w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140)

Adresat:
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
sekretariatDL@mi.gov.pl

/Ministerstwo_Infrastruktury/SkrytkaESP (ePUAP)

Wnoszący:

02/12/2025

Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach, wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczącego stref R nad miastami.

Wnoszę o:

Wycofanie projektu jako sprzecznego z art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucją RP oraz prawem UE.

Usunięcie §3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r., który był nieskuteczny i niestosowny.

Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia prawdziwych analiz, w szczególności modeli hałasu, danych o ryzyku i gęstości zabudowy.

Powrót do standardów ICAO/SERA oraz rezygnację z nakładania dodatkowych krajowych ograniczeń bez podstawy ustawowej.

Utrzymanie proporcjonalnego, gospodarnego zarządzania przestrzenią powietrzną, zgodnie z art. 119 PL i art. 31 ust. 3 Konstytucji RP.

Rezygnację z „zgód prezydentów miast”, które nie mają podstawy ustawowej i tworzą ryzyko uznaniowości.

Przekazanie projektu do oceny Komisji Europejskiej ze względu na naruszenie prawa UE.

Ustalenie odpowiedzialności za zamieszczenie nieprawdziwych oświadczeń o rzekomych analizach i obliczeniach, skoro granice stref poprowadzono jedynie po granicach administracyjnych miast.

Zastrzeżenie dotyczące publikacji danych osobowych:

„Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej. Proszę o anonimizację.”

02/12/2025

Pozdrawiam/Best Regards

•

Od:
Wysłano: wtorek, 2 grudnia 2025 10:30
Do: SekretariatDL
Temat: PETYCJA

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

PETYCJA

w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140)

Adresat:

Minister Infrastruktury

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

Wnoszący:

Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach, wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczącego stref R nad miastami.

Wnoszę o:

- Wycofanie projektu jako sprzecznego z art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucją RP oraz prawem UE.
- Usunięcie §3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r., który był nieskuteczny i niestosowalny.
- Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia prawdziwych analiz, w szczególności modeli hałasu, danych o ryzyku i gęstości zabudowy.
- Powrót do standardów ICAO/SERA oraz rezygnację z nakładania dodatkowych krajowych ograniczeń bez podstawy ustawowej.
- Utrzymanie proporcjonalnego, gospodarnego zarządzania przestrzenią powietrzną, zgodnie z art. 119 PL i art. 31 ust. 3 Konstytucji RP.
- Rezygnację z „zgód prezydentów miast”, które nie mają podstawy ustawowej i tworzą ryzyko uznaniowości.
- Przekazanie projektu do oceny Komisji Europejskiej ze względu na naruszenie prawa UE.
- Ustalenie odpowiedzialności za zamieszczenie nieprawdziwych oświadczeń o rzekomych analizach i obliczeniach, skoro granice stref poprowadzono jedynie po granicach administracyjnych miast.

Zastrzeżenie dotyczące publikacji danych osobowych:

„Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej.
Proszę o anonimizację.”

Od:
Wysłano: wtorek, 2 grudnia 2025 11:45
Do: SekretariatDL
Temat: Petycja – zakazy lotów >3 miesiące

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

Dzień dobry

Petycja w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące

Wnoszę o:

1. Wycofanie projektu, ponieważ Minister Infrastruktury nie ma uprawnień do wprowadzania trwałych zakazów lotów. 2. Natychmiastowe ujawnienie uzgodnień z Radą Ministrów, MON, MSWiA i ministrem klimatu – jeśli ich nie było, projekt jest nielegalny. 3. Uznanie, że projekt tworzy „strefy wyłączenia prawa międzynarodowego” i narusza art. 9 Konstytucji RP oraz art. 4 ust. 3 TUE. 4. Całkowite usunięcie mechanizmu „zgód” prezydentów miast – brak jakiegokolwiek podstawy prawnej w ustawie. 5. Stwierdzenie, że rozporządzenie nie może tworzyć nowych kompetencji dla samorządów (naruszenie art. 7 i 92 Konstytucji RP). 6. Ujawnienie metodyki wyznaczania granic stref – jeśli oparto się wyłącznie na granicach administracyjnych miast, projekt jest arbitralny i nielegalny. 7. Ujawnienie analiz hałasu, gęstości zabudowy i ryzyka – a w razie ich braku wyciągnięcie konsekwencji służbowych wobec autorów projektu. 8. Uznanie, że normy SERA (UE 923/2012) i Annex 2 ICAO w pełni wystarczają – dodatkowe krajowe ograniczenia są niezgodne z prawem UE. 9. Usunięcie z AIP wszystkich stref wprowadzonych ponad wymagania SERA jako nielegalnych. 10. Stwierdzenie, że projekt nie posiada żadnego ratio legis – nie wskazano konkretnego dobra prawnie chronionego ani liczb uzasadniających ograniczenia. 11. Uznanie, że odwołanie się do „praktyk innych państw” nie stanowi ratio legis i jest prawnie bez znaczenia. 12. Ujawnienie jakichkolwiek danych liczbowych o wypadkach z ofiarami na ziemi w obszarach miejskich w Polsce w ciągu ostatnich 30 lat. 13. Natychmiastowe przekazanie projektu do Komisji Europejskiej w trybie EU Pilot z powodu naruszenia prawa UE. 14. Stwierdzenie, że § 8 ust. 1 pkt 3 narusza zasadę równości (art. 32 Konstytucji) – uprzywilejowuje statki bazujące kosztem tranzytowych. 15. Wycofanie projektu z powodu braku OSR i analiz wpływu na GA, BSP, szkolenia i CPK. 16. Uznanie, że projekt jest sprzeczny z „Polityką rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r.” – zamiast wspierać GA, dusi go. 17. Ujawnienie, kto i kiedy zgłosił postulat wprowadzenia stałych stref R – jeśli nikt ze środowiska, projekt jest czysto polityczny. 18. Stwierdzenie, że GM1 SERA.3105 nie jest źródłem prawa i nie może uzasadniać stałych zakazów. 19. Całkowite wyłączenie z zakresu projektowanego rozporządzenia możliwości obejmowania strefami zakazu lub ograniczenia lotów „od poziomu terenu” jakichkolwiek terenów położonych poza granicami rzeczywistej zwartej zabudowy mieszkaniowej istniejącej na dzień 1 stycznia 2025 r. – w szczególności pola, łąki, lasy, grunty rolne i nieużytki nie mogą być objęte tego typu strefami, ponieważ nie istnieje żadne dobro publiczne wymagające ich ochrony przed upadkiem statku powietrznego. 20. Wyłączenie lotów BSP (dronów) z jakichkolwiek długoterminowych ograniczeń. 21. Uznanie, że projekt powoduje marnotrawstwo narodowego zasobu – przestrzeni powietrznej. 22. Wszczęcie postępowania wyjaśniającego wobec urzędników odpowiedzialnych za projekt bez analiz i wbrew prawu. 23. Oficjalne przeprosiny środowiska lotniczego za wieloletnie utrzymywanie nieważnego przepisu i próbę jego reaktywacji. 24. Stwierdzenie, że projekt ma charakter represyjny, a nie ochronny. 25. Zobowiązanie Ministra Infrastruktury do osobistego uzasadnienia projektu przed Sejmową Komisją Infrastruktury. 26. Natychmiastowe wstrzymanie wszelkich prac nad strefami do czasu pełnej odpowiedzi na wszystkie powyższe żądania. 27. Ostateczne zamknięcie tematu stałych zakazów lotów nad miastami i powrót do stosowania wyłącznie norm SERA i ICAO. 28. Natychmiastowe skierowanie projektu do kontroli Najwyższej Izby Kontroli (NIK) oraz Centralnego Biura Antykorupcyjnego (CBA) w zakresie ewentualnych powiązań granic projektowanych stref z aktualnymi i

planowanymi inwestycjami deweloperskimi na terenach dotychczas rolniczych, leśnych i niezabudowanych.

29. O wycofanie projektu, ponieważ zamiast zwiększać bezpieczeństwo, realnie je obniża – wypychając ruch GA, BSP i śmigłowce w wąskie korytarze wokół miast oraz wymuszając dłuższe trasy w gorszych warunkach meteorologicznych, projekt drastycznie zwiększa ryzyko kolizji w powietrzu (MAC) oraz wypadków typu CFIT przy próbach omijania stref.

30. Wnoszę o wycofanie projektu, ponieważ jest sprzeczny z polityką klimatyczną Polski i Europejskim Zielonym Ładem – wymuszone obejścia miast i loty na wyższych pułapach znacząco zwiększą zużycie paliwa i emisję CO₂ przez lotnictwo ogólne i śmigłowce, powiększając ślad węglowy zamiast go zmniejszać

Imię i nazwisko:

Adres zamieszkania:

Adres do korespondencji/e-mail:

Data: 02.12.2025

„Nie wyrażam zgody — na podstawie ustawy o petycjach oraz ustawy o dostępie do informacji publicznej — na publikację, udostępnianie, powielanie i utrwalanie moich danych osobowych: imienia i nazwiska, loginu konta, adresu zamieszkania, adresu e-mail, ani miejscowości sporządzenia pisma.”

Od:
Wysłano: wtorek, 2 grudnia 2025 12:06
Do: SekretariatDL
Temat: Petycja

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

PETYCJA

w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury
zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące
(projekt nr 140)

Adresat:

Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
sekretariatDL@mi.gov.pl

/Ministerstwo_Infrastruktury/SkrytkaESP (ePUAP)

Wnoszący:

02.12.2025

Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach, wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczącego stref R nad miastami.

Wnoszę o:

Wycofanie projektu jako sprzecznego z art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucją RP oraz prawem UE.

Usunięcie §3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r., który był nieskuteczny i niestosowny.

Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia prawdziwych analiz, w szczególności modeli hałasu, danych o ryzyku i gęstości zabudowy.

Powrót do standardów ICAO/SERA oraz rezygnację z nakładania dodatkowych krajowych ograniczeń bez podstawy ustawowej.

Utrzymanie proporcjonalnego, gospodarnego zarządzania przestrzenią powietrzną, zgodnie z art. 119 PL i art. 31 ust. 3 Konstytucji RP.

Rezygnację z „zgód prezydentów miast”, które nie mają podstawy ustawowej i tworzą ryzyko uznaniowości.

Przekazanie projektu do oceny Komisji Europejskiej ze względu na naruszenie prawa UE.

Ustalenie odpowiedzialności za zamieszczenie nieprawdziwych oświadczeń o rzekomych analizach i obliczeniach, skoro granice stref poprowadzono jedynie po granicach administracyjnych miast.

Zastrzeżenie dotyczące publikacji danych osobowych:

„Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej.
Proszę o anonimizację.”

02.12.2025

Miejscowość:

Data: 1.12.2025

Dane wnoszącego petycję:

Adresat:

Minister Infrastruktury

ul. Tytusa Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

Dotyczy: Petycji w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (nr 140 w wykazie prac legislacyjnych RM) oraz włączonej do postępowania w trybie petycji wielokrotnej (zgodnie z komunikatem Ministerstwa z dn. 3 listopada 2025 r.).

PETYCJA

Działając na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, wnoszę o:

Natychmiastowe wycofanie procedowanego projektu rozporządzenia (nr 140) wprowadzającego stałe strefy ograniczone (R) nad miastami w oparciu o ich granice administracyjne.

Usunięcie wadliwego prawne § 3 z obecnie obowiązującego rozporządzenia z 2019 r., który w praktyce orzecniczej sądów uznawany jest za nieskuteczny i nieprecyzyjny.

Ujawnienie i opublikowanie rzeczywistych analiz, na które powołują się projektodawcy, w tym: modeli hałasu, analiz ryzyka dla osób i mienia na ziemi oraz badań gęstości zabudowy. W przypadku braku takich dokumentów – wnoszę o ustalenie odpowiedzialności służbowej osób, które poświadczyły nieprawdę w dokumentacji legislacyjnej, sugerując istnienie analiz, których nie wykonano.

Dostosowanie polskich przepisów do standardów ICAO oraz prawa Unii Europejskiej (SERA), w szczególności poprzez rezygnację z definiowania stref granicami administracyjnymi na rzecz współrzędnych geograficznych oraz odebranie kompetencji decyzyjnych organom samorządowym (prezydentom miast/burmistrzom) na rzecz profesjonalnych służb ruchu lotniczego (PAŻP).

UZASADNIENIE

1. Niezgodność z prawem Unii Europejskiej i standardami bezpieczeństwa (SERA)
Projektowane przepisy stoją w rażącej sprzeczności z Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 (SERA). Zgodnie z pkt SERA.3145 oraz załącznikiem VI do rozporządzenia 2017/373, ograniczenia przestrzeni powietrznej muszą być definiowane za pomocą współrzędnych geograficznych i publikowane na mapach lotniczych.

Definiowanie stref R w oparciu o granice administracyjne miast jest rozwiązaniem niebezpiecznym i niewykonalnym w praktyce. Granice administracyjne są niewidoczne z powietrza, często obejmują pola, lasy i nieużytki (gdzie loty są bezpieczne), a pomijają gęstą zabudowę podmiejską. Pilot nie ma możliwości precyzyjnego określenia swojej pozycji względem tak wytyczonej granicy, co stwarza bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji lotniczych.

2. Brak merytorycznych podstaw i fikcyjne analizy

Uzasadnienie projektu powołuje się na konieczność ochrony przed hałasem i zapewnienia bezpieczeństwa, jednak Ministerstwo nie przedstawiło żadnych danych potwierdzających te tezy. Nie zaprezentowano analizy poziomu hałasu generowanego przez General Aviation, statystyk wypadkowości nad miastami ani rzetelnej oceny ryzyka. Wprowadzanie drastycznych ograniczeń swobód obywatelskich bez oparcia w twardych danych jest działaniem arbitralnym. Domagam się ujawnienia tych analiz lub przyznania, że regulacje są wprowadzane "na ślepo".

3. Naruszenie Konstytucji RP i Prawa Lotniczego (Lex Certa)

Projekt narusza zasadę określoności prawa (art. 2 Konstytucji RP). Uzależnienie możliwości lotu od "instrukcji operacyjnych lotnisk" – dokumentów wewnętrznych, często niejawnych i niepublikowanych w Dziennikach Urzędowych – sprawia, że obywatel nie jest w stanie ustalić treści obowiązującego go prawa. Jest to niedopuszczalne w demokratycznym państwie prawa.

Ponadto, przekazanie kompetencji do wyrażania zgody na loty prezydentom miast i burmistrzom jest systemowym błędem. Organy te nie posiadają kompetencji ani wiedzy z zakresu bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, co doprowadzi do chaosu decyzyjnego i uznaniowości.

4. Skutki dla obronności i szkolenia

Wprowadzenie stałych stref R nad większością miast w Polsce doprowadzi do paraliżu szkolenia lotniczego, lotów szybowcowych, ratowniczych (LPR) oraz operacji bezzałogowych (dronów). W obliczu zagrożenia geopolitycznego za naszą wschodnią granicą, niszczenie potencjału szkoleniowego lotnictwa cywilnego, które stanowi zaplecze kadrowe dla Sił Zbrojnych RP, jest działaniem na szkodę bezpieczeństwa państwa.

Mając powyższe na uwadze, wnoszę jak na wstępie.

Klauzula dotycząca danych osobowych:

Zgodnie z art. 4 ust. 3 ustawy o petycjach, nie wyrażam zgody na ujawnienie moich danych osobowych (imienia, nazwiska oraz adresu) na stronie internetowej urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej. Proszę o zanonimizowanie moich danych w przypadku publikacji treści petycji.

Z poważaniem,

Od:
Wysłano: wtorek, 2 grudnia 2025 14:34
Do: SekretariatDL
Temat: Petycja dot. projektu nr 140

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

02.12.2025 r.

PETYCJA

Pan
Dariusz Klimczak Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6 00-928 Warszawa

Dotyczy: projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140 w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów)

Działając na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), wnoszę niniejszą petycję dotyczącą projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące, wpisanego do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów pod numerem 140.

Projekt ten, w mojej ocenie, zawiera rozwiązania prawne niezgodne zarówno z przepisami Konstytucji RP, jak i prawem Unii Europejskiej, a jego wprowadzenie w życie doprowadzi do paraliżu lotnictwa ogólnego w Polsce oraz naruszy podstawowe zasady bezpieczeństwa prawnego i równości wobec prawa.

I. NARUSZENIA FORMALNOPRAWNE

Projekt rozporządzenia nie spełnia podstawowych wymogów procesu legislacyjnego.

Brak rzeczywistych konsultacji społecznych. Projekt nie był przedmiotem pełnych konsultacji ze środowiskiem lotniczym. Choć w maju 2024 roku odbyło się seminarium w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, na którym przedstawiono koncepcję nowych stref R, nie stanowiło to konsultacji społecznych w rozumieniu wymogów procedury legislacyjnej określonych w Regulaminie pracy Rady Ministrów. Przedstawiciele organizacji zrzeszających pilotów, operatorów bezzałogowych statków powietrznych oraz ośrodków szkolenia lotniczego nie mieli możliwości rzeczywistego wpływu na kształt projektowanych rozwiązań.

Braki w Ocenie Skutków Regulacji. Ocena Skutków Regulacji załączona do projektu nie zawiera analizy wpływu projektowanych rozwiązań na lotnictwo ogólne (General Aviation), operacje bezzałogowych statków powietrznych, szkolenie kadr lotniczych oraz potencjał obronny państwa. OSR nie przedstawia również analizy ekonomicznej skutków wprowadzenia stref R dla podmiotów prowadzących działalność szkoleniową oraz dla operatorów lotnictwa ogólnego. Pominięto całkowicie kwestię wpływu projektowanych ograniczeń na realizację zadań obronnych przez lotnictwo cywilne oraz na szkolenie rezerw osobowych dla Sił Zbrojnych RP.

Brak analizy ryzyka. Uzasadnienie projektu posługuje się ogólnymi stwierdzeniami o poprawie bezpieczeństwa, nie przedstawiając jednak żadnej analizy rzeczywistego poziomu ryzyka w przestrzeni powietrznej nad miastami ani danych o wypadkach lub incydentach, które miałyby uzasadniać wprowadzenie tak drastycznych ograniczeń. Nie przeprowadzono badania poziomu hałasu generowanego przez różne typy statków powietrznych w różnych konfiguracjach lotu, nie dokonano również oceny rzeczywistego zagrożenia dla osób i mienia na ziemi.

II. PRZEKROCZENIE DELEGACJI USTAWOWEJ

Projektowane rozporządzenie przekracza zakres delegacji ustawowej zawartej w art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze.

Zgodnie z systematyką ustawy, kompetencje w zakresie wprowadzania zakazów w ruchu lotniczym zostały rozdzielone między dwa organy. Art. 119 ust. 2 Prawa lotniczego przewiduje, że Rada Ministrów może wprowadzić zakazy i ograniczenia w ruchu lotniczym niezbędne ze względu na bezpieczeństwo państwa, obronność lub porządek publiczny. Z kolei art. 119 ust. 4 pkt 1 upoważnia Ministra właściwego do spraw transportu jedynie do wprowadzenia zakazów lub ograniczeń lotów nad obszarem całego państwa albo jego części na czas dłuższy niż 3 miesiące.

Kluczowe znaczenie ma tutaj kryterium czasowe. Ustawodawca powierzył Ministrowi kompetencję do wprowadzania ograniczeń o charakterze długoterminowym, ale nie stałym. Projektowane rozwiązanie wprowadza jednak strefy R nad miastami bez żadnego ograniczenia czasowego, co w praktyce oznacza zakaz o charakterze stałym i trwałym. Taki zakaz, zgodnie z systematyką ustawy, może wprowadzić wyłącznie Rada Ministrów w drodze rozporządzenia wydanego na podstawie art. 119 ust. 2, po przeprowadzeniu stosownych uzgodnień międzyresortowych.

Minister właściwy do spraw transportu nie może więc w drodze rozporządzenia wydanego na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 wprowadzać de facto stałych zakazów w przestrzeni powietrznej, gdyż takie działanie stanowi uzurpację kompetencji zastrzeżonych dla Rady Ministrów.

III. NIEZGODNOŚĆ Z PRAWEM UNII EUROPEJSKIEJ

Projektowane rozwiązania są sprzeczne z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającym wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej (SERA).

Zgodnie z punktem SERA.3145, każde ograniczenie przestrzeni powietrznej musi zostać odpowiednio zdefiniowane i opublikowane w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP) zgodnie z wymogami załącznika VI do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. Wymogi te precyzują, że granice stref ograniczonych muszą być określone współrzędnymi geograficznymi oraz zobrazowane na mapach lotniczych w sposób umożliwiający pilotom jednoznaczną identyfikację tych stref podczas

Tymczasem proponowane w projekcie strefy R definiowane są poprzez odwołanie do granic administracyjnych miast, które nie są nanoszone na mapy lotnicze i nie mogą być rozpoznane przez pilota z pokładu statku powietrznego. Granice administracyjne miast nie pokrywają się z rzeczywistą zabudową i obejmują znaczne obszary terenów niezabudowanych, w tym pola uprawne, lasy i tereny przemysłowe, nad którymi wykonywanie lotów nie stwarza żadnego zagrożenia dla osób i mienia na ziemi.

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) wielokrotnie wskazywała, że przestrzeń powietrzna, w której ustanawia się ograniczenia wysokości lotu, musi być zidentyfikowana za pomocą właściwie zdefiniowanego ograniczenia przestrzeni powietrznej i opublikowana na mapach lotniczych zgodnie ze standardami ICAO. Projekt tego wymogu nie spełnia. W efekcie pilot wykonujący lot nie ma możliwości ustalenia z odpowiednią pewnością, czy znajduje się w strefie ograniczonej, czy poza nią, co czyni projektowane przepisy niestosowanymi w praktyce.

Co więcej, projektowane rozwiązanie narusza zasadę określoności regulacji, wynikającą z prawa unijnego. Rozporządzenie SERA jako akt bezpośrednio skuteczny wprowadza jednolite reguły dostępu do przestrzeni powietrznej w państwach członkowskich UE. Wprowadzenie przez Polskę regulacji sprzecznych z SERA stanowi naruszenie prawa Unii Europejskiej, które może skutkować postępowaniem przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

IV. NARUSZENIA KONSTITUCYJNE

A. Naruszenie zasady określoności prawa (lex certa)

Projektowany § 8 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia stanowi rażące naruszenie konstytucyjnej zasady określoności prawa (lex certa), wynikającej z art. 2 Konstytucji RP, który statuuje zasadę demokratycznego państwa prawnego.

Przepis ten uzależnia dopuszczalność wykonywania lotów w strefach R od zgodności z „procedurami podejścia do lądowania i odlotu, określonymi w instrukcjach operacyjnych lotnisk i lądowisk”. Problem polega na tym, że instrukcje operacyjne lotnisk nie są aktami prawa powszechnie obowiązującego w rozumieniu art. 87 Konstytucji RP. Nie są publikowane w Dzienniku Ustaw ani w Monitorze Polskim. Nie są również dostępne publicznie w żadnej scentralizowanej bazie danych.

Pilot zamierzający wykonać lot nie ma możliwości zapoznania się z treścią instrukcji operacyjnych wszystkich lotnisk i lądowisk położonych w pobliżu planowanej trasy przelotu, a tym samym nie może z pewnością ustalić, czy planowany przez niego lot będzie zgodny z prawem. Instrukcje te są dokumentami wewnętrznymi zarządzających lotniskami, często zawierającymi informacje o charakterze operacyjnym, nieprzeznaczone do publicznej wiadomości.

Konsekwencją takiego ukształtowania przepisu jest sytuacja, w której obywatel może ponieść odpowiedzialność karną za naruszenie normy, której treści nie mógł poznać. Art. 209 Prawa lotniczego przewiduje karę pozbawienia wolności do lat 3 za naruszenie zakazów i ograniczeń lotów. Oznacza to, że pilot może zostać skazany za czyn, którego bezprawności nie mógł rozpoznać w chwili jego popełnienia. To klasyczne naruszenie zasady nullum crimen sine lege certa.

W praktyce oznacza to, że w przestrzeni klasy G, która z definicji powinna być dostępna dla wszystkich użytkowników na równych prawach bez konieczności uzyskiwania zezwoleń, powstają strefy, w których dopuszczalność lotu zależy od nieopublikowanych, zmiennych i niedostępnych dla pilotów dokumentów wewnętrznych poszczególnych lotnisk. To czyni tę przestrzeń de facto niedostępną dla lotów szkolnych, szybowcowych, spadochronowych oraz przelotów tranzytowych, podczas gdy formalnie pozostaje ona przestrzenią niekontrolowaną klasy G.

B. Naruszenie zasady równości (art. 32 Konstytucji RP)

Projektowany § 8 ust. 1 pkt 3 narusza również konstytucyjną zasadę równości wobec prawa, wyrażoną w art. 32 Konstytucji RP.

Przepis ten uprzywilejowuje statki powietrzne bazujące na lotniskach położonych wewnątrz stref R, gdyż mogą one wykonywać loty w tych strefach zgodnie z procedurami odlotowymi i dolotowymi swojego lotniska bazowania. Tymczasem statki powietrzne wykonujące przeloty tranzytowe są całkowicie pozbawione możliwości legalnego wlotu do tych stref nawet jeśli wykonują lot na tej samej wysokości i w podobnych warunkach co statki bazujące

W efekcie dwa statki powietrzne, wykonujące lot w tej samej przestrzeni powietrznej klasy G, podlegają różnym zasadom prawnym wyłącznie ze względu na miejsce bazowania jednego z nich. Nie istnieje żadne racjonalne uzasadnienie dla takiego zróżnicowania. Oba statki latają w tej samej przestrzeni, na podobnych wysokościach, stwarzają identyczne ewentualne zagrożenie dla osób i mienia na ziemi. Jedynym kryterium różnicującym jest formalne bazowanie na określonym lotnisku, co nie ma żadnego związku z poziomem bezpieczeństwa.

Pilot wykonujący przelot tranzytowy jest zmuszony do oblatywania miasta dookoła, wydłużając trasę lotu o dziesiątki kilometrów, lub do wykonania sztucznego lądowania na lotnisku znajdującym się w strefie R wyłącznie w celu uzyskania formalnego prawa do wykonania procedury odlotowej. Takie rozwiązanie jest nieproporcjonalne, irracjonalne i dyskryminujące.

V. PRZEKAZANIE KOMPETENCJI ORGANOM NIEUPRAWNIONYM

Projektowane rozporządzenie oddaje realną kontrolę nad dostępem do przestrzeni powietrznej prezydentom miast i burmistrzom, mimo że samorządy nie posiadają żadnych kompetencji w zakresie bezpieczeństwa lotów, nie ponoszą odpowiedzialności za bezpieczeństwo ruchu lotniczego i nie dysponują wiedzą specjalistyczną w tym zakresie.

Zgodnie z art. 119 ust. 1 Prawa lotniczego, polska przestrzeń powietrzna jest dostępna na równych prawach dla wszystkich jej użytkowników, a swoboda lotów może być ograniczona wyłącznie na podstawie wyraźnego upoważnienia ustawowego. Kompetencje w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną i bezpieczeństwa lotów należą do organów administracji rządowej, w szczególności do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Tymczasem projektowane rozporządzenie wprowadza mechanizm, w którym wykonanie lotu w strefie R wymaga uzyskania zgody prezydenta miasta lub burmistrza. Organy te nie mają żadnych narzędzi do oceny ryzyka lotniczego, nie dysponują wiedzą na temat charakterystyk statków powietrznych, procedur lotniczych ani standardów bezpieczeństwa. Wydawanie przez te organy „zgód na loty” prowadzi do chaosu, uznaniowości decyzji i całkowitej arbitralności.

W praktyce wiele samorządów wydaje odmowne decyzje w każdym przypadku, traktując każdy lot jako potencjalne zagrożenie, bez analizy rzeczywistego ryzyka. Inne samorzady w ogóle nie odpowiadają na wnioski, traktując je jako sprawy wykraczające poza ich kompetencje. Takie rozproszenie odpowiedzialności i brak jednolitych standardów jest sprzeczne z podstawowymi zasadami zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie.

VI. SKUTKI PRAKTYCZNE PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ

A. Przykład praktyczny ilustrujący problem

Pilot szybowca wykonujący lot szkolny w klasie G w pobliżu Katowic planuje wykonać serię kręgów szkolnych na wysokości 800 m nad poziomem terenu, nad terenem leśnym położonym w granicach administracyjnych miasta, ale oddalonym o kilka kilometrów od jakiegokolwiek zabudowy. Zgodnie z projektowanym rozporządzeniem, lot taki byłby zabroniony, nawet jeśli nie stwarza żadnego zagrożenia dla osób i mienia na ziemi.

Pilot mógłby wykonać ten lot jedynie po uzyskaniu zgody prezydenta miasta Katowice oraz pod warunkiem zgodności z instrukcją operacyjną pobliskiego lotniska, dokumentem, którego treści najprawdopodobniej nie zna i nie ma możliwości poznać. W praktyce oznacza to całkowity zakaz wykonywania takich lotów

Dla porównania, ten sam pilot może bez żadnych ograniczeń wykonać identyczny manewr nad podobnym terenem leśnym położonym tuż za granicą administracyjną miasta, choćby był on bliżej zabudowy i stwarzał większe potencjalne zagrożenie. Takie rozwiązanie nie opiera się na rzeczywistej ocenie ryzyka, lecz na arbitralnym kryterium prawnym pozbawionym merytorycznego uzasadnienia.

B. Blokada przestrzeni powietrznej na Śląsku

Szczególnie dotkliwe skutki projektowane rozporządzenie wywoła na Śląsku, gdzie aglomeracja górnośląska obejmuje kilkanaście miast położonych bezpośrednio obok siebie (Katowice, Bytom, Chorzów, Gliwice, Ruda Śląska, Sosnowiec, Tychy, Zabrze). Wprowadzenie stref R nad każdym z tych miast w praktyce zablokuje przestrzeń powietrzną nad całym regionem, obejmując nie tylko tereny zabudowane, ale również lasy, pola uprawne, tereny przemysłowe i nieużytki.

W efekcie lotnictwo ogólne na Śląsku zostanie niemal całkowicie sparaliżowane. Loty szkolne, szybowcowe, spadochronowe oraz przeloty tranzytowe staną się niemożliwe. Ośrodki szkolenia lotniczego działające w tym regionie będą zmuszone do zaprzestania działalności lub przeniesienia się w inne rejony kraju.

C. Wypychanie operacji niskich

Projektowane rozwiązanie w szczególności uderzy w operacje wykonywane na niskich wysokościach, w tym loty bezałogowych statków powietrznych (dronów), paralotni, motolotni oraz ultralekkich statków powietrznych (ULM). Statki te z uwagi na swoje charakterystyki techniczne operują zazwyczaj na wysokościach od kilkudziesięciu do kilkuset metrów nad poziomem terenu, a więc w zakresie objętym projektowanymi zakazami.

Wprowadzenie stałych stref R wypchnięte te operacje z przestrzeni powietrznej nad miastami, co w praktyce oznacza likwidację możliwości prowadzenia działalności szkoleniowej oraz rekreacyjnej w tych kategoriach. Paradoksalnie, takie rozwiązanie zwiększa ryzyko, gdyż zmusza operatorów do wykonywania lotów w bardziej odległych i trudniej dostępnych lokalizacjach, często pozbawionych infrastruktury ratunkowej.

D. Osłabienie potencjału szkoleniowego i obronnego

Polska posiada rozbudowany system szkolenia lotniczego, który stanowi rezerwar kadr dla lotnictwa wojskowego i cywilnego. Ograniczenie dostępu do przestrzeni powietrznej doprowadzi do znaczącego osłabienia tego potencjału. Ośrodki szkolenia lotniczego, których działalność stanie się niemożliwa lub nieopłacalna, będą zmuszone do zaprzestania działalności.

W sytuacji, gdy trwająca wojna w Ukrainie powinna skłaniać państwo do wzmacniania rezerw osobowych i szkolenia kadr dla lotnictwa wojskowego oraz cywilnego, projektowane rozwiązania idą w dokładnie przeciwnym kierunku. Niszczą rynek szkolenia lotniczego, pozbawiają państwo własnych kadr i osłabiają odporność obronną kraju.

VII. BRAK ROZWIĄZAŃ PORÓWNYWALNYCH W INNYCH PAŃSTWACH

Projektowane rozwiązanie, polegające na wprowadzeniu stałych stref zakazanych i ograniczonych nad wszystkimi większymi miastami w kraju, nie ma odpowiednika w żadnym innym państwie członkowskim Unii Europejskiej ani w innych rozwiniętych państwach świata.

W państwach UE ograniczenia przestrzeni powietrznej nad obszarami zurbanizowanymi są wprowadzane w sposób proporcjonalny, oparty na rzeczywistej ocenie ryzyka i ograniczony do obszarów faktycznej gęstej zabudowy. Strefy ograniczone są definiowane współrzędnymi geograficznymi, publikowane w AIP i nanoszone na mapy lotnicze. Dostęp do tych stref nie jest uzależniony od uznaniowych zgód organów samorządowych ani od nieopublikowanych instrukcji operacyjnych lotnisk.

Wprowadzenie w Polsce rozwiązania odbiegającego tak drastycznie od standardów europejskich spowoduje, że polska przestrzeń powietrzna stanie się najbardziej restrykcyjną w Europie, co będzie miało negatywne konsekwencje dla rozwoju lotnictwa ogólnego, turystyki lotniczej oraz szkolenia lotniczego.

ŻĄDANIE

Mając na uwadze powyższe argumenty, wnoszę o:

1. Wycofanie projektu rozporządzenia w obecnej formie ze względu na jego niezgodność z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej oraz prawem Unii Europejskiej.
2. Przeprowadzenie rzeczywistych konsultacji społecznych z udziałem przedstawicieli środowiska lotniczego, w tym organizacji zrzeszających pilotów, operatorów bezzałogowych statków powietrznych, ośrodków szkolenia lotniczego oraz Aeroklubu Polskiego.
3. Opracowanie nowego projektu, który:
 - o będzie zgodny z wymogami rozporządzenia SERA oraz standardami ICAO,
 - będzie oparty na rzeczywistej analizie ryzyka i zabudowy, a nie na granicach administracyjnych miast,
 - nie będzie uzależniał dostępu do przestrzeni powietrznej od nieopublikowanych instrukcji operacyjnych lotnisk,
 - będzie definiował strefy ograniczone współrzędnymi geograficznymi i publikował je w Zbiorze Informacji Lotniczych oraz na mapach lotniczych,
 - będzie zawierał pełną Ocenę Skutków Regulacji, uwzględniającą wpływ na lotnictwo ogólne, szkolenie lotnicze, operacje bezzałogowych statków powietrznych oraz potencjał obronny państwa.
4. Publikację analizy ryzyka oraz danych statystycznych o wypadkach i incydentach lotniczych nad obszarami miast, które uzasadniają potrzebę wprowadzenia proponowanych ograniczeń.

Projekt rozporządzenia w przedłożonym kształcie nie może wejść w życie, gdyż jego niezgodność z Konstytucją RP oraz prawem Unii Europejskiej jest na tyle oczywista, że jego uchwalenie nieuchronnie skutkowałoby koniecznością wzruszenia go w drodze kontroli legalności, generując niepewność prawną i chaos w przestrzeni powietrznej.

Polska potrzebuje nowoczesnych, proporcjonalnych regulacji bezpieczeństwa lotów nad obszarami zurbanizowanymi, opartych jednak na rzetelnej analizie ryzyka i zgodnych z prawem oraz dobrymi praktykami państw członkowskich Unii Europejskiej. Obecny projekt tym wymogom nie odpowiada.

OCHRONA DANYCH OSOBOWYCH

Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych (imienia, nazwiska) w Biuletynie Informacji Publicznej. Proszę o zachowanie anonimowości zgodnie z prawem wynikającym z ustawy o petycjach.

Z poważaniem

Dokument elektroniczny

Miejsce i data sporządzenia dokumentu

(miasto) 2025-12-01

Dane nadawcy

Dane adresata

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY (00-928 WARSZAWA, WOJ. MAZOWIECKIE)

Petycja

Petycja - projekt rozporządzenia MI nr 140

Petycja o wycofanie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140 w wykazie prac RM). Jestem pilotem General Aviation i sprzeciwiam się wprowadzeniu proponowanego projektu z następujących powodów: 1. Górne granice proponowanych stref są identyczne dla wszystkich statków powietrznych, co nie odzwierciedla zróżnicowania ich możliwości po awarii silnika. Restrykcje w strefach R w obecnym projekcie obejmują nawet szybowce i balony. 2. Poziome granice stref są wytyczone arbitralnie i nie pokrywają się z faktyczną zabudową miast. 3. Ruch GA byłby bardziej zagęszczony w bezpośrednim sąsiedztwie takich stref. 4. Wykonywanie lotów GA w rejonie Górnego Śląska byłoby bardzo utrudnione, co negatywnie odbiłoby się na działalności lotnisk, ośrodków szkolenia i innych organizacji lotniczych w południowej Polsce. 5. Nie poprawiłyby one bezpieczeństwa ponad poziom, który już zapewniają zapisy SERA.5005(f) i SERA.3105. Uważam, że najlepszym rozwiązaniem jest zlikwidowanie w polskim prawie jakichkolwiek ograniczeń lotów nad obszarami zabudowanymi oraz niewprowadzanie dodatkowych elementów przestrzeni powietrznej nad miastami, ponieważ zapisy SERA.5005(f) i SERA.3105 całkowicie wystarczają dla zapewnienia bezpieczeństwa osób i mienia na ziemi. Takie rozwiązanie jest też proponowane przez AOPA Poland i jest z powodzeniem stosowane w innych krajach europejskich (np. w Niemczech, z wyjątkiem niewielkiej strefy R146 nad centrum Berlina, czy w Wielkiej Brytanii). Z tego powodu wnoszę o wycofanie projektu rozporządzenia MI numer 140 oraz o usunięcie zapisów dotyczących lotów nad obszarami miast z §3 rozporządzenia Ministra

Infrastruktury w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące z dnia 5 marca 2019 r.

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu. Data złożenia podpisu:

2025-12-01T22:58:40.411+01:00

Podpis elektroniczny

Od:
Wysłano: wtorek, 2 grudnia 2025 15:25
Do: SekretariatDL
Temat: Petycja wielokrotna – zakazy lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

Petycja w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące.

Wnosze o:

1. Wycofanie projektu, ponieważ Minister Infrastruktury nie ma uprawnień do wprowadzania trwałych zakazów lotów.
2. Natychmiastowe ujawnienie uzgodnień z Radą Ministrów, MON, MSWiA i ministrem klimatu – jeśli ich nie było, projekt jest nielegalny.
3. Uznanie, że projekt tworzy „strefy wyłączenia prawa międzynarodowego” i narusza art. 9 Konstytucji RP oraz art. 4 ust. 3 TUE.
4. Całkowite usunięcie mechanizmu „zgód” prezydentów miast – brak jakiegokolwiek podstawy prawnej w ustawie.
5. Stwierdzenie, że rozporządzenie nie może tworzyć nowych kompetencji dla samorządów (naruszenie art. 7 i 92 Konstytucji RP).
6. Ujawnienie metodyki wyznaczania granic stref – jeśli oparto się wyłącznie na granicach administracyjnych miast, projekt jest arbitralny i nielegalny.
7. Ujawnienie analiz hałasu, gęstości zabudowy i ryzyka – a w razie ich braku wyciągnięcie konsekwencji służbowych wobec autorów projektu.
8. Uznanie, że normy SERA (UE 923/2012) i Annex 2 ICAO w pełni wystarczają – dodatkowe krajowe ograniczenia są niezgodne z prawem UE.
9. Usunięcie z AIP wszystkich stref wprowadzonych ponad wymagania SERA jako nielegalnych.
10. Stwierdzenie, że projekt nie posiada żadnego ratio legis – nie wskazano konkretnego dobra prawnie chronionego ani liczb uzasadniających ograniczenia.
11. Uznanie, że odwołanie się do „praktyk innych państw” nie stanowi ratio legis i jest prawnie bez znaczenia.
12. Ujawnienie jakichkolwiek danych liczbowych o wypadkach z ofiarami na ziemi w obszarach miejskich w Polsce w ciągu ostatnich 30 lat.
13. Natychmiastowe przekazanie projektu do Komisji Europejskiej w trybie EU Pilot z powodu naruszenia prawa UE.
14. Stwierdzenie, że § 8 ust. 1 pkt 3 narusza zasadę równości (art. 32 Konstytucji) – uprzywilejowuje statki bazujące kosztem tranzytowych.
15. Wycofanie projektu z powodu braku OSR i analiz wpływu na GA, BSP, szkolenia i CPK.
16. Uznanie, że projekt jest sprzeczny z „Polityką rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r.” – zamiast wspierać GA, dusi go.
17. Ujawnienie, kto i kiedy zgłosił postulat wprowadzenia stałych stref R – jeśli nikt ze środowiska, projekt jest czysto polityczny.
18. Stwierdzenie, że GM1 SERA.3105 nie jest źródłem prawa i nie może uzasadniać stałych zakazów.
19. Całkowite wyłączenie z zakresu projektowanego rozporządzenia możliwości obejmowania strefami zakazu lub ograniczenia lotów „od poziomu terenu” jakichkolwiek terenów położonych poza granicami rzeczywistej zwartej zabudowy mieszkaniowej istniejącej na dzień 1 stycznia 2025 r. – w szczególności pola, łąki, lasy, grunty rolne i nieużytki nie mogą być objęte tego typu strefami, ponieważ nie istnieje żadne dobro publiczne wymagające ich ochrony przed upadkiem statku powietrznego.
20. Wyłączenie lotów BSP (dronów) z jakichkolwiek długoterminowych ograniczeń.
21. Uznanie, że projekt powoduje marnotrawstwo narodowego zasobu – przestrzeni powietrznej.
22. Wszczęcie postępowania wyjaśniającego wobec urzędników odpowiedzialnych za projekt bez analiz i wbrew prawu.
23. Oficjalne przeprosiny środowiska lotniczego za wieloletnie utrzymywanie nieważnego

przepisu i próbe jego reaktywacji.

24. Stwierdzenie, że projekt ma charakter represyjny, a nie ochronny.

25. Zobowiązanie Ministra Infrastruktury do osobistego uzasadnienia projektu przed Sejmową Komisją Infrastruktury.

26. Natychmiastowe wstrzymanie wszelkich prac nad strefami do czasu pełnej odpowiedzi na wszystkie powyższe żądania.

27. Ostateczne zamknięcie tematu stałych zakazów lotów nad miastami i powrót do stosowania wyłącznie norm SERA i ICAO.

28. Natychmiastowe skierowanie projektu do kontroli Najwyższej Izby Kontroli (NIK) oraz Centralnego Biura Antykorupcyjnego (CBA) w zakresie ewentualnych powiązań granic projektowanych stref z aktualnymi i planowanymi inwestycjami deweloperskimi na terenach dotychczas rolniczych, leśnych i niezabudowanych.

29. O wycofanie projektu, ponieważ zamiast zwiększać bezpieczeństwo, realnie je obniża - wypychając ruch GA, BSP i śmigłowce w wąskie korytarze wokół miast oraz wymuszając dłuższe trasy w gorszych warunkach meteorologicznych, projekt drastycznie zwiększa ryzyko kolizji w powietrzu (MAC) oraz wypadków typu CFIT przy próbach omijania stref.

30. Wnoszę o wycofanie projektu, ponieważ jest sprzeczny z polityką klimatyczną Polski i Europejskim Zielonym Łądem - wymuszone obejścia miast i loty na wyższych pułapach znacząco zwiększa zużycie paliwa i emisję CO₂ przez lotnictwo ogólne i śmigłowce, powiększając ślad węglowy zamiast go zmniejszać.

Imię i nazwisko:

Adres zamieszkania:

Adres do korespondencji/e-mail:

Data: 02.12.2025

Od:
Wysłano: wtorek, 2 grudnia 2025 15:33
Do: SekretariatDL
Temat: Petycja w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

Ministerstwo Infrastruktury

Petycja w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące

Wnoszę o:

- 1. Wycofanie projektu, ponieważ Minister Infrastruktury nie ma uprawnień do wprowadzania trwałych zakazów lotów.*
- 2. Natychmiastowe ujawnienie uzgodnień z Radą Ministrów, MON, MSWiA i ministrem klimatu – jeśli ich nie było, projekt jest nielegalny.*
- 3. Uznanie, że projekt tworzy „strefy wyłączenia prawa międzynarodowego” i narusza art. 9 Konstytucji RP oraz art. 4 ust. 3 TUE.*

Imię i nazwisko:
Adres zamieszkania:
Adres e-mail:
Data: 2.12.2025

14.

dn. 2 grudnia 2025 r.

PETYCJA

Pan
Dariusz Klimczak Minister
Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6 00-
928 Warszawa

Dotyczy: projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140 w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów)

Działając na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), wnoszę niniejszą petycję dotyczącą projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące, wpisanego do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów pod numerem 140.

Projekt ten, w mojej ocenie, zawiera rozwiązania prawne niezgodne zarówno z przepisami Konstytucji RP, jak i prawem Unii Europejskiej, a jego wprowadzenie w życie doprowadzi do paraliżu lotnictwa ogólnego w Polsce oraz naruszy podstawowe zasady bezpieczeństwa prawnego i równości wobec prawa.

I. NARUSZENIA FORMALNOPRAWNE

Projekt rozporządzenia nie spełnia podstawowych wymogów procesu legislacyjnego.

Brak rzeczywistych konsultacji społecznych. Projekt nie był przedmiotem pełnych konsultacji ze środowiskiem lotniczym. Choć w maju 2024 roku odbyło się seminarium w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, na którym przedstawiono koncepcję nowych stref R, nie stanowiło to konsultacji społecznych w rozumieniu wymogów procedury legislacyjnej określonych w Regulaminie pracy Rady Ministrów. Przedstawiciele organizacji zrzeszających pilotów, operatorów bezzałogowych statków powietrznych oraz ośrodków szkolenia lotniczego nie mieli możliwości rzeczywistego wpływu na kształt projektowanych rozwiązań.

Braki w Ocenie Skutków Regulacji. Ocena Skutków Regulacji załączona do projektu nie zawiera analizy wpływu projektowanych rozwiązań na lotnictwo ogólne (General Aviation), operacje bezzałogowych statków powietrznych, szkolenie kadr lotniczych oraz potencjał obronny państwa. OSR nie przedstawia również analizy ekonomicznej skutków wprowadzenia stref R dla podmiotów prowadzących działalność szkoleniową oraz dla operatorów lotnictwa ogólnego. Pominięto całkowicie kwestię wpływu projektowanych ograniczeń na realizację zadań obronnych przez lotnictwo cywilne oraz na szkolenie rezerw osobowych dla Sił Zbrojnych RP.

Brak analizy ryzyka. Uzasadnienie projektu posługuje się ogólnymi stwierdzeniami o poprawie bezpieczeństwa, nie przedstawiając jednak żadnej analizy rzeczywistego poziomu ryzyka w przestrzeni powietrznej nad miastami ani danych o wypadkach lub incydentach, które miałyby uzasadniać wprowadzenie tak drastycznych ograniczeń. Nie przeprowadzono badania poziomu hałasu generowanego przez różne typy statków powietrznych w różnych konfiguracjach lotu, nie dokonano również oceny rzeczywistego zagrożenia dla osób i mienia na ziemi.

II. PRZEKROCZENIE DELEGACJI USTAWOWEJ

Projektowane rozporządzenie przekracza zakres delegacji ustawowej zawartej w art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze.

Zgodnie z systematyką ustawy, kompetencje w zakresie wprowadzania zakazów w ruchu lotniczym zostały rozdzielone między dwa organy. Art. 119 ust. 2 Prawa lotniczego przewiduje, że Rada Ministrów może wprowadzić zakazy i ograniczenia w ruchu lotniczym niezbędne ze względu na bezpieczeństwo państwa, obronność lub porządek publiczny. Z kolei art. 119 ust. 4 pkt 1 upoważnia Ministra właściwego do spraw transportu jedynie do wprowadzenia zakazów lub ograniczeń lotów nad obszarem całego państwa albo jego części **na czas dłuższy niż 3 miesiące**.

Kluczowe znaczenie ma tutaj kryterium czasowe. Ustawodawca powierzył Ministrowi kompetencję do wprowadzania ograniczeń o charakterze długoterminowym, ale nie stałym. Projektowane rozwiązanie wprowadza jednak strefy R nad miastami bez żadnego ograniczenia czasowego, co w praktyce oznacza zakaz o charakterze stałym i trwałym. Taki zakaz, zgodnie z systematyką ustawy, może wprowadzić wyłącznie Rada Ministrów w drodze rozporządzenia wydanego na podstawie art. 119 ust. 2, po przeprowadzeniu stosownych uzgodnień międzyresortowych.

Minister właściwy do spraw transportu nie może więc w drodze rozporządzenia wydanego na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 wprowadzać de facto stałych zakazów w przestrzeni powietrznej, gdyż takie działanie stanowi usurpację kompetencji zastrzeżonych dla Rady Ministrów.

III. NIEZGODNOŚĆ Z PRAWEM UNII EUROPEJSKIEJ

Projektowane rozwiązania są sprzeczne z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającym wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej (SERA).

Zgodnie z punktem SERA.3145, każde ograniczenie przestrzeni powietrznej musi zostać odpowiednio zdefiniowane i opublikowane w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP) zgodnie z wymogami załącznika VI do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. Wymogi te precyzują, że granice stref ograniczonych muszą być określone współrzędnymi geograficznymi oraz zobrazowane na mapach lotniczych w sposób umożliwiający pilotom jednoznaczną identyfikację tych stref podczas

Tymczasem proponowane w projekcie strefy R definiowane są poprzez odwołanie do granic administracyjnych miast, które nie są nanoszone na mapy lotnicze i nie mogą być rozpoznane przez pilota z pokładu statku powietrznego. Granice administracyjne miast nie pokrywają się z rzeczywistą zabudową i obejmują znaczne obszary terenów niezabudowanych, w tym pola uprawne, lasy i tereny przemysłowe, nad którymi wykonywanie lotów nie stwarza żadnego zagrożenia dla osób i mienia na ziemi.

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) wielokrotnie wskazywała, że przestrzeń powietrzna, w której ustanawia się ograniczenia wysokości lotu, musi być zidentyfikowana za pomocą właściwie zdefiniowanego ograniczenia przestrzeni powietrznej i opublikowana na mapach lotniczych zgodnie ze standardami ICAO. Projekt tego wymogu nie spełnia. W efekcie pilot wykonujący lot nie ma możliwości ustalenia z odpowiednią pewnością, czy znajduje się w strefie ograniczonej, czy poza nią, co czyni projektowane przepisy niestosowanymi w praktyce.

Co więcej, projektowane rozwiązanie narusza zasadę określoności regulacji, wynikającą z prawa unijnego. Rozporządzenie SERA jako akt bezpośrednio skuteczny wprowadza jednolite reguły dostępu do przestrzeni powietrznej w państwach członkowskich UE. Wprowadzenie przez Polskę regulacji sprzecznych z SERA stanowi naruszenie prawa Unii Europejskiej, które może skutkować postępowaniem przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

IV. NARUSZENIA KONSTITUCYJNE

A. Naruszenie zasady określoności prawa (lex certa)

Projektowany § 8 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia stanowi rażące naruszenie konstytucyjnej zasady określoności prawa (lex certa), wynikającej z art. 2 Konstytucji RP, który statuuje zasadę demokratycznego państwa prawnego.

Przepis ten uzależnia dopuszczalność wykonywania lotów w strefach R od zgodności z „procedurami podejścia do lądowania i odlotu, określonymi w instrukcjach operacyjnych lotnisk i lądowisk”. Problem polega na tym, że instrukcje operacyjne lotnisk nie są aktami prawa powszechnie obowiązującego w rozumieniu art. 87 Konstytucji RP. Nie są publikowane w Dzienniku Ustaw ani w Monitorze Polskim. Nie są również dostępne publicznie w żadnej scentralizowanej bazie danych.

Pilot zamierzający wykonać lot nie ma możliwości zapoznania się z treścią instrukcji operacyjnych wszystkich lotnisk i lądowisk położonych w pobliżu planowanej trasy przelotu, a tym samym nie może z pewnością ustalić, czy planowany przez niego lot będzie zgodny z prawem. Instrukcje te są dokumentami wewnętrznymi zarządzających lotniskami, często zawierającymi informacje o charakterze operacyjnym, nieprzeznaczone do publicznej wiadomości.

Konsekwencją takiego ukształtowania przepisu jest sytuacja, w której obywatel może ponieść odpowiedzialność karną za naruszenie normy, której treści nie mógł poznać. Art. 209 Prawa lotniczego przewiduje karę pozbawienia wolności do lat 3 za naruszenie zakazów i ograniczeń lotów. Oznacza to, że pilot może zostać skazany za czyn, którego bezprawności nie mógł rozpoznać w chwili jego popełnienia. To klasyczne naruszenie zasady nullum crimen sine lege certa.

W praktyce oznacza to, że w przestrzeni klasy G, która z definicji powinna być dostępna dla wszystkich użytkowników na równych prawach bez konieczności uzyskiwania zezwoleń, powstają strefy, w których dopuszczalność lotu zależy od nieopublikowanych, zmiennych i niedostępnych dla pilotów dokumentów wewnętrznych poszczególnych lotnisk. To czyni tę przestrzeń de facto niedostępną dla lotów szkolnych, szybowcowych, spadochronowych oraz przelotów tranzytowych, podczas gdy formalnie pozostaje ona przestrzenią niekontrolowaną klasy G.

B. Naruszenie zasady równości (art. 32 Konstytucji RP)

Projektowany § 8 ust. 1 pkt 3 narusza również konstytucyjną zasadę równości wobec prawa, wyrażoną w art. 32 Konstytucji RP.

Przepis ten uprzywilejowuje statki powietrzne bazujące na lotniskach położonych wewnątrz stref R, gdyż mogą one wykonywać loty w tych strefach zgodnie z procedurami odlotowymi i dolotowymi swojego lotniska bazowania. Tymczasem statki powietrzne wykonujące przeloty tranzytowe są całkowicie pozbawione możliwości legalnego wlotu do tych stref nawet jeśli wykonują lot na tej samej wysokości i w podobnych warunkach co statki bazujące

W efekcie dwa statki powietrzne, wykonujące lot w tej samej przestrzeni powietrznej klasy G, podlegają różnym zasadom prawnym wyłącznie ze względu na miejsce bazowania jednego z nich. Nie istnieje żadne racjonalne uzasadnienie dla takiego zróżnicowania. Oba statki latają w tej samej przestrzeni, na podobnych wysokościach, stwarzają identyczne ewentualne zagrożenie dla osób i mienia na ziemi. Jedynym kryterium różnicującym jest formalne bazowanie na określonym lotnisku, co nie ma żadnego związku z poziomem bezpieczeństwa.

Pilot wykonujący przelot tranzytowy jest zmuszony do oblatywania miasta dookoła, wydłużając trasę lotu o dziesiątki kilometrów, lub do wykonania sztucznego lądowania na lotnisku znajdującym się w strefie R wyłącznie w celu uzyskania formalnego prawa do wykonania procedury odlotowej. Takie rozwiązanie jest nieproporcjonalne, irracjonalne i dyskryminujące.

V. PRZEKAZANIE KOMPETENCJI ORGANOM NIEUPRAWNIONYM

Projektowane rozporządzenie oddaje realną kontrolę nad dostępem do przestrzeni powietrznej prezydentom miast i burmistrzom, mimo że samorządy nie posiadają żadnych kompetencji w zakresie bezpieczeństwa lotów, nie ponoszą odpowiedzialności za bezpieczeństwo ruchu lotniczego i nie dysponują wiedzą specjalistyczną w tym zakresie.

Zgodnie z art. 119 ust. 1 Prawa lotniczego, polska przestrzeń powietrzna jest dostępna na równych prawach dla wszystkich jej użytkowników, a swoboda lotów może być ograniczona wyłącznie na podstawie wyraźnego upoważnienia ustawowego. Kompetencje w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną i bezpieczeństwa lotów należą do organów administracji rządowej, w szczególności do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Tymczasem projektowane rozporządzenie wprowadza mechanizm, w którym wykonanie lotu w strefie R wymaga uzyskania zgody prezydenta miasta lub burmistrza. Organy te nie mają żadnych narzędzi do oceny ryzyka lotniczego, nie dysponują wiedzą na temat charakterystyk statków powietrznych, procedur lotniczych ani standardów bezpieczeństwa. Wydawanie przez te organy „zgód na loty” prowadzi do chaosu, uznaniowości decyzji i całkowitej arbitralności.

W praktyce wiele samorządów wydaje odmowne decyzje w każdym przypadku, traktując każdy lot jako potencjalne zagrożenie, bez analizy rzeczywistego ryzyka. Inne samorządy w ogóle nie odpowiadają na wnioski, traktując je jako sprawy wykraczające poza ich kompetencje. Takie rozproszenie odpowiedzialności i brak jednolitych standardów jest sprzeczne z podstawowymi zasadami zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie.

VI. SKUTKI PRAKTYCZNE PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ A.

Przykład praktyczny ilustrujący problem

Pilot szybowca wykonujący lot szkolny w klasie G w pobliżu Katowic planuje wykonać serię kręgów szkolnych na wysokości 800 m nad poziomem terenu, nad terenem leśnym położonym w granicach administracyjnych miasta, ale oddalonym o kilka kilometrów od jakiegokolwiek zabudowy. Zgodnie z projektowanym rozporządzeniem, lot taki byłby zabroniony, nawet jeśli nie stwarza żadnego zagrożenia dla osób i mienia na ziemi.

Pilot mógłby wykonać ten lot jedynie po uzyskaniu zgody prezydenta miasta Katowice oraz pod warunkiem zgodności z instrukcją operacyjną pobliskiego lotniska, dokumentem, którego treści najprawdopodobniej nie zna i nie ma możliwości poznać. W praktyce oznacza to całkowity zakaz wykonywania takich lotów

Dla porównania, ten sam pilot może bez żadnych ograniczeń wykonać identyczny manewr nad podobnym terenem leśnym położonym tuż za granicą administracyjną miasta, choćby był on bliżej zabudowy i stwarzał większe potencjalne zagrożenie. Takie rozwiązanie nie opiera się na rzeczywistej ocenie ryzyka, lecz na arbitralnym kryterium prawnym pozbawionym merytorycznego uzasadnienia.

B. Blokada przestrzeni powietrznej na Śląsku

Szczególnie dotkliwe skutki projektowane rozporządzenie wywoła na Śląsku, gdzie aglomeracja górnośląska obejmuje kilkanaście miast położonych bezpośrednio obok siebie (Katowice, Bytom, Chorzów, Gliwice, Ruda Śląska, Sosnowiec, Tychy, Zabrze). Wprowadzenie stref R nad każdym z tych miast w praktyce zablokuje przestrzeń powietrzną nad całym regionem, obejmując nie tylko tereny zabudowane, ale również lasy, pola uprawne, tereny przemysłowe i nieużytki.

W efekcie lotnictwo ogólne na Śląsku zostanie niemal całkowicie sparaliżowane. Loty szkolne, szybowcowe, spadochronowe oraz przeloty tranzytowe staną się niemożliwe. Ośrodki szkolenia lotniczego działające w tym regionie będą zmuszone do zaprzestania działalności lub przeniesienia się w inne rejony kraju.

C. Wypychanie operacji niskich

Projektowane rozwiązanie w szczególności uderzy w operacje wykonywane na niskich wysokościach, w tym loty bezzałogowych statków powietrznych (dronów), paralotni, motolotni oraz ultralekkich statków powietrznych (ULM). Statki te z uwagi na swoje charakterystyki techniczne operują zazwyczaj na wysokościach od kilkudziesięciu do kilkuset metrów nad poziomem terenu, a więc w zakresie objętym projektowanymi zakazami.

Wprowadzenie stałych stref R wypchnięte te operacje z przestrzeni powietrznej nad miastami, co w praktyce oznacza likwidację możliwości prowadzenia działalności szkoleniowej oraz rekreacyjnej w tych kategoriach. Paradoksalnie, takie rozwiązanie zwiększa ryzyko, gdyż zmusza operatorów do wykonywania lotów w bardziej odległych i trudniej dostępnych lokalizacjach, często pozbawionych infrastruktury ratunkowej.

D. Osłabienie potencjału szkoleniowego i obronnego

Polska posiada rozbudowany system szkolenia lotniczego, który stanowi rezerwar kadr dla lotnictwa wojskowego i cywilnego. Ograniczenie dostępu do przestrzeni powietrznej doprowadzi do znaczącego osłabienia tego potencjału. Ośrodki szkolenia lotniczego, których działalność stanie się niemożliwa lub nieoptymalna, będą zmuszone do zaprzestania działalności.

W sytuacji, gdy trwająca wojna w Ukrainie powinna skłaniać państwo do wzmocnienia rezerw osobowych i szkolenia kadr dla lotnictwa wojskowego oraz cywilnego, projektowane rozwiązania idą w dokładnie przeciwnym kierunku. Niszczą rynek szkolenia lotniczego, pozbawiają państwo własnych kadr i osłabiają odporność obronną kraju.

VII. BRAK ROZWIĄZAŃ PORÓWNYWALNYCH W INNYCH PAŃSTWACH

Projektowane rozwiązanie, polegające na wprowadzeniu stałych stref zakazanych i ograniczonych nad wszystkimi większymi miastami w kraju, nie ma odpowiednika w żadnym innym państwie członkowskim Unii Europejskiej ani w innych rozwiniętych państwach świata.

W państwach UE ograniczenia przestrzeni powietrznej nad obszarami zurbanizowanymi są wprowadzane w sposób proporcjonalny, oparty na rzeczywistej ocenie ryzyka i ograniczony do obszarów faktycznej gęstej zabudowy. Strefy ograniczone są definiowane współrzędnymi geograficznymi, publikowane w AIP i nanoszone na mapy lotnicze. Dostęp do tych stref nie jest uzależniony od uznaniowych zgód organów samorządowych ani od nieopublikowanych instrukcji operacyjnych lotnisk.

Wprowadzenie w Polsce rozwiązania odbiegającego tak drastycznie od standardów europejskich spowoduje, że polska przestrzeń powietrzna stanie się najbardziej restrykcyjną w Europie, co będzie miało negatywne konsekwencje dla rozwoju lotnictwa ogólnego, turystyki lotniczej oraz szkolenia lotniczego.

ŻĄDANIE

Mając na uwadze powyższe argumenty, wnoszę o:

1. **Wycofanie projektu rozporządzenia w obecnej formie** ze względu na jego niezgodność z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej oraz prawem Unii Europejskiej.
2. **Przeprowadzenie rzeczywistych konsultacji społecznych** z udziałem przedstawicieli środowiska lotniczego, w tym organizacji zrzeszających pilotów, operatorów bezzałogowych statków powietrznych, ośrodków szkolenia lotniczego oraz Aeroklubu Polskiego.

3. Opracowanie nowego projektu, który:

- o będzie zgodny z wymogami rozporządzenia SERA oraz standardami ICAO,
- o będzie oparty na rzeczywistej analizie ryzyka i zabudowy, a nie na granicach administracyjnych miast,
- o nie będzie uzależniał dostępu do przestrzeni powietrznej od nieopublikowanych instrukcji operacyjnych lotnisk,
- o będzie definiował strefy ograniczone współrzędnymi geograficznymi i publikował je w Zbiorze Informacji Lotniczych oraz na mapach lotniczych,
- o będzie zawierał pełną Ocenę Skutków Regulacji, uwzględniającą wpływ na lotnictwo ogólne, szkolenie lotnicze, operacje bezzałogowych statków powietrznych oraz potencjał obronny państwa.

4. Publikację analizy ryzyka oraz danych statystycznych o wypadkach i incydentach lotniczych nad obszarami miast, które uzasadniają potrzebę wprowadzenia proponowanych ograniczeń.

Projekt rozporządzenia w przedłożonym kształcie nie może wejść w życie, gdyż jego niezgodność z Konstytucją RP oraz prawem Unii Europejskiej jest na tyle oczywista, że jego uchwalenie nieuchronnie skutkowałoby koniecznością wzruszenia go w drodze kontroli legalności, generując niepewność prawną i chaos w przestrzeni powietrznej.

Polska potrzebuje nowoczesnych, proporcjonalnych regulacji bezpieczeństwa lotów nad obszarami zurbanizowanymi, opartych jednak na rzetelnej analizie ryzyka i zgodnych z prawem oraz dobrymi praktykami państw członkowskich Unii Europejskiej. Obecny projekt tym wymogom nie odpowiada.

OCHRONA DANYCH OSOBOWYCH

Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych (imienia, nazwiska) w Biuletynie Informacji Publicznej. Proszę o zachowanie anonimowości zgodnie z prawem wynikającym z ustawy o petycjach.

Z poważaniem



Podpisano przez/ Signed by:

Miejsce i data sporządzenia dokumentu

(miasto), 2025-12-01

Dane adresatów

MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
Warszawa
Warszawa
ul. Tytusa
Chałubińskiego
4/6

PETYCJA

W sprawie petycji wielokrotnej

Treść dokumentu

Domagam się wycofania projektu rozporządzenia w sprawie zakazów/ograniczeń lotów nad miastami (poz. 140 w Wykazie Prac Legislacyjnych Ministra Infrastruktury od 19 grudnia 2023 r.) tj. zmian stref R nad miastami albowiem narusza on Prawo lotnicze, Konstytucję RP i prawo UE w tym prawa i wolności obywatelskie: prawo do zrzeszania się i swobodnego realizowania pasji w ramach zrzeszeń (aeroklubów); narusza prawo do kształcenia się poprzez drastyczne ograniczenie prawa do nabywania oraz podnoszenia kwalifikacji lotniczych - w rzeczywistości likwiduje możliwość prowadzenia szkoleń w aeroklubach, których lotniska znajdują się na terenie miast.

Domagam się usunięcia wadliwego § 3 pkt 1 ppkt 2 z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (t.j. Dz.U.2025.947), który sądy uznawały wielokrotnie za nieskuteczny.

Wzywam Ministra Infrastruktury do ujawnienia rzeczywistych analiz: modeli hałasu, danych o ryzyku, gęstości zabudowy w szczególności wokół lotnisk: w Gliwicach (EPGL) oraz w Katowicach-Muchowcu (EPKM). Wydaje się, że analiz takich w ogóle nie wykonano.

Wnoszę również o ustalenie odpowiedzialności osób, które podpisały się pod projektem zawierającym nieprawdziwe oświadczenia o przeprowadzonych analizach.

Nie wyrażam zgody na publikowanie moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej. Wnoszę o moich danych anonimizację.

Podpisy elektroniczne

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu

Data złożenia podpisu: 2025-12-01T18:53:44.335+01:00

Podpis elektroniczny

Od:
Wysłano: wtorek, 2 grudnia 2025 18:33
Do: SekretariatDL
Temat: Petycja

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

Adresat:
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
sekretariatDL@mi.gov.pl

Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach, wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczącego stref R nad miastami.

Wnoszę o:

Wycofanie projektu jako sprzecznego z art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucją RP oraz prawem UE.

Usunięcie §3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r., który był nieskuteczny i niestosowalny.

Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia prawdziwych analiz, w szczególności modeli hałasu, danych o ryzyku i gęstości zabudowy.

Powrót do standardów ICAO/SERA oraz rezygnację z nakładania dodatkowych krajowych ograniczeń bez podstawy ustawowej.

Utrzymanie proporcjonalnego, gospodarnego zarządzania przestrzenią powietrzną, zgodnie z art. 119 PL i art. 31 ust. 3 Konstytucji RP.

Rezygnację z „zgód prezydentów miast”, które nie mają podstawy ustawowej i tworzą ryzyko uznaniowości.

Przekazanie projektu do oceny Komisji Europejskiej ze względu na naruszenie prawa UE.

Ustalenie odpowiedzialności za zamieszczenie nieprawdziwych oświadczeń o rzekomych analizach i obliczeniach, skoro granice stref poprowadzono jedynie po granicach administracyjnych miast.

Zastrzeżenie dotyczące publikacji danych osobowych:

„Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej. Proszę o anonimizację.”

2 grudnia 2025 rok

adres do korespondencji:

Od:
Wysłano: wtorek, 2 grudnia 2025 18:36
Do: SekretariatDL
Temat: Petycja wielokrotna – zakazy lotów >3 miesiące

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

Temat: Petycja wielokrotna – zakazy lotów >3 miesiące

Do: Ministerstwo Infrastruktury

Petycja w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące

Wnoszę o:

1. Uznanie, że projekt tworzy „strefy wyłączenia prawa międzynarodowego” i narusza art. 9 Konstytucji RP oraz art. 4 ust. 3 TUE.
2. Ujawnienie metodyki wyznaczania granic stref – jeśli oparto się wyłącznie na granicach administracyjnych miast, projekt jest arbitralny i nielegalny.
3. Ujawnienie analiz hałasu, gęstości zabudowy i ryzyka – a w razie ich braku wyciągnięcie konsekwencji służbowych wobec autorów projektu.
4. Uznanie, że normy SERA (UE 923/2012) i Annex 2 ICAO w pełni wystarczają – dodatkowe krajowe ograniczenia są niezgodne z prawem UE.
5. Usunięcie z AIP wszystkich stref wprowadzonych ponad wymagania SERA jako nielegalnych.
6. Ujawnienie jakichkolwiek danych liczbowych o wypadkach z ofiarami na ziemi w obszarach miejskich w Polsce w ciągu ostatnich 30 lat.

Imię i nazwisko:

Adres zamieszkania:

Adres do korespondencji/e-mail:

Data: 02.12.2025

Od:
Wysłano: wtorek, 2 grudnia 2025 18:51
Do: SekretariatDL
Temat: Petycja

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

PETYCJA

w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury
zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące
(projekt nr 140)

Adresat:

Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
sekretariatDL@mi.gov.pl

/Ministerstwo_Infrastruktury/SkrytkaESP (ePUAP)

Wnoszący:

Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach, wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczącego stref R nad miastami.

Wnoszę o:

Wycofanie projektu jako sprzecznego z art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucją RP oraz prawem UE.

Usunięcie §3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r., który był nieskuteczny i niestosowalny.

Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia prawdziwych analiz, w szczególności modeli hałasu, danych o ryzyku i gęstości zabudowy.

Powrót do standardów ICAO/SERA oraz rezygnację z nakładania dodatkowych krajowych ograniczeń bez podstawy ustawowej.

Utrzymanie proporcjonalnego, gospodarnego zarządzania przestrzenią powietrzną, zgodnie z art. 119 PL i art. 31 ust. 3 Konstytucji RP.

Rezygnację z „zgód prezydentów miast”, które nie mają podstawy ustawowej i tworzą ryzyko uznaniowości.

Przekazanie projektu do oceny Komisji Europejskiej ze względu na naruszenie prawa UE.

Ustalenie odpowiedzialności za zamieszczenie nieprawdziwych oświadczeń o rzekomych analizach i obliczeniach, skoro granice stref poprowadzono jedynie po granicach administracyjnych miast.

Zastrzeżenie dotyczące publikacji danych osobowych:

„Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej.
Proszę o anonimizację.”

2.12.2025

Od:
Wysłano: wtorek, 2 grudnia 2025 19:41
Do: SekretariatDL
Temat: PETYCJA w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140)

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

PETYCJA
w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury
zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące
(projekt nr 140)

Adresat:
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
sekretariatDL@mi.gov.pl

/Ministerstwo_Infrastruktury/SkrytkaESP (ePUAP)

Wnoszący:

Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach, wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczącego stref R nad miastami.

Wnoszę o:

Wycofanie projektu jako sprzecznego z art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucją RP oraz prawem UE.

Usunięcie §3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r., który był nieskuteczny i niestosowny.

Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia prawdziwych analiz, w szczególności modeli hałasu, danych o ryzyku i gęstości zabudowy.

Powrót do standardów ICAO/SERA oraz rezygnację z nakładania dodatkowych krajowych ograniczeń bez podstawy ustawowej.

Utrzymanie proporcjonalnego, gospodarnego zarządzania przestrzenią powietrzną, zgodnie z art. 119 PL i art. 31 ust. 3 Konstytucji RP.

Rezygnację z „zgód prezydentów miast”, które nie mają podstawy ustawowej i tworzą ryzyko uznaniowości.

Przekazanie projektu do oceny Komisji Europejskiej ze względu na naruszenie prawa UE.

Ustalenie odpowiedzialności za zamieszczenie nieprawdziwych oświadczeń o rzekomych analizach i obliczeniach, skoro granice stref poprowadzono jedynie po granicach administracyjnych miast.

Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej.
Proszę o anonimizację.

02.12.2025

o anonimizację.

03.12.2025

Od:
Wysłano: wtorek, 2 grudnia 2025 23:05
Do: SekretariatDL
Temat: PETYCJA w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140)

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

02.12.2025

Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach, wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczącego stref R nad miastami.

Wnoszę o:

- Wycofanie projektu jako sprzecznego z art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucją RP oraz prawem UE.
- Usunięcie §3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r., który był nieskuteczny i niestosowalny.
- Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia prawdziwych analiz, w szczególności modeli hałasu, danych o ryzyku i gęstości zabudowy.
- Powrót do standardów ICAO/SERA oraz rezygnację z nakładania dodatkowych krajowych ograniczeń bez podstawy ustawowej.
- Utrzymanie proporcjonalnego, gospodarnego zarządzania przestrzenią powietrzną, zgodnie z art. 119 PL i art. 31 ust. 3 Konstytucji RP.
- Rezygnację z „zgód prezydentów miast”, które nie mają podstawy ustawowej i tworzą ryzyko uznaniowości.
- = Przekazanie projektu do oceny Komisji Europejskiej ze względu na naruszenie prawa UE.
- Ustalenie odpowiedzialności za zamieszczenie nieprawdziwych oświadczeń o rzekomych analizach i obliczeniach, skoro granice stref poprowadzono jedynie po granicach administracyjnych miast.

Zastrzeżenie dotyczące publikacji danych osobowych:

„Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej. Proszę o anonimizację.”

Z poważaniem,

02.12.2025

Dokument elektroniczny

Miejsce i data sporządzenia dokumentu

(miasto) 2025-12-02

Dane nadawcy

Dane adresata

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY (00-928 WARSZAWA, WOJ. MAZOWIECKIE)

Petycja

zakazy/ograniczenia lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące

Wnoszący:

Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach, wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczącego stref R nad miastami. Wnoszę o: - Wycofanie projektu jako sprzecznego z art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucją RP oraz prawem UE. - Usunięcie §3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r., jako niestosownego. - Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia rzetelnych analiz, w szczególności modeli hałasu, danych o ryzyku i gęstości zabudowy. - Powrót do standardów ICAO/SERA oraz rezygnację z nakładania dodatkowych krajowych ograniczeń bez podstawy ustawowej. - Utrzymanie proporcjonalnego, gospodarnego zarządzania przestrzenią powietrzną, zgodnie z art. 119 PL i art. 31 ust. 3 Konstytucji RP. - Rezygnację z „zgód prezydentów miast”, które nie mają podstawy ustawowej i tworzą ryzyko uznaniowości. - Przekazanie projektu do oceny Komisji Europejskiej ze względu na naruszenie prawa UE. - Natychmiastowe wstrzymanie wszelkich prac nad strefami do czasu pełnej odpowiedzi na wszystkie powyższe punkty. Zastrzeżenie dotyczące publikacji danych osobowych: „Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej. Proszę o anonimizację.” Z poważaniem

02.12.2025

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu. Data złożenia podpisu:

2025-12-02T20:05:34.695+01:00

Podpis elektroniczny

03.12.2025

Email:

Do: Ministerstwo Infrastruktury

Petycja w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące

Wnoszę o:

1. Wycofanie projektu, ponieważ Minister Infrastruktury nie ma uprawnień do wprowadzania trwałych zakazów lotów. 2. Natychmiastowe ujawnienie uzgodnień z Radą Ministrów, MON, MSWiA i ministrem klimatu – jeśli ich nie było, projekt jest nielegalny. 3. Uznanie, że projekt tworzy „strefy wyłączenia prawa międzynarodowego” i narusza art. 9 Konstytucji RP oraz art. 4 ust. 3 TUE. 4. Całkowite usunięcie mechanizmu „zgód” prezydentów miast – brak jakiegokolwiek podstawy prawnej w ustawie. 5. Stwierdzenie, że rozporządzenie nie może tworzyć nowych kompetencji dla samorządów (naruszenie art. 7 i 92 Konstytucji RP). 6. Ujawnienie metodyki wyznaczania granic stref – jeśli oparto się wyłącznie na granicach administracyjnych miast, projekt jest arbitralny i nielegalny. 7. Ujawnienie analiz hałasu, gęstości zabudowy i ryzyka – a w razie ich braku wyciągnięcie konsekwencji służbowych wobec autorów projektu. 8. Uznanie, że normy SERA (UE 923/2012) i Annex 2 ICAO w pełni wystarczają – dodatkowe krajowe ograniczenia są niezgodne z prawem UE. 9. Usunięcie z AIP wszystkich stref wprowadzonych ponad wymagania SERA jako nielegalnych. 10. Stwierdzenie, że projekt nie posiada żadnego ratio legis – nie wskazano konkretnego dobra prawnie chronionego ani liczb uzasadniających ograniczenia. 11. Uznanie, że odwołanie się do „praktyk innych państw” nie stanowi ratio legis i jest prawnie bez znaczenia. 12. Ujawnienie jakichkolwiek danych liczbowych o wypadkach z ofiarami na ziemi w obszarach miejskich w Polsce w ciągu ostatnich 30 lat. 13. Natychmiastowe przekazanie projektu do Komisji Europejskiej w trybie EU Pilot z powodu naruszenia prawa UE. 14. Stwierdzenie, że § 8 ust. 1 pkt 3 narusza zasadę równości (art. 32 Konstytucji) – uprzywilejowuje statki bazujące kosztem tranzytowych. 15. Wycofanie projektu z powodu braku OSR i analiz wpływu na GA, BSP, szkolenia i CPK. 16. Uznanie, że projekt

jest sprzeczny z „Polityką rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r.” – zamiast wspierać GA, dusi go. 17. Ujawnienie, kto i kiedy zgłosił postulat wprowadzenia stałych stref R – jeśli nikt ze środowiska, projekt jest czysto polityczny. 18. Stwierdzenie, że GM1 SERA.3105 nie jest źródłem prawa i nie może uzasadniać stałych zakazów. 19. Całkowite wyłączenie z zakresu projektowanego rozporządzenia możliwości obejmowania strefami zakazu lub ograniczenia lotów „od poziomu terenu” jakichkolwiek terenów położonych poza granicami rzeczywistej zwartej zabudowy mieszkaniowej istniejącej na dzień 1 stycznia 2025 r. – w szczególności pola, łąki, lasy, grunty rolne i nieużytki nie mogą być objęte tego typu strefami, ponieważ nie istnieje żadne dobro publiczne wymagające ich ochrony przed upadkiem statku powietrznego. 20. Wyłączenie lotów BSP (dronów) z jakichkolwiek długoterminowych ograniczeń. 21. Uznanie, że projekt powoduje marnotrawstwo narodowego zasobu – przestrzeni powietrznej. 22. Wszczęcie postępowania wyjaśniającego wobec urzędników odpowiedzialnych za projekt bez analiz i wbrew prawu. 23. Oficjalne przeprosiny środowiska lotniczego za wieloletnie utrzymywanie nieważnego przepisu i próbę jego reaktywacji. 24. Stwierdzenie, że projekt ma charakter represyjny, a nie ochronny. 25. Zobowiązanie Ministra Infrastruktury do osobistego uzasadnienia projektu przed Sejmową Komisją Infrastruktury. 26. Natychmiastowe wstrzymanie wszelkich prac nad strefami do czasu pełnej odpowiedzi na wszystkie powyższe żądania. 27. Ostateczne zamknięcie tematu stałych zakazów lotów nad miastami i powrót do stosowania wyłącznie norm SERA i ICAO. 28. Natychmiastowe skierowanie projektu do kontroli Najwyższej Izby Kontroli (NIK) oraz Centralnego Biura Antykorupcyjnego (CBA) w zakresie ewentualnych powiązań granic projektowanych stref z aktualnymi i planowanymi inwestycjami deweloperskimi na terenach dotychczas rolniczych, leśnych i niezabudowanych.

29. O wycofanie projektu, ponieważ zamiast zwiększać bezpieczeństwo, realnie je obniża – wypychając ruch GA, BSP i śmigłowce w wąskie korytarze wokół miast oraz wymuszając dłuższe trasy w gorszych warunkach meteorologicznych, projekt drastycznie zwiększa ryzyko kolizji w powietrzu (MAC) oraz wypadków typu CFIT przy próbach omijania stref.

30. Wnoszę o wycofanie projektu, ponieważ jest sprzeczny z polityką klimatyczną Polski i Europejskim Zielonym Ładem – wymuszone obejścia miast i loty na wyższych pułapach znacząco zwiększą zużycie paliwa i emisję CO₂ przez lotnictwo ogólne i śmigłowce, powiększając ślad węglowy zamiast go zmniejszać.

Dokument elektroniczny

Miejsce i data sporządzenia dokumentu

(delegatura) 2025-12-02

Dane nadawcy

Dane adresata

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY (00-928 WARSZAWA, WOJ. MAZOWIECKIE)

wniosek

Petycja wielokrotna – zakazy lotów 3 miesiące

Wnoszę o: 1. Wycofanie projektu, ponieważ Minister Infrastruktury nie ma uprawnień do wprowadzania trwałych zakazów lotów. 2. Natychmiastowe ujawnienie uzgodnień z Radą Ministrów, MON, MSWiA i ministrem klimatu – jeśli ich nie było, projekt jest nielegalny. 3. Uznanie, że projekt tworzy „strefy wyłączenia prawa międzynarodowego” i narusza art. 9 Konstytucji RP oraz art. 4 ust. 3 TUE. 4. Całkowite usunięcie mechanizmu „zgód” prezydentów miast – brak jakiegokolwiek podstawy prawnej w ustawie. 5. Stwierdzenie, że rozporządzenie nie może tworzyć nowych kompetencji dla samorządów (naruszenie art. 7 i 92 Konstytucji RP). 6. Ujawnienie metodyki wyznaczania granic stref – jeśli oparto się wyłącznie na granicach administracyjnych miast, projekt jest arbitralny i nielegalny. 7. Ujawnienie analiz hałasu, gęstości zabudowy i ryzyka – a w razie ich braku wyciągnięcie konsekwencji służbowych wobec autorów projektu. 8. Uznanie, że normy SERA (UE 923/2012) i Annex 2 ICAO w pełni wystarczają – dodatkowe krajowe ograniczenia są niezgodne z prawem UE. 9. Usunięcie z AIP wszystkich stref wprowadzonych ponad wymagania SERA jako nielegalnych. 10. Stwierdzenie, że projekt nie posiada żadnego ratio legis – nie wskazano konkretnego dobra prawnie chronionego ani liczb uzasadniających ograniczenia. 11. Uznanie, że odwołanie się do „praktyk innych państw” nie stanowi ratio legis i jest prawnie bez znaczenia. 12. Ujawnienie jakichkolwiek danych liczbowych o wypadkach z ofiarami na ziemi w obszarach miejskich w Polsce w ciągu ostatnich 30 lat. 13. Natychmiastowe przekazanie projektu do Komisji Europejskiej w trybie EU Pilot z powodu naruszenia prawa UE. 14. Stwierdzenie, że § 8 ust. 1 pkt 3 narusza zasadę równości (art. 32 Konstytucji) – uprzywilejowuje statki bazujące kosztem tranzytowych. 15. Wycofanie

projektu z powodu braku OSR i analiz wpływu na GA, BSP, szkolenia i CPK. 16. Uznanie, że projekt jest sprzeczny z „Polityką rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r.” – zamiast wspierać GA, dusi g

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu. Data złożenia podpisu:

2025-12-02T10:37:34.374+01:00

Podpis elektroniczny

Od:
Wysłano: środa, 3 grudnia 2025 10:49
Do: SekretariatDL
Temat: PETYCJA w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140) PETYCJA w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmie...

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

PETYCJA
w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury
zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140)

Adresat:
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
sekretariatDL@mi.gov.pl

Wnoszący:

Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach, wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczącego stref R nad miastami, wnoszę o:

- Wycofanie projektu jako sprzecznego z art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucją RP oraz prawem UE.
- Usunięcie §3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r., który jest nieskuteczny i niestosowalny.
- Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia rzetelnych analiz, w szczególności hałasu, danych o ryzyku i gęstości zabudowy.
- Powrót do standardów ICAO/SERA oraz rezygnację z nakładania krajowych ograniczeń bez podstawy ustawowej.
- Utrzymanie proporcjonalnego, gospodarnego zarządzania przestrzenią powietrzną, zgodnie z art. 119 PL i art. 31 ust. 3 Konstytucji RP.
- Rezygnację z „zgód prezydentów miast”, które nie mają podstawy ustawowej i tworzą ryzyko uznaniowości.
- Przekazanie projektu do oceny Komisji Europejskiej ze względu na naruszenie prawa UE.

Zastrzeżenie dotyczące publikacji danych osobowych:

Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej. Proszę o anonimizację.

3 grudnia 2025

Ustalenie odpowiedzialności za zamieszczenie nieprawdziwych oświadczeń o rzekomych analizach i obliczeniach, skoro granice stref poprowadzono jedynie po granicach administracyjnych miast.

Zastrzeżenie dotyczące publikacji danych osobowych:

„Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej. Proszę o anonimizację.”

03.12.2025

Dokument elektroniczny

Miejsce i data sporządzenia dokumentu

2025-12-02

Dane nadawcy

Dane adresata

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY (00-928 WARSZAWA, WOJ. MAZOWIECKIE)

Petycja

Dot. projekt nr 140

PETYCJA w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140) Adresat: Minister Infrastruktury ul. Chałubińskiego 4/6 00-928 Warszawa sekretariatDL@mi.gov.pl /Ministerstwo_Infrastruktury/SkrytkaESP (ePUAP) Wnoszący:

2 grudnia 2025 Działając na podstawie

art. 2 ustawy o petycjach, wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczącego stref R nad miastami. Wnoszę o: Wycofanie projektu jako sprzecznego z art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucją RP oraz prawem UE. Usunięcie §3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r., który był nieskuteczny i niestosowalny. Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia prawdziwych analiz, w szczególności modeli hałasu, danych o ryzyku i gęstości zabudowy. Powrót do standardów ICAO/SERA oraz rezygnację z nakładania dodatkowych krajowych ograniczeń bez podstawy ustawowej. Utrzymanie proporcjonalnego, gospodarnego zarządzania przestrzenią powietrzną, zgodnie z art. 119 PL i art. 31 ust. 3 Konstytucji RP. Rezygnację z „zgód prezydentów miast”, które nie mają podstawy ustawowej i tworzą ryzyko uznaniowości. Przekazanie projektu do oceny Komisji Europejskiej ze względu na naruszenie prawa UE. Ustalenie odpowiedzialności za zamieszczenie nieprawdziwych oświadczeń o rzekomych analizach i obliczeniach, skoro granice stref poprowadzono jedynie po granicach administracyjnych miast. Zastrzeżenie dotyczące publikacji danych osobowych: „Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej. Proszę o anonimizację.”

2 grudnia 2025

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu. Data złożenia podpisu:

2025-12-02T12:59:31.587+01:00

Podpis elektroniczny

Od:
Wysłano: piątek, 5 grudnia 2025 08:50
Do: SekretariatDL
Temat: petycja

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

Petycja w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140)

Adresat:
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
sekretariatDL@mi.gov.pl

Wnoszący:

Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach, wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczącego stref R nad miastami.

Wnoszę o:

- Wycofanie projektu jako sprzecznego z art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucją RP oraz prawem UE.
 - Usunięcie §3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r., który był nieskuteczny i niestosowalny.
 - Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia prawdziwych analiz, w szczególności modeli hałasu, danych o ryzyku i gęstości zabudowy.
 - Powrót do standardów ICAO/SERA oraz rezygnację z nakładania dodatkowych krajowych ograniczeń bez podstawy ustawowej.
 - Utrzymanie proporcjonalnego, gospodarnego zarządzania przestrzenią powietrzną, zgodnie z art. 119 PL i art. 31 ust. 3 Konstytucji RP.
 - Rezygnację z „zgód prezydentów miast”, które nie mają podstawy ustawowej i tworzą ryzyko uznaniowości.
- = Przekazanie projektu do oceny Komisji Europejskiej ze względu na naruszenie prawa UE.
- Ustalenie odpowiedzialności za zamieszczenie nieprawdziwych oświadczeń o rzekomych analizach i obliczeniach, skoro granice stref poprowadzono jedynie po granicach administracyjnych miast.

Zastrzeżenie dotyczące publikacji danych osobowych:

„Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej. Proszę o anonimizację.”

05-12-2025



PETYCJA w sprawie wycofania projektu wprowadzenia stref R miastami

Imię i nazwisko:

Adres do korespondencji: .

Nie wyrażam zgody na publikowanie moich danych. Proszę o ich anonimizację.

Adresat:

Minister Infrastruktury
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
sekretariatDL@mi.gov.pl

Wnoszę o:

- Wycofanie projektu wprowadzenia stref R nad miastami jako sprzecznego z Prawem lotniczym, Konstytucją RP oraz prawem Unii Europejskiej.
- Usunięcie wadliwego §3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2019 r., uznanego przez sądy za nieskuteczny.
- Ujawnienie analiz hałasu, ryzyka, zabudowy i innych analiz wymaganych przy ustanawianiu stref — które, jak potwierdziło Ministerstwo, nie zostały wykonane.
- Powrót do standardów ICAO oraz SERA i rezygnację z procedury uzależniania przestrzeni powietrznej od zgód prezydentów miast.
- Wskazanie osób odpowiedzialnych za podpisanie projektu wraz z nieprawdziwym oświadczeniem o przeprowadzeniu analiz.

Uzasadnienie:

Planowane strefy R mają zostać wprowadzone bez obowiązkowych analiz dotyczących bezpieczeństwa, hałasu, ryzyka i uwarunkowań środowiskowych. Brak takich analiz narusza przepisy prawa lotniczego i zasady tworzenia ograniczeń w przestrzeni powietrznej. Projektowane strefy znacząco ograniczą dostęp do przestrzeni powietrznej dla lotnictwa cywilnego, sportowego i szkoleniowego, odstępując jednocześnie od standardów ICAO oraz SERA.

Podpis: ..4.12.2025.

Data:

Nie wyrażam zgody na publikowanie moich danych. Proszę o ich anonimizację.

Ministerstwo Infrastruktury

ul. Chatubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

PETYCJA dot. projektu rozporządzenia w sprawie ograniczeń lotów nad miastami

Szanowny Panie Ministrze,
Szanowni Państwo,

działając na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, wnoszę petycję dotyczącą projektu rozporządzenia przewidującego wprowadzenie stref R nad miastami. Ministerstwo otworzyło dwumiesięczne okno na składanie petycji, a zgodnie z informacją publiczną tryb petycji wielokrotnej został już uruchomiony.

Wnoszę o:

1. **Wycofanie projektu wprowadzającego strefy R nad miastami**, jako niezgodnego z przepisami Prawa lotniczego, Konstytucją RP oraz prawem Unii Europejskiej.
2. **Usunięcie wadliwego § 3 rozporządzenia z 2019 r.**, który – jak wskazały sądy administracyjne – jest nieskuteczny i nie może stanowić podstawy do faktycznego ograniczania ruchu lotniczego.
3. **Ujawnienie analiz hałasu, ryzyka i zabudowy**, na które powołano się w projekcie, a które – jak wynika z odpowiedzi Ministerstwa – w ogóle nie zostały przeprowadzone.
4. **Powrót do międzynarodowych standardów ICAO/SERA** i rezygnację z mechanizmu uzależniania lotów od „zgód prezydentów miast”, który nie ma podstaw w prawie lotniczym i narusza zasady jednolitej przestrzeni powietrznej.
5. **Wskazanie osób odpowiedzialnych** za podpisanie projektu wraz z oświadczeniem o wykonaniu analiz, które nie istniały – co narusza zasady rzetelnego procesu legislacyjnego oraz obowiązki organów administracji publicznej.

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia przewiduje wprowadzenie stref R nad terenami miejskimi bez przeprowadzenia wymaganych analiz i bez oceny skutków regulacji, które byłyby niezbędne do uzasadnienia tak poważnej ingerencji w przestrzeń powietrzną i prowadzenie lotów w Polsce.

Ograniczenia wpływają na bezpieczeństwo ruchu lotniczego, działalność gospodarczą, pracę służb, loty szkoleniowe oraz wykorzystanie przestrzeni powietrznej przez podmioty komercyjne i rekreacyjne. Brak analiz, brak oceny ryzyka oraz brak danych dotyczących hałasu czy zabudowy oznacza, że projekt nie spełnia minimalnych standardów tworzenia prawa.

Dodatkowo, rozbudowywanie krajowego systemu ograniczeń lotniczych w sposób niezgodny z ICAO/SERA prowadzi do fragmentaryzacji przepisów i wprowadzania rozwiązań sprzecznych z systemem europejskim, którego Polska jest częścią. W efekcie projektowane przepisy mogą powodować chaos prawny oraz ryzyko ich unieważnienia przez sądy.

W związku z powyższym wnoszę o odstąpienie od procedowania przedmiotowego projektu oraz przeprowadzenie rzetelnych analiz, na podstawie których dopiero można rozważać ewentualne zmiany w organizacji przestrzeni powietrznej.

Wnoszę o rozpatrzenie petycji zgodnie z ustawą o petycjach oraz o dołączenie jej do postępowania prowadzonego w trybie petycji wielokrotnej.

Z wyrazami szacunku,

Od:
Wysłano: piątek, 5 grudnia 2025 14:45
Do: SekretariatDL
Temat: Petycja

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

PETYCJA

w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury
zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące
(projekt nr 140)

Adresat:
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
sekretariatDL@mi.gov.pl

Wnoszący:

Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach, wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczącego stref R nad miastami.

Wnoszę o:

- Wycofanie projektu jako sprzecznego z art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucją RP oraz prawem UE.
- Usunięcie §3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r., który był nieskuteczny i niestosowny.
- Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia prawdziwych analiz, w szczególności modeli hałasu, danych o ryzyku i gęstości zabudowy.
- Powrót do standardów ICAO/SERA oraz rezygnację z nakładania dodatkowych krajowych ograniczeń bez podstawy ustawowej.
- Utrzymanie proporcjonalnego, gospodarnego zarządzania przestrzenią powietrzną, zgodnie z art. 119 PL i art. 31 ust. 3 Konstytucji RP.
- Rezygnację z „zgód prezydentów miast”, które nie mają podstawy ustawowej i tworzą ryzyko uznaniowości.
- Przekazanie projektu do oceny Komisji Europejskiej ze względu na naruszenie prawa UE.
- Ustalenie odpowiedzialności za zamieszczenie nieprawdziwych oświadczeń o rzekomych analizach i obliczeniach, skoro granice stref poprowadzono jedynie po granicach administracyjnych miast.

Zastrzeżenie dotyczące publikacji danych osobowych:

„Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej. Proszę o anonimizację.”

05.12.2025



Ministerstwo Infrastruktury
ul. Tytusa Chałbińskiego 4/6
00-928 Warszawa

PETYCJA

Na podstawie art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140). Projekt ten narusza konstytucyjne zasady stanowienia prawa, prawo Unii Europejskiej, Konwencję Chicagowską, przepisy SERA (UE 923/2012) oraz art. 119 ustawy, Prawo lotnicze. Jednocześnie uzasadnienie projektu wprowadza opinię publiczną w błąd co do rzekomych analiz, „uzgodnień” oraz podstaw operacyjnych.

W związku z tym wnoszę o wycofanie projektu oraz przeprowadzenie pełnej kontroli procesu legislacyjnego, w tym ujawnienie autorów projektu i podstaw tworzenia stref. Wnoszę o pełne ujawnienie, w trybie art. 2 ustawy o petycjach, następujących informacji:

- 1) Kto faktycznie opracował projekt rozporządzenia? Imiona, nazwiska i stanowiska wszystkich osób, które przygotowały projekt oraz uzasadnienie, wskazanie departamentu w MI i pracowników ULC, którzy brali udział w opracowaniu dokumentu, wskazanie, kto odpowiadał za mapy stref i ich granice.
- 2) Czy Ministerstwo korzystało z podmiotów zewnętrznych? Jeśli tak, wnoszę o ujawnienie: nazw firm, instytucji oraz osób, pełnej treści zleceń, pełnych odpowiedzi i opinii przekazanych do MI, kosztów oraz podstawy zawarcia umów.
- 3) Ujawnienie kompletnej dokumentacji wewnętrznej: notatek, analiz, tabel, raportów, materiałów roboczych, korespondencji między MI a ULC, PAŻP, MON, MSW, MKiŚ, uzgodnień międzyresortowych w zakresie art. 119 ust. 4 ustawy Prawo lotnicze.
- 4) Ujawnienie dokumentów, na podstawie których w uzasadnieniu podano nieprawdziwą informację o „przeprowadzeniu obliczeń i analiz”.

W uzasadnieniu powołano się na analizy, scenariusze i obliczenia, które jak wynika z odpowiedzi ULC i MI, nigdy nie powstały. Uzasadnienie projektu zawiera więc fałszywe oświadczenia, co musi zostać wyjaśnione i rozliczone. Wprowadzenie opinii publicznej w błąd, uzasadnienie projektu zawiera nieprawdę

Wnoszę o wyjaśnienie, dlaczego w uzasadnieniu projektu podano, że:

- 1) dokonano „analiz hałasu”,
- 2) dokonano „analiz zabudowy”,
- 3) dokonano „analiz ryzyka”,
- 4) dokonano „analiz trajektorii”,
- 5) dokonano „obliczeń minimalnych wysokości”,
- 6) dokonano „modelowania przestrzeni miejskiej”.

Tymczasem, co wynika z odpowiedzi ULC i publicznych oświadczeń, takie analizy nigdy nie istniały. Jeżeli uzasadnienie zawiera nieprawdę informacje:

- kto je wpisał?
 - dlaczego to zrobił?
 - czy przeprowadzono postępowanie wyjaśniające?
 - czy Ministerstwo zamierza wyciągnąć konsekwencje służbowe?
- Wnoszę o udzielenie pełnej odpowiedzi wraz z dokumentacją.

Fatszywe uzasadnienie ma skutki prawne, naruszenie procesu legislacyjnego. Uzasadnienie jest częścią procesu legislacyjnego. Wprowadzanie do niego nieprawdziwych informacji:

- narusza zasadę z art. 7 Konstytucji RP (działanie na podstawie i w granicach prawa),
 - narusza art. 2 Konstytucji (zasada państwa prawa),
 - narusza art. 92 Konstytucji (przekroczenie delegacji ustawowej),
 - narusza art. 119 Prawa lotniczego,
 - narusza art. 4 ust. 3 Traktatu o UE (zasada lojalnej współpracy),
 - narusza prawo unijne (SERA),
 - uniemożliwia merytoryczną ocenę OSR,
 - stanowi błąd w procesie legislacyjnym o charakterze fundamentalnym.
- Nie można procedować aktu, którego uzasadnienie jest fatszywe.

Żądanie udostępnienia pełnej OSR, z wykazem danych, na podstawie których powstała Wnoszę o ujawnienie:

- baz danych użytych do OSR,
- metodologii obliczenia kosztów i korzyści,
- prognoz dotyczących GA, BSP i ruchu lotniczego,
- wszelkich analiz ryzyka (jeżeli istnieją).

Jeśli dokumenty nie istnieją, proszę o potwierdzenie tego na piśmie, wraz z podaniem osób odpowiedzialnych.

Wnoszę o:

- 1) Wycofanie projektu rozporządzenia w całości. Projekt narusza art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucję RP oraz prawo UE.
- 2) Usunięcie § 3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r. Przepis jest nieważny i nieskuteczny – potwierdzone prawomocnymi wyrokami sądów.
- 3) Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia prawdziwych analiz:
 - modeli hałasu (izofony),
 - scenariuszy bezpieczeństwa i awaryjnych,
 - analiz ryzyka i zabudowy,
 - analiz ekonomicznych,
 - danych o ruchu GA i BSP.
- 4) Utrzymanie standardu ICAO/SERA jako wystarczającego.
- 5) Zrezygnowanie z mechanizmu „zgód prezydentów miast”. Samorzady nie mają kompetencji do zarządzania przestrzenią powietrzną.
- 6) Przekazanie projektu do ponownej oceny Komisji Europejskiej.
- 7) Przeprowadzenie kontroli wewnętrznej w MI, szczególności ustalenie:
 - kto odpowiada za fatszywe oświadczenia w uzasadnieniu,

- kto tworzył granice stref,
 - czy korzystano z zewnętrznych podmiotów i co one przekazały,
 - czy miały miejsce naciski polityczne lub poza formalny wpływ.
- 8) Ujawnienie wszystkich dokumentów dotyczących „analiz”, które w uzasadnieniu zostały opisane, mimo że faktycznie nie powstały.

Klauzula o ochronie danych

Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniu o sposobie rozpatrzenia petycji. Proszę o anonimizację.

Od:
Wysłano: czwartek, 4 grudnia 2025 22:42
Do: SekretariatDL
Temat: PETYCJA

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

Szanwoni Państwo,

Na podstawie art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140). Projekt ten narusza konstytucyjne zasady stanowienia prawa, prawo Unii Europejskiej, Konwencję Chicagowską, przepisy SERA (UE 923/2012) oraz art. 119 ustawy – Prawo lotnicze. Jednocześnie uzasadnienie projektu wprowadza opinię publiczną w błąd co do rzekomych analiz, „uzgodnień” oraz podstaw operacyjnych.

W związku z tym wnoszę o wycofanie projektu oraz przeprowadzenie pełnej kontroli procesu legislacyjnego, w tym ujawnienie autorów projektu i podstaw tworzenia stref.

I. ŻĄDANIE JAWNOŚCI – ujawnienie autorów, dokumentów i źródeł

Wnoszę o pełne ujawnienie, w trybie art. 2 ustawy o petycjach, następujących informacji:

1. Kto faktycznie opracował projekt rozporządzenia?

imiona, nazwiska i stanowiska wszystkich osób, które przygotowały projekt oraz uzasadnienie, wskazanie departamentu w MI i pracowników ULC, którzy brali udział w opracowaniu dokumentu, wskazanie, kto odpowiadał za mapy stref i ich granice.

2. Czy Ministerstwo korzystało z podmiotów zewnętrznych?

Jeśli tak, wnoszę o ujawnienie:

nazw firm, instytucji oraz osób,

pełnej treści zleceń,

pełnych odpowiedzi i opinii przekazanych do MI,

kosztów oraz podstawy zawarcia umów.

3. Ujawnienie kompletnej dokumentacji wewnętrznej:

notatek, analiz, tabel, raportów, materiałów roboczych,

korespondencji między MI a ULC, PAŻP, MON, MSW, MKiŚ,

uzgodnień międzyresortowych w zakresie art. 119 ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze.

4. Ujawnienie dokumentów, na podstawie których w uzasadnieniu podano nieprawdziwą informację o „przeprowadzeniu obliczeń i analiz”.

W uzasadnieniu powołano się na analizy, scenariusze i obliczenia, które – jak wynika z odpowiedzi ULC i MI – nigdy nie powstały.

Uzasadnienie projektu zawiera więc fałszywe oświadczenia, co musi zostać wyjaśnione i rozliczone.

II. Wprowadzenie opinii publicznej w błąd – uzasadnienie projektu zawiera nieprawdę

Wnoszę o wyjaśnienie, dlaczego w uzasadnieniu projektu podano, że:

dokonano „analiz hałasu”,

dokonano „analiz zabudowy”,

dokonano „analiz ryzyka”,

dokonano „analiz trajektorii”,

dokonano „obliczeń minimalnych wysokości”,

dokonano „modelowania przestrzeni miejskiej”.

Tymczasem – co wynika z odpowiedzi ULC i publicznych oświadczeń – takie analizy nigdy nie istniały.

Jeżeli uzasadnienie zawiera nieprawdę informację:

– kto je wpisał?

– dlaczego to zrobił?

– czy przeprowadzono postępowanie wyjaśniające?

– czy Ministerstwo zamierza wyciągnąć konsekwencje służbowe?

Wnoszę o udzielenie pełnej odpowiedzi wraz z dokumentacją.

III. Fałszywe uzasadnienie ma skutki prawne – naruszenie procesu legislacyjnego

Uzasadnienie jest częścią procesu legislacyjnego. Wprowadzanie do niego nieprawdziwych informacji:

narusza zasadę z art. 7 Konstytucji RP (działanie na podstawie i w granicach prawa),

narusza art. 2 Konstytucji (zasada państwa prawa),

narusza art. 92 Konstytucji (przekroczenie delegacji ustawowej),

narusza art. 119 Prawa lotniczego,

narusza art. 4 ust. 3 Traktatu o UE (zasada lojalnej współpracy),

narusza prawo unijne (SERA),

uniemożliwia merytoryczną ocenę OSR,

stanowi błąd w procesie legislacyjnym o charakterze fundamentalnym.

Nie można procedować aktu, którego uzasadnienie jest fałszywe.

IV. Żądanie udostępnienia pełnej OSR – z wykazem danych, na podstawie których powstała

Wnoszę o ujawnienie:

baz danych użytych do OSR,

metodologii obliczenia kosztów i korzyści,

prognoz dotyczących GA, BSP i ruchu lotniczego,

wszelkich analiz ryzyka (jeżeli istnieją).

Jeśli dokumenty nie istnieją – proszę o potwierdzenie tego na piśmie, wraz z podaniem osób odpowiedzialnych.

V. Wnioski (część decyzyjna)

Wnoszę o:

1. Wycofanie projektu rozporządzenia w całości.

Projekt narusza art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucję RP oraz prawo UE.

2. Usunięcie § 3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r.

Przepis jest nieważny i nieskuteczny – potwierdzone prawomocnymi wyrokami sądów.

3. Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia prawdziwych analiz:

modeli hałasu (izofony),

scenariuszy bezpieczeństwa i awaryjnych,

analiz ryzyka i zabudowy,

analiz ekonomicznych,

danych o ruchu GA i BSP.

4. Utrzymanie standardu ICAO/SERA jako wystarczającego.

5. Zrezygnowanie z mechanizmu „zgód prezydentów miast”.

Samorządy nie mają kompetencji do zarządzania przestrzenią powietrzną.

6. Przekazanie projektu do ponownej oceny Komisji Europejskiej.

7. przeprowadzenie kontroli wewnętrznej w MI

W szczególności ustalenie:

kto odpowiada za fałszywe oświadczenia w uzasadnieniu,

kto tworzył granice stref,

czy korzystano z zewnętrznych podmiotów i co one przekazały,

czy miały miejsce naciski polityczne lub pozaformalny wpływ.

8. Ujawnienie wszystkich dokumentów dotyczących „analiz”, które w uzasadnieniu zostały opisane, mimo że faktycznie nie powstały.

VI. Klauzula o ochronie danych

„Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniu o sposobie rozpatrzenia petycji. Proszę o anonimizację.”

Podpis:

--

Z poważaniem



Nie zawiera wirusów www.avast.com

Dokument elektroniczny

Miejsce i data sporządzenia dokumentu

2025-12-05

Dane nadawcy

Dane adresata

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY (00-928 WARSZAWA, WOJ. MAZOWIECKIE)

Petycja w sprawie projektu zakazu lotów

Petycja

Petycja w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140) Adresat: Minister Infrastruktury ul. Chałubińskiego 4/6 00-928 Warszawa sekretariatDL@mi.gov.pl Wnoszący: 05-12-2025 Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach, wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczącego stref R nad miastami. Wnoszę o: - Wycofanie projektu jako sprzecznego z art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucją RP oraz prawem UE. - Usunięcie §3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r., który był nieskuteczny i niestosowalny. - Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia prawdziwych analiz, w szczególności modeli hałasu, danych o ryzyku i gęstości zabudowy. - Powrót do standardów ICAO/SERA oraz rezygnację z nakładania dodatkowych krajowych ograniczeń bez podstawy ustawowej. - Utrzymanie proporcjonalnego, gospodarnego zarządzania przestrzenią powietrzną, zgodnie z art. 119 PL i art. 31 ust. 3 Konstytucji RP. - Rezygnację z „zgód prezydentów miast”, które nie mają podstawy ustawowej i tworzą ryzyko uznaniowości. = Przekazanie projektu do oceny Komisji Europejskiej ze względu na naruszenie prawa UE. - Ustalenie odpowiedzialności za zamieszczenie nieprawdziwych oświadczeń o rzekomych analizach i obliczeniach, skoro granice stref poprowadzono jedynie po granicach administracyjnych miast. Zastrzeżenie dotyczące publikacji danych osobowych: „Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej. Proszę o anonimizację.” 05-12-2025 Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu. Data złożenia podpisu: 2025-12-05T08:58:20.562+01:00

Podpis elektroniczny

Nie wyrażam zgody na publikowanie moich danych. Proszę o ich anonimizację.

Ministerstwo Infrastruktury

ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

PETYCJA dot. projektu rozporządzenia w sprawie ograniczeń lotów nad miastami

Szanowny Panie Ministrze,
Szanowni Państwo,

działając na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, wnoszę petycję dotyczącą projektu rozporządzenia przewidującego wprowadzenie stref R nad miastami. Ministerstwo otworzyło dwumiesięczne okno na składanie petycji, a zgodnie z informacją publiczną tryb petycji wielokrotnej został już uruchomiony.

Wnoszę o:

1. **Wycofanie projektu wprowadzającego strefy R nad miastami**, jako niezgodnego z przepisami Prawa lotniczego, Konstytucją RP oraz prawem Unii Europejskiej.
2. **Usunięcie wadliwego § 3 rozporządzenia z 2019 r.**, który – jak wskazały sądy administracyjne – jest nieskuteczny i nie może stanowić podstawy do faktycznego ograniczania ruchu lotniczego.
3. **Ujawnienie analiz hałasu, ryzyka i zabudowy**, na które powołano się w projekcie, a które – jak wynika z odpowiedzi Ministerstwa – w ogóle nie zostały przeprowadzone.
4. **Powrót do międzynarodowych standardów ICAO/SERA** i rezygnację z mechanizmu uzależniania lotów od „zgód prezydentów miast”, który nie ma podstaw w prawie lotniczym i narusza zasady jednolitej przestrzeni powietrznej.
5. **Wskazanie osób odpowiedzialnych** za podpisanie projektu wraz z oświadczeniem o wykonaniu analiz, które nie istniały – co narusza zasady rzetelnego procesu legislacyjnego oraz obowiązki organów administracji publicznej.

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia przewiduje wprowadzenie stref R nad terenami miejskimi bez przeprowadzenia wymaganych analiz i bez oceny skutków regulacji, które byłyby niezbędne do uzasadnienia tak poważnej ingerencji w przestrzeń powietrzną i prowadzenie lotów w Polsce.

Ograniczenia wpływają na bezpieczeństwo ruchu lotniczego, działalność gospodarczą, pracę służb, loty szkoleniowe oraz wykorzystanie przestrzeni powietrznej przez podmioty komercyjne i rekreacyjne. Brak analiz, brak oceny ryzyka oraz brak danych dotyczących hałasu czy zabudowy oznacza, że projekt nie spełnia minimalnych standardów tworzenia prawa.

Dodatkowo, rozbudowywanie krajowego systemu ograniczeń lotniczych w sposób niezgodny z ICAO/SERA prowadzi do fragmentaryzacji przepisów i wprowadzania rozwiązań sprzecznych z systemem europejskim, którego Polska jest częścią. W efekcie projektowane przepisy mogą powodować chaos prawny oraz ryzyko ich unieważnienia przez sądy.

W związku z powyższym wnoszę o odstąpienie od procedowania przedmiotowego projektu oraz przeprowadzenie rzetelnych analiz, na podstawie których dopiero można rozważać ewentualne zmiany w organizacji przestrzeni powietrznej.

Wnoszę o rozpatrzenie petycji zgodnie z ustawą o petycjach oraz o dołączenie jej do postępowania prowadzonego w trybie petycji wielokrotnej.

Z wyrazami szacunku,

Od:
Wysłano: niedziela, 7 grudnia 2025 20:10
Do: SekretariatDL
Temat: PETYCJA

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

PETYCJA
w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury
zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące
(projekt nr 140)

Adresat:
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
sekretariatDL@mi.gov.p

Wnoszący:

Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach, wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczącego stref R nad miastami.

Wnoszę o:

- Wycofanie projektu jako sprzecznego z art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucją RP oraz prawem UE.
- Usunięcie §3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r., który był nieskuteczny i niestosowalny.
- Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia prawdziwych analiz, w szczególności modeli hałasu, danych o ryzyku i gęstości zabudowy.
- Powrót do standardów ICAO/SERA oraz rezygnację z nakładania dodatkowych krajowych ograniczeń bez podstawy ustawowej.
- Utrzymanie proporcjonalnego, gospodarnego zarządzania przestrzenią powietrzną, zgodnie z art. 119 PL i art. 31 ust. 3 Konstytucji RP.
- Rezygnację z „zgód prezydentów miast”, które nie mają podstawy ustawowej i tworzą ryzyko uznaniowości.
- = Przekazanie projektu do oceny Komisji Europejskiej ze względu na naruszenie prawa UE.
- Ustalenie odpowiedzialności (również karnej) za zamieszczenie nieprawdziwych oświadczeń o rzekomych analizach i obliczeniach, skoro granice stref poprowadzono jedynie po granicach administracyjnych miast.

Zastrzeżenie dotyczące publikacji danych osobowych:

**„Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej.
Proszę o anonimizację.”**

7 grudnia 2025 r.

Od:
Wysłano: poniedziałek, 8 grudnia 2025 12:24
Do: SekretariatDL
Temat: Petycja w sprawie projektu ograniczeń lotów nad miastami.

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

Szanowny Panie Ministrze,

Pragnę zabrać głos w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące.

Wyrażam swój stanowczy sprzeciw wobec projektu rozporządzenia. Jest to całkowicie zbędny akt legislacyjny, którego skutki dotkną przede wszystkim lotnictwo GA, zagrażając prowadzonym działalnościom szkoleniowym, czy komercyjnym o wykorzystaniu samolotu jako zwykłego środka transportu skracającemu czas dotarcia z punktu A do B nie wspominając. Nie ma ono nic wspólnego z poprawą bezpieczeństwa ludzi na ziemi, natomiast w zdecydowany sposób wpłynie na bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych.

Warto podkreślić, iż projekt Rozporządzenia wskazuje iż powstał przy braku jakiegokolwiek metodologii, czy analizy jakichkolwiek danych, jeżeli jest inaczej, wnoszę o ich ujawnienie: np. analizy hałasu, ryzyka i oddziaływania lotów w obszarze objętym oddziaływaniem Rozporządzenia na mienie i ludzi znajdujących się na ziemi a zagrożonych poprzez wykonywanie operacji powietrznych.

Środowisko lotnicze od dłuższego czasu wskazuje rozwiązania zgodne z prawem Unijnym, oraz dobrą praktyką lotniczą.

Wystarczy wysłuchać ekspertów - pilotów. To my, jako użytkownicy tej przestrzeni stoimy na pierwszej linii zapewnienia bezpieczeństwa.

Dla tego też zwracam się z prośbą o podjęcie działań legislacyjnych, zmierzających do niezwłocznego usunięcia wadliwego §3 z rozporządzenia z 2019 r. I powrotu do standardów zgodnych z ICAO/SERA.

Niech zatem głos środowiska, ale również mój kategoriyczny sprzeciw wobec gwałtu jaki proponowane rozporządzenie może dokonać, zostanie wysłuchany i uszanowany.

NIE dla proponowanego projektu nr 140 z wykazu prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury.

Z lotniczym pozdrowieniem,



dn. 07.12.2025r.

Dane wnoszącego petycję:

Nie wyrażam zgody na upublicznienie mojego adresu zamieszkania.

Adresat:

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

PETYCJA

o: wycofanie Projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące.

Działając w imieniu własnym, jako pasjonat lotnictwa na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o petycjach, zwracam się z petycją dotyczącą projektu wprowadzenia stref R nad obszarami miejskimi.

W jej ramach wnoszę o:

- Wycofanie projektu wprowadzenia stref R nad miastami,
- Usunięcie wadliwego §3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2019 r., który został uznany przez sądy administracyjne za nieskuteczny i niewykonalny,
- Zgodną ze stanem faktycznym informację czy zostały wykonane analizy, które powinny poprzedzać ustanowienie stref R,

- Powrót do obowiązujących standardów ICAO oraz SERA i rezygnację z nieprzewidzianej przepisami procedury uzależniania przestrzeni powietrznej od „zgód prezydentów miast”.
- Wskazanie osób odpowiedzialnych za podpisanie projektu.

Uzasadnienie

Planowane strefy R mają zostać wprowadzone bez obowiązkowych analiz dotyczących bezpieczeństwa, hałasu, ryzyka i uwarunkowań środowiskowych. Brak takich analiz uniemożliwia ocenę zasadności zmian, a ich pominięcie narusza zarówno przepisy prawa lotniczego, zasady tworzenia ograniczeń w przestrzeni powietrznej, jak i podstawowe standardy transparentności.

Projektowane strefy prowadzą do znaczącego ograniczenia dostępu do przestrzeni powietrznej dla lotnictwa cywilnego rekreacyjnego oraz szkoleniowego. Warto tu wspomnieć o przypadku planowanej strefy R nad Gornośląsko-Zagłębiowską Metropolią (GZM). Planowana strefa ma objąć swoim zasięgiem lotnisko EPKM (Katowice - Muchowiec), co w praktyce uniemożliwiłoby loty z tego lotniska poza lotami po kręgach oraz sparaliżowałoby działalność Aeroklubu Śląskiego. Warto wspomnieć, że zgodnie z wymogami do uzyskania licencji PPL(A), uczeń-pilot po wykonaniu lotów po kręgu musi wykonać jeszcze loty zaznajamiające z warunkami lotów w oparciu o przyrządy, oraz lotami nawigacyjnymi po trasie wraz z lądowaniami na dwóch innych lotniskach niż lotnisko startu. Przechodząc typowo do lotnictwa rekreacyjnego, strefy spowodują ograniczenie dostępnej przestrzeni powietrznej, co przy intensywnym ruchu lotniczym mogłoby spowodować sytuacje potencjalnie niebezpieczne. Te strefy mogłyby być też problematyczne dla szkoleń do licencji pilota szybowcowego SPL. Również projektowane przepisy odciągałyby pasjonatów

lotnictwa od rozwoju umiejętności lotniczych w ramach szkoleń. Jednocześnie te przepisy stanowią odstępstwo od międzynarodowych zasad ICAO oraz przepisów SERA obowiązujących w Unii Europejskiej.

Ze względu na skalę możliwych skutków, przedstawione argumenty, brak wymaganych analiz oraz liczne wątpliwości prawne – wnoszę o natychmiastowe wstrzymanie procedowania rozporządzenia.

Z poważaniem.



PODPIS ZAUFANY

40.

2025-12-06

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

PETYCJA w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140)

PETYCJA

w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące
(projekt nr 140)

Adresat:

Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
sekretariatDL@mi.gov.pl

/Ministerstwo_Infrastruktury/SkrytkaESP (ePUAP)

Wnoszący:

Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach, wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczącego stref R nad miastami.

Wnoszę o:

- Wycofanie projektu jako sprzecznego z art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucją RP oraz

prawem UE.

- Usunięcie §3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r., który był nieskuteczny i niestosowalny.
 - Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia prawdziwych analiz, w szczególności modeli hałasu, danych o ryzyku i gęstości zabudowy.
 - Powrót do standardów ICAO/SERA oraz rezygnację z nakładania dodatkowych krajowych ograniczeń bez podstawy ustawowej.
 - Utrzymanie proporcjonalnego, gospodarnego zarządzania przestrzenią powietrzną, zgodnie z art. 119 PL i art. 31 ust. 3 Konstytucji RP.
 - Rezygnację z „zgód prezydentów miast”, które nie mają podstawy ustawowej i tworzą ryzyko uznaniowości.
- = Przekazanie projektu do oceny Komisji Europejskiej ze względu na naruszenie prawa UE.
- Ustalenie odpowiedzialności za zamieszczenie nieprawdziwych oświadczeń o rzekomych analizach i obliczeniach, skoro granice stref poprowadzono jedynie po granicach administracyjnych miast.

Zastrzeżenie dotyczące publikacji danych osobowych:

„Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej. Proszę o anonimizację.”

06.12.2025

Dokument elektroniczny

Miejsce i data sporządzenia dokumentu

2025-12-06

Dane nadawcy

Dane adresata

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
00-928 Warszawa
ul. Tytusa Chałubińskiego 4/6

Petycja

PETYCJA w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140)

PETYCJA w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140)

Adresat: Minister Infrastruktury ul. Chałubińskiego 4/6 00-928 Warszawa
sekretariatDL@mi.gov.pl /Ministerstwo_Infrastruktury/SkrytkaESP (ePUAP)

Wnoszący:

06.12.2025

Działając na podstawie art. 2 ustawy o petycjach, wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczącego stref R nad miastami. Wnoszę o: - Wycofanie projektu jako sprzecznego z art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucją RP oraz prawem UE. - Usunięcie §3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r., który był nieskuteczny i niestosowny. - Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia prawdziwych analiz, w szczególności modeli hałasu, danych o ryzyku i gęstości zabudowy. - Powrót do standardów ICAO/SERA oraz rezygnację z nakładania dodatkowych krajowych ograniczeń bez podstawy ustawowej. - Utrzymanie proporcjonalnego, gospodarnego zarządzania przestrzenią powietrzną, zgodnie z art. 119 PL i art. 31 ust. 3 Konstytucji RP. - Rezygnację z „zgód prezydentów miast”, które nie mają podstawy ustawowej i tworzą ryzyko uznaniowości. = Przekazanie projektu do oceny Komisji Europejskiej ze względu na naruszenie prawa UE. - Ustalenie odpowiedzialności za zamieszczenie nieprawdziwych oświadczeń o rzekomych analizach i obliczeniach, skoro granice stref poprowadzono jedynie po granicach administracyjnych miast. Zastrzeżenie dotyczące publikacji danych osobowych: „Nie

wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej. Proszę o anonimizację.”

06.12.2025

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu. Data złożenia podpisu:

2025-12-06T11:31:04Z

Podpis elektroniczny

Od:
Wysłano: wtorek, 9 grudnia 2025 23:24
Do: SekretariatDL
Temat: Petycja wielokrotna – zakazy lotów >3 miesiące

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

Petycja w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące

Wnoszę o:

1. Całkowite usunięcie mechanizmu „zgód” prezydentów miast – brak jakiegokolwiek podstawy prawnej w ustawie.
2. Stwierdzenie, że rozporządzenie nie może tworzyć nowych kompetencji dla samorządów (naruszenie art. 7 i 92 Konstytucji RP).
3. Uznanie, że normy SERA (UE 923/2012) i Annex 2 ICAO w pełni wystarczają – dodatkowe krajowe ograniczenia są niezgodne z prawem UE.
4. Usunięcie z AIP wszystkich stref wprowadzonych ponad wymagania SERA jako nielegalnych.
5. Uznanie, że odwołanie się do „praktyk innych państw” nie stanowi ratio legis i jest prawnie bez znaczenia.
6. Ujawnienie jakichkolwiek danych liczbowych o wypadkach z ofiarami na ziemi w obszarach miejskich w Polsce w ciągu ostatnich 30 lat.
7. Ostateczne zamknięcie tematu stałych zakazów lotów nad miastami i powrót do stosowania wyłącznie norm SERA i ICAO.
8. O wycofanie projektu, ponieważ zamiast zwiększać bezpieczeństwo, realnie je obniża – wypychając ruch GA, BSP i śmigłowce w wąskie korytarze wokół miast oraz wymuszając dłuższe trasy w gorszych warunkach meteorologicznych, projekt drastycznie zwiększa ryzyko kolizji w powietrzu (MAC) oraz wypadków typu CFIT przy próbach omijania stref.

Imię i nazwisko:

Adres zamieszkania:

Adres do korespondencji/e-mail:

Data: 09.12.2025

Dokument elektroniczny

Miejsce i data sporządzenia dokumentu

2025-12-09

Dane nadawcy

Dane adresata

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY (00-928 WARSZAWA, WOJ. MAZOWIECKIE)

Petycja

Petycja w sprawie projektu rozporządzenia o ograniczeniach lotów nad miastami

Na podstawie art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140). Projekt ten narusza konstytucyjne zasady stanowienia prawa, prawo Unii Europejskiej, Konwencję Chicagowską, przepisy SERA (UE 923/2012) oraz art. 119 ustawy – Prawo lotnicze, a jego wprowadzenie w życie doprowadzi do paraliżu lotnictwa ogólnego w Polsce oraz naruszy podstawowe zasady bezpieczeństwa prawnego i równości wobec prawa. Jednocześnie uzasadnienie projektu wprowadza opinię publiczną w błąd co do rzekomych analiz, „uzgodnień” oraz podstaw operacyjnych. W związku z tym wnoszę o wycofanie projektu oraz przeprowadzenie pełnej kontroli procesu legislacyjnego, w tym ujawnienie autorów projektu i podstaw tworzenia stref. Nie wyrażam zgody na publikowanie moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej. Proszę o anonimizację.”

Z poważaniem,

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu. Data złożenia podpisu:

2025-12-09T11:57:51.692+01:00

Podpis elektroniczny

17.12.2025

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY**PETYCJA**

Na podstawie art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140).

Projekt ten narusza konstytucyjne zasady stanowienia prawa, prawo Unii Europejskiej, Konwencję Chicagowską, przepisy SERA (UE 923/2012) oraz art. 119 ustawy – Prawo lotnicze. Jednocześnie uzasadnienie projektu wprowadza opinię publiczną w błąd co do rzekomych analiz, „uzgodnień” oraz podstaw operacyjnych.

W związku z tym wnoszę o wycofanie projektu oraz przeprowadzenie pełnej kontroli procesu legislacyjnego, w tym ujawnienie autorów projektu i podstaw tworzenia stref.

I. ŻĄDANIE JAWNOŚCI – ujawnienie autorów, dokumentów i źródeł

Wnoszę o pełne ujawnienie, w trybie art. 2 ustawy o petycjach, następujących informacji:

1. Kto faktycznie opracował projekt rozporządzenia?

imiona, nazwiska i stanowiska wszystkich osób, które przygotowały projekt oraz uzasadnienie, wskazanie departamentu w MI i pracowników ULC, którzy brali udział w opracowaniu dokumentu, wskazanie, kto odpowiadał za mapy stref i ich granice.

2. Czy Ministerstwo korzystało z podmiotów zewnętrznych?

Jeśli tak, wnoszę o ujawnienie:

nazw firm, instytucji oraz osób,

pełnej treści zleceń,

pełnych odpowiedzi i opinii przekazanych do MI,

kosztów oraz podstawy zawarcia umów.

3. Ujawnienie kompletnej dokumentacji wewnętrznej:

notatek, analiz, tabel, raportów, materiałów roboczych, korespondencji między MI a ULC, PAŻP, MON, MSW, MKiŚ, uzgodnień międzyresortowych w zakresie art. 119 ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze.

4. Ujawnienie dokumentów, na podstawie których w uzasadnieniu podano nieprawdziwą informację o „przeprowadzeniu obliczeń i analiz”.

W uzasadnieniu powołano się na analizy, scenariusze i obliczenia, które – jak wynika z odpowiedzi ULC i MI – nigdy nie powstały.

Uzasadnienie projektu zawiera więc fałszywe oświadczenia, co musi zostać wyjaśnione i rozliczone.

II. Wprowadzenie opinii publicznej w błąd – uzasadnienie projektu zawiera nieprawdę

Wnoszę o wyjaśnienie, dlaczego w uzasadnieniu projektu podano, że:

- dokonano „analiz hałasu”,
- dokonano „analiz zabudowy”,
- dokonano „analiz ryzyka”,
- dokonano „analiz trajektorii”,
- dokonano „obliczeń minimalnych wysokości”,
- dokonano „modelowania przestrzeni miejskiej”.

Tymczasem – co wynika z odpowiedzi ULC i publicznych oświadczeń – takie analizy nigdy nie istniały.

Jeżeli uzasadnienie zawiera nieprawdę informacje:

- kto je wpisał?
- dlaczego to zrobił?
- czy przeprowadzono postępowanie wyjaśniające?
- czy Ministerstwo zamierza wyciągnąć konsekwencje służbowe?

Wnoszę o udzielenie pełnej odpowiedzi wraz z dokumentacją.

III. Fałszywe uzasadnienie ma skutki prawne – naruszenie procesu legislacyjnego

Uzasadnienie jest częścią procesu legislacyjnego. Wprowadzanie do niego nieprawdziwych informacji:

- narusza zasadę z art. 7 Konstytucji RP (działanie na podstawie i w granicach prawa),
 - narusza art. 2 Konstytucji (zasada państwa prawa),
 - narusza art. 92 Konstytucji (przekroczenie delegacji ustawowej),
 - narusza art. 119 Prawa lotniczego,
 - narusza art. 4 ust. 3 Traktatu o UE (zasada lojalnej współpracy),
 - narusza prawo unijne (SERA),
 - uniemożliwia merytoryczną ocenę OSR,
 - stanowi błąd w procesie legislacyjnym o charakterze fundamentalnym.
- Nie można procedować aktu, którego uzasadnienie jest fałszywe.

IV. Żądanie udostępnienia pełnej OSR – z wykazem danych, na podstawie których powstała

Wnoszę o ujawnienie:

- baz danych użytych do OSR,
- metodologii obliczenia kosztów i korzyści,
- prognoz dotyczących GA, BSP i ruchu lotniczego,
- wszelkich analiz ryzyka (jeżeli istnieją).

Jeśli dokumenty nie istnieją – proszę o potwierdzenie tego na piśmie, wraz z podaniem osób odpowiedzialnych.

V. Wnioski (część decyzyjna)

Wnoszę o:

1. Wycofanie projektu rozporządzenia w całości.
Projekt narusza art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucję RP oraz prawo UE.

2. Usunięcie § 3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r.
Przepis jest nieważny i nieskuteczny – potwierdzone prawomocnymi wyrokami sądów.

3. Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia prawdziwych analiz:
modeli hałasu (izofony),
scenariuszy bezpieczeństwa i awaryjnych,
analiz ryzyka i zabudowy,
analiz ekonomicznych,
danych o ruchu GA i BSP.

4. Utrzymanie standardu ICAO/SERA jako wystarczającego.

5. Zrezygnowanie z mechanizmu „zgód prezydentów miast”.
Samorządy nie mają kompetencji do zarządzania przestrzenią powietrzną.

6. Przekazanie projektu do ponownej oceny Komisji Europejskiej.

7. przeprowadzenie kontroli wewnętrznej w MI
W szczególności ustalenie:
kto odpowiada za fałszywe oświadczenia w uzasadnieniu,
kto tworzył granice stref,
czy korzystano z zewnętrznych podmiotów i co one przekazały,
czy miały miejsce naciski polityczne lub pozaformalny wpływ.

8. Ujawnienie wszystkich dokumentów dotyczących „analiz”, które w uzasadnieniu zostały opisane, mimo że faktycznie nie powstały.

VI. Klauzula o ochronie danych

„Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniu o sposobie rozpatrzenia petycji. Proszę o anonimizację.”

Od:
Wysłano: czwartek, 18 grudnia 2025 13:08
Do: SekretariatDL
Temat: Petycja wielokrotna – zakazy lotów >3 miesiące

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

Petycja w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące

Wnoszę o:

Uznanie, że normy SERA (UE 923/2012) i Annex 2 ICAO w pełni wystarczają – dodatkowe krajowe ograniczenia są niezgodne z prawem UE.

Stwierdzenie, że projekt nie posiada żadnego ratio legis – nie wskazano konkretnego dobra prawnie chronionego ani liczb uzasadniających ograniczenia.

Stwierdzenie, że § 8 ust. 1 pkt 3 narusza zasadę równości (art. 32 Konstytucji) – uprzywilejowuje statki bazujące kosztem tranzytowych.

Uznanie, że projekt jest sprzeczny z „Polityką rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r.” – zamiast wspierać GA, dusi go.

Uznanie, że projekt powoduje marnotrawstwo narodowego zasobu – przestrzeni powietrznej.

Ostateczne zamknięcie tematu stałych zakazów lotów nad miastami i powrót do stosowania wyłącznie norm SERA i ICAO.

Imię i nazwisko:
Adres zamieszkania:
Adres do korespondencji/e-mail:
Data: 18.12.2025

Od:
Wysłano: czwartek, 18 grudnia 2025 14:02
Do: SekretariatDL
Temat: Petycja wielokrotna – zakazy lotów >3 miesiące

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

Do: Ministerstwo Infrastruktury

Petycja w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące

Wnoszę o:

1. Przygotowanie konkretnego uzasadnienia projektu, opartego na danych i faktach.
2. Przygotowanie i przedstawienie rzetelnej analizy skutków projektu, aby było wiadomo, jaki ma wpływ na lotnictwo i społeczeństwo.
3. Ujawnienie jasno opisanej metody, według której wyznaczono granice planowanych stref.
4. Uzupełnienie projektu o realne ratio legis, czyli sens i cel poparte liczbami i przykładami.
5. Przedstawienie analiz dotyczących ryzyka, hałasu i gęstości zabudowy.
6. Ujawnienie danych o wypadkach lotniczych nad obszarami miejskimi z ostatnich 30 lat, co uzasadniałoby wprowadzenia zmian.
7. Niewprowadzanie do projektu żadnych nowych uprawnień dla miast ani ich prezydentów w zakresie decydowania o lotach. Ich brak kompetencji w tym zakresie może spowodować w praktyce wycięcie przestrzeni nad danym miastem dla ruchu GA, mocno je ograniczyć lub wymusić nabrania kompetencji co wiązać się będzie z kosztami – marnotrawstwo. Pomijam fakt, że przelot np. Katowice Muchowiec – Gliwice wiązałby się z otrzymaniem zgody z kilku urzędów.
8. Przekazanie projektu do Komisji Europejskiej ze względu na wątpliwości dotyczące zgodności z prawem UE.
9. Wyjaśnienie czy granice stref oparto jedynie na granicach administracyjnych miast, a jeśli nie — uzasadnienie ich rozszerzenia poza te strefy.
10. Dostosowanie projektu do strategii rozwoju lotnictwa w Polsce, która by wspierała rozwój lotnictwa.
11. Ujawnienie, kto był autorem pomysłu stałych stref R.
12. Uznanie, że projekt powoduje marnotrawstwo narodowego zasobu – przestrzeni powietrznej.
13. Uznanie, że projekt ma charakter bardziej ograniczający niż ochronny.

14. Osobiste przedstawienie założeń projektu przez Ministra Infrastruktury przed Komisją Infrastruktury.
15. Zatrzymanie dalszych prac nad projektem do czasu przedstawienia pełnych wyjaśnień w opisanych kwestiach.
16. Skierowanie projektu do kontroli NIK i CBA pod kątem możliwych powiązań z interesami deweloperskimi.
17. Wzięcie pod uwagę, że projekt w obecnej formie może obniżyć bezpieczeństwo lotów. Na przykład pilot szybowcowy zamiast lądować na lotnisku, które ma w zasięgu, może nie zdecydować się na wlot w strefę i lądować w terenie przygodnym co zawsze wiąże się z ryzykiem, tak dla pilota i szybowca, jak i ryzykiem strat dla właściciela gruntu, na którym dane lądowanie się odbędzie.
18. Wzięcie pod uwagę, że projekt zwiększy emisję CO₂ i zużycie paliwa ze względu na konieczność latania dłuższymi trasami, a loty szybowcowe mocno ograniczy.

Imię i nazwisko:

Adres zamieszkania:

Adres do korespondencji/e-mail:

Data: 18.12.2025

Nie wyrażam zgody — na podstawie ustawy o petycjach oraz ustawy o dostępie do informacji publicznej — na publikację, udostępnianie, powielanie i utrwalanie moich danych osobowych: imienia i nazwiska, loginu konta, adresu zamieszkania, adresu e-mail, ani miejscowości sporządzenia pisma.

Z poważaniem

17.12.2025

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY**PETYCJA**

Na podstawie art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140).

Projekt ten narusza konstytucyjne zasady stanowienia prawa, prawo Unii Europejskiej, Konwencję Chicagowską, przepisy SERA (UE 923/2012) oraz art. 119 ustawy – Prawo lotnicze. Jednocześnie uzasadnienie projektu wprowadza opinię publiczną w błąd co do rzekomych analiz, „uzgodnień” oraz podstaw operacyjnych.

W związku z tym wnoszę o wycofanie projektu oraz przeprowadzenie pełnej kontroli procesu legislacyjnego, w tym ujawnienie autorów projektu i podstaw tworzenia stref.

I. ŻĄDANIE JAWNOŚCI – ujawnienie autorów, dokumentów i źródeł

Wnoszę o pełne ujawnienie, w trybie art. 2 ustawy o petycjach, następujących informacji:

1. Kto faktycznie opracował projekt rozporządzenia?

imiona, nazwiska i stanowiska wszystkich osób, które przygotowały projekt oraz uzasadnienie, wskazanie departamentu w MI i pracowników ULC, którzy brali udział w opracowaniu dokumentu, wskazanie, kto odpowiadał za mapy stref i ich granice.

2. Czy Ministerstwo korzystało z podmiotów zewnętrznych?

Jeśli tak, wnoszę o ujawnienie:

nazw firm, instytucji oraz osób,

pełnej treści zleceń,

pełnych odpowiedzi i opinii przekazanych do MI,

kosztów oraz podstawy zawarcia umów.

3. Ujawnienie kompletnej dokumentacji wewnętrznej:

notatek, analiz, tabel, raportów, materiałów roboczych, korespondencji między MI a ULC, PAŻP, MON, MSW, MKiŚ, uzgodnień międzyresortowych w zakresie art. 119 ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze.

4. Ujawnienie dokumentów, na podstawie których w uzasadnieniu podano nieprawdziwą informację o „przeprowadzeniu obliczeń i analiz”.

W uzasadnieniu powołano się na analizy, scenariusze i obliczenia, które – jak wynika z odpowiedzi ULC i MI – nigdy nie powstały.

Uzasadnienie projektu zawiera więc fałszywe oświadczenia, co musi zostać wyjaśnione i rozliczone.

II. Wprowadzenie opinii publicznej w błąd – uzasadnienie projektu zawiera nieprawdę

Wnoszę o wyjaśnienie, dlaczego w uzasadnieniu projektu podano, że:

- dokonano „analiz hałasu”,
- dokonano „analiz zabudowy”,
- dokonano „analiz ryzyka”,
- dokonano „analiz trajektorii”,
- dokonano „obliczeń minimalnych wysokości”,
- dokonano „modelowania przestrzeni miejskiej”.

Tymczasem – co wynika z odpowiedzi ULC i publicznych oświadczeń – takie analizy nigdy nie istniały.

Jeżeli uzasadnienie zawiera nieprawdę informację:

- kto je wpisał?
- dlaczego to zrobił?
- czy przeprowadzono postępowanie wyjaśniające?
- czy Ministerstwo zamierza wyciągnąć konsekwencje służbowe?

Wnoszę o udzielenie pełnej odpowiedzi wraz z dokumentacją.

III. Fałszywe uzasadnienie ma skutki prawne – naruszenie procesu legislacyjnego

Uzasadnienie jest częścią procesu legislacyjnego. Wprowadzanie do niego nieprawdziwych informacji:

- narusza zasadę z art. 7 Konstytucji RP (działanie na podstawie i w granicach prawa),
 - narusza art. 2 Konstytucji (zasada państwa prawa),
 - narusza art. 92 Konstytucji (przekroczenie delegacji ustawowej),
 - narusza art. 119 Prawa lotniczego,
 - narusza art. 4 ust. 3 Traktatu o UE (zasada lojalnej współpracy),
 - narusza prawo unijne (SERA),
 - uniemożliwia merytoryczną ocenę OSR,
 - stanowi błąd w procesie legislacyjnym o charakterze fundamentalnym.
- Nie można procedować aktu, którego uzasadnienie jest fałszywe.

IV. Żądanie udostępnienia pełnej OSR – z wykazem danych, na podstawie których powstała

Wnoszę o ujawnienie:

- baz danych użytych do OSR,
- metodologii obliczenia kosztów i korzyści,
- prognoz dotyczących GA, BSP i ruchu lotniczego,
- wszelkich analiz ryzyka (jeżeli istnieją).

Jeśli dokumenty nie istnieją – proszę o potwierdzenie tego na piśmie, wraz z podaniem osób odpowiedzialnych.

V. Wnioski (część decyzyjna)

Wnoszę o:

1. Wycofanie projektu rozporządzenia w całości.
Projekt narusza art. 119 Prawa lotniczego, Konstytucję RP oraz prawo UE.
 2. Usunięcie § 3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r.
Przepis jest nieważny i nieskuteczny – potwierdzone prawomocnymi wyrokami sądów.
 3. Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia prawdziwych analiz:
modeli hałasu (izofony),
scenariuszy bezpieczeństwa i awaryjnych,
analiz ryzyka i zabudowy,
analiz ekonomicznych,
danych o ruchu GA i BSP.
 4. Utrzymanie standardu ICAO/SERA jako wystarczającego.
 5. Zrezygnowanie z mechanizmu „zgód prezydentów miast”.
Samorządy nie mają kompetencji do zarządzania przestrzenią powietrzną.
 6. Przekazanie projektu do ponownej oceny Komisji Europejskiej.
 7. przeprowadzenie kontroli wewnętrznej w MI
W szczególności ustalenie:
kto odpowiada za fałszywe oświadczenia w uzasadnieniu,
kto tworzył granice stref,
czy korzystano z zewnętrznych podmiotów i co one przekazały,
czy miały miejsce naciski polityczne lub pozaformalny wpływ.
 8. Ujawnienie wszystkich dokumentów dotyczących „analiz”, które w uzasadnieniu zostały opisane, mimo że faktycznie nie powstały.
- VI. Klauzula o ochronie danych

„Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniu o sposobie rozpatrzenia petycji. Proszę o anonimizację.”

Od:
Wysłano: czwartek, 25 grudnia 2025 11:58
Do: SekretariatDL
Temat: Opinie ws projektu 140 ULC do MI

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

Szanowni Państwo,

Stanowczo sprzeciwiam się projektowi rozporządzenia w sprawie zakazów lotów (projekt nr 140). Jego uzasadnienie jest oparte na fikcji - sugeruje konieczność zmian, podczas gdy ULC, nie przeprowadził żadnych badań hałasu, analiz ryzyka ani innych studiów, które mogłyby te zmiany merytorycznie uzasadnić. Próba szukania ratio legis w przepisach, które były prawnie nieskuteczne i są uznawane za absurdalne w innych krajach UE, świadczy o całkowitym oderwaniu od rzeczywistości międzynarodowych standardów lotniczych.

Projekt nie precyzuje, co ma chronić, nie bada rzeczywistego ryzyka, a jednocześnie wprowadza daleko idące ograniczenia.

Projekt jest:

Bezprawny - minister nie ma kompetencji do stałych ograniczeń

Bezzasadny - brak jakichkolwiek badań i analiz

Szkodliwy - zablokuje rozwój dronów i lotnictwa

Nieskuteczny - powiela wadliwe zapisy, które sądy już wcześniej unieważniały

Żądam:

1. Natychmiastowego wycofania projektu
2. Usunięcia nieskutecznego zapisu § 3 ust. 1 pkt 2 z rozporządzenia z 2019 r.
3. Pełnego respektowania standardów SERA (UE 923/2012)

Z poważaniem,

Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych w ogłoszeniach dotyczących petycji wielokrotnej. Proszę o anonimizację.

Od:
Wysłano: niedziela, 28 grudnia 2025 13:41
Do: SekretariatDL
Temat: Petycja w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

dnia 28 grudnia 2025 r.

Petycja w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące

Działając imieniem własnym wnoszę o:

1. Wycofanie projektu, ponieważ Minister Infrastruktury nie ma uprawnień do wprowadzania trwałych zakazów lotów.
2. Natychmiastowe ujawnienie uzgodnień z Radą Ministrów, MON, MSWiA i ministrem klimatu – jeśli ich nie było, projekt jest nielegalny.
3. Uznanie, że projekt tworzy „strefy wyłączenia prawa międzynarodowego” i narusza art. 9 Konstytucji RP oraz art. 4 ust. 3 TUE.
4. Całkowite usunięcie mechanizmu „zgód” prezydentów miast – z uwagi brak jakiegokolwiek podstawy prawnej w ustawie - prawo lotnicze oraz innych aktach prawnych rangi ustawowej, w tym ustawach samorządowych.
5. Stwierdzenie, że rozporządzenie nie może tworzyć nowych kompetencji dla samorządów (naruszenie art. art. 7 i 92 Konstytucji RP).
6. Ujawnienie metodyki wyznaczania granic stref – jeśli oparto się wyłącznie na granicach administracyjnych miast, projekt jest arbitralny i nielegalny.
7. Ujawnienie analiz hałasu, gęstości zabudowy i ryzyka – a w razie ich braku wyciągnięcie konsekwencji służbowych wobec autorów projektu.
8. Uznanie, że normy SERA (UE 923/2012) i Annex 2 ICAO w pełni wystarczają – dodatkowe krajowe ograniczenia są niezgodne z prawem UE.
9. Usunięcie z AIP wszystkich stref wprowadzonych ponad wymagania SERA jako nielegalnych.
10. Stwierdzenie, że projekt nie posiada żadnego ratio legis – nie wskazano konkretnego dobra prawnie chronionego ani liczb uzasadniających ograniczenia.
11. Uznanie, że odwołanie się do „praktyk innych państw” nie stanowi ratio legis i jest prawnie bez znaczenia.
12. Ujawnienie jakichkolwiek danych liczbowych o wypadkach z ofiarami na

- ziemi w obszarach miejskich w Polsce w ciągu ostatnich 30 lat.
13. Natychmiastowe przekazanie projektu do Komisji Europejskiej w trybie EU Pilot z powodu naruszenia prawa UE.
 14. Stwierdzenie, że § 8 ust. 1 pkt 3 narusza zasadę równości (art. 32 Konstytucji) – uprzywilejowuje statki bazujące kosztem tranzytowych.
 15. Wycofanie projektu z powodu braku OSR (oceny skutków regulacji) i analiz wpływu na GA, BSP, szkolenia i CPK.
 16. Uznanie, że projekt jest sprzeczny z „Polityką rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r.” – zamiast wspierać GA, dusi go.
 17. Ujawnienie, kto i kiedy zgłosił postulat wprowadzenia stałych stref R – jeśli nikt ze środowiska, projekt jest czysto polityczny.
 18. Stwierdzenie, że GM1 SERA.3105 nie jest źródłem prawa i nie może uzasadniać stałych zakazów.
 19. Całkowite wyłączenie z zakresu projektowanego rozporządzenia możliwości obejmowania strefami zakazu lub ograniczenia lotów „od poziomu terenu” jakichkolwiek terenów położonych poza granicami rzeczywistej zwartej zabudowy mieszkaniowej istniejącej na dzień 1 stycznia 2025 r. – w szczególności pola, łąki, lasy, grunty rolne i nieużytki nie mogą być objęte tego typu strefami, ponieważ nie istnieje żadne dobro publiczne wymagające ich ochrony przed upadkiem statku powietrznego.
 20. Wyłączenie lotów BSP (dronów) z jakichkolwiek długoterminowych ograniczeń.
 21. Uznanie, że projekt powoduje marnotrawstwo narodowego zasobu – przestrzeni powietrznej.
 22. Wszczęcie postępowania wyjaśniającego wobec urzędników odpowiedzialnych za projekt bez analiz i wbrew prawu.
 23. Oficjalne przeprosiny środowiska lotniczego za wieloletnie utrzymywanie nieważnego przepisu i próbę jego reaktywacji.
 24. Stwierdzenie, że projekt ma charakter represyjny, a nie ochronny.
 25. Zobowiązanie Ministra Infrastruktury do osobistego uzasadnienia projektu przed Sejmową Komisją Infrastruktury.
 26. Natychmiastowe wstrzymanie wszelkich prac nad strefami do czasu udzielenia pełnej odpowiedzi na wszystkie powyższe żądania.
 27. Ostateczne zamknięcie tematu stałych zakazów lotów nad miastami i powrót do stosowania wyłącznie norm SERA i ICAO.
 28. Natychmiastowe skierowanie projektu do kontroli Najwyższej Izby Kontroli (NIK) oraz Centralnego Biura Antykorupcyjnego (CBA) w zakresie ewentualnych powiązań granic projektowanych stref z aktualnymi i planowanymi inwestycjami deweloperskimi na terenach dotychczas rolniczych, leśnych i niezabudowanych.
 29. O wycofanie projektu, ponieważ zamiast zwiększać bezpieczeństwo, realnie je obniża – wypychając ruch GA, BSP i śmigłowce w wąskie korytarze wokół miast oraz wymuszając dłuższe trasy w gorszych warunkach meteorologicznych, projekt drastycznie zwiększa ryzyko kolizji w powietrzu (MAC) oraz wypadków typu CFIT przy próbach omijania stref.
 30. O wycofanie projektu, ponieważ jest sprzeczny z polityką klimatyczną Polski i Europejskim Zielonym Ładem – wymuszone obejścia miast i loty na wyższych pułapach znacząco zwiększą zużycie paliwa i emisję CO₂ przez lotnictwo ogólne i śmigłowce, powiększając ślad węglowy zamiast go zmniejszać.

Jednocześnie informuję, iż nie wyrażam zgody — na podstawie ustawy o petycjach oraz ustawy o dostępie do informacji publicznej — na publikację, udostępnianie, powielanie i utrwalanie moich danych osobowych: imienia i nazwiska, loginu konta, adresu zamieszkania, adresu e-mail, ani miejscowości sporządzenia pisma.

Z poważaniem

Od:
Wysłano: niedziela, 4 stycznia 2026 18:11
Do: SekretariatDL
Temat: Petycja wielokrotna – zakazy lotów powyżej 3 miesięcy

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

Petycja w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące

Wnoszę o:

1. Wycofanie projektu, ponieważ Minister Infrastruktury nie ma uprawnień do wprowadzania trwałych zakazów lotów.
2. Natychmiastowe ujawnienie uzgodnień z Radą Ministrów, MON, MSWiA i ministrem klimatu – jeśli ich nie było, projekt jest nielegalny.
3. Uznanie, że projekt tworzy „strefy wyłączenia prawa międzynarodowego” i narusza art. 9 Konstytucji RP oraz art. 4 ust. 3 TUE.
4. Całkowite usunięcie mechanizmu „zgód” prezydentów miast – brak jakiegokolwiek podstawy prawnej w ustawie.
5. Stwierdzenie, że rozporządzenie nie może tworzyć nowych kompetencji dla samorządów (naruszenie art. 7 i 92 Konstytucji RP).
6. Ujawnienie metodyki wyznaczania granic stref – jeśli oparto się wyłącznie na granicach administracyjnych miast, projekt jest arbitralny i nielegalny.
7. Ujawnienie analiz hałasu, gęstości zabudowy i ryzyka – a w razie ich braku wyciągnięcie konsekwencji służbowych wobec autorów projektu.
8. Uznanie, że normy SERA (UE 923/2012) i Annex 2 ICAO w pełni wystarczają – dodatkowe krajowe ograniczenia są niezgodne z prawem UE.
9. Usunięcie z AIP wszystkich stref wprowadzonych ponad wymagania SERA jako nielegalnych.
10. Stwierdzenie, że projekt nie posiada żadnego ratio legis – nie wskazano konkretnego dobra prawnie chronionego ani liczb uzasadniających ograniczenia.
11. Uznanie, że odwołanie się do „praktyk innych państw” nie stanowi ratio legis i jest prawnie bez znaczenia.
12. Ujawnienie jakichkolwiek danych liczbowych o wypadkach z ofiarami na ziemi w obszarach miejskich w Polsce w ciągu ostatnich 30 lat.
13. Natychmiastowe przekazanie projektu do Komisji Europejskiej w trybie EU Pilot z powodu naruszenia prawa UE.
14. Stwierdzenie, że § 8 ust. 1 pkt 3 narusza zasadę równości (art. 32 Konstytucji) – uprzywilejowuje statki bazujące kosztem tranzytowych.
15. Wycofanie projektu z powodu braku OSR i analiz wpływu na GA, BSP, szkolenia i CPK.
16. Uznanie, że projekt jest sprzeczny z „Polityką rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r.” – zamiast wspierać GA, dusi go.
17. Ujawnienie, kto i kiedy zgłosił postulat wprowadzenia stałych stref R – jeśli nikt ze środowiska, projekt jest czysto polityczny.
18. Stwierdzenie, że GM1 SERA.3105 nie jest źródłem prawa i nie może uzasadniać stałych zakazów.

19. Całkowite wyłączenie z zakresu projektowanego rozporządzenia możliwości obejmowania strefami zakazu lub ograniczenia lotów „od poziomu terenu” jakichkolwiek terenów położonych poza granicami rzeczywistej zwartej zabudowy mieszkaniowej istniejącej na dzień 1 stycznia 2025 r. – w szczególności pola, łąki, lasy, grunty rolne i nieużytki nie mogą być objęte tego typu strefami, ponieważ nie istnieje żadne dobro publiczne wymagające ich ochrony przed upadkiem statku powietrznego.
20. Wyłączenie lotów BSP (dronów) z jakichkolwiek długoterminowych ograniczeń.
21. Uznanie, że projekt powoduje marnotrawstwo narodowego zasobu – przestrzeni powietrznej.
22. Wszczęcie postępowania wyjaśniającego wobec urzędników odpowiedzialnych za projekt bez analiz i wbrew prawu.
23. Oficjalne przeprosiny środowiska lotniczego za wieloletnie utrzymywanie nieważnego przepisu i próbę jego reaktywacji.
24. Stwierdzenie, że projekt ma charakter represyjny, a nie ochronny.
25. Zobowiązanie Ministra Infrastruktury do osobistego uzasadnienia projektu przed Sejmową Komisją Infrastruktury.
26. Natychmiastowe wstrzymanie wszelkich prac nad strefami do czasu pełnej odpowiedzi na wszystkie powyższe żądania.
27. Ostateczne zamknięcie tematu stałych zakazów lotów nad miastami i powrót do stosowania wyłącznie norm SERA i ICAO.
28. Natychmiastowe skierowanie projektu do kontroli Najwyższej Izby Kontroli (NIK) oraz Centralnego Biura Antykorupcyjnego (CBA) w zakresie ewentualnych powiązań granic projektowanych stref z aktualnymi i planowanymi inwestycjami deweloperskimi na terenach dotychczas rolniczych, leśnych i niezabudowanych.
29. O wycofanie projektu, ponieważ zamiast zwiększać bezpieczeństwo, realnie je obniża – wypychając ruch GA, BSP i śmigłowce w wąskie korytarze wokół miast oraz wymuszając dłuższe trasy w gorszych warunkach meteorologicznych, projekt drastycznie zwiększa ryzyko kolizji w powietrzu (MAC) oraz wypadków typu CFIT przy próbach omijania stref.
30. Wnoszę o wycofanie projektu, ponieważ jest sprzeczny z polityką klimatyczną Polski i Europejskim Zielonym Ładem – wymuszone obejścia miast i loty na wyższych pułapach znacząco zwiększą zużycie paliwa i emisję CO₂ przez lotnictwo ogólne i śmigłowce, powiększając ślad węglowy zamiast go zmniejszać.

Imię i nazwisko:

Adres zamieszkania:

Adres do korespondencji/e-mail:

Data: 04.01.2026

Nie wyrażam zgody — na podstawie ustawy o petycjach oraz ustawy o dostępie do informacji publicznej — na publikację, udostępnianie, powielanie i utrwalanie moich danych osobowych: imienia i nazwiska, loginu konta, adresu zamieszkania, adresu e-mail, ani miejscowości sporządzenia pisma.

Dokument elektroniczny

Miejsce i data sporządzenia dokumentu

(miasto) 2026-01-04

Dane nadawcy

Dane adresata

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY (00-928 WARSZAWA, WOJ. MAZOWIECKIE)

Petycja

Petycja wielokrotna w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury – zakazy lotów na więcej niż 3 miesiące

Jako mieszkaniec

pragnę zabrać głos w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące. W przedstawionej formie projekt zabije rozwój lotnisk w Gliwicach i Katowicach poprzez wprowadzenie nad nimi stref EPR47 GLIWICE oraz EPR52 KATOWICE. Strefy te uniemożliwiają prowadzenie szkolenia przyszłych pilotów szybowcowych, samolotowych oraz skoczków spadochronowych. W przypadku Aeroklubu Gliwickiego,

są to podstawowe aktywności realizowane przez Aeroklub. Aeroklub Katowicki również zajmuje się szkoleniem pilotów szybowcowych. Te dwa ośrodki dostarczają dla polskiej gospodarki wielu pilotów, niektórzy z nich zasilą w przyszłości szeregi Wojska Polskiego (a to jak wiemy ma problemy w werbunku nowych pilotów). Ucięcie działalności Aeroklubów uniemożliwi, dziesiątkom młodych ludzi rocznie, rozpoczęcie przygody z lotnictwem co w przyszłości odbije się na jeszcze trudniejszym pozyskiwaniu pilotów czy to zawodowych czy wojskowych. Wnoszę o: - Stwierdzenie, że rozporządzenie nie może tworzyć nowych kompetencji dla samorządów (naruszenie art. 7 i 92 Konstytucji RP). - Stwierdzenie, że projekt nie posiada żadnego ratio legis – nie wskazano konkretnego dobra prawnie chronionego ani liczb uzasadniających ograniczenia. - Ujawnienie analiz hałasu, gęstości zabudowy i ryzyka - Uznanie, że projekt jest sprzeczny z „Polityką rozwoju

lotnictwa cywilnego do 2030 r.” – zamiast wspierać je dusi GA w Polsce - Ujawnienie, kto i kiedy zgłosił postulat wprowadzenia stałych stref R

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu. Data złożenia podpisu:
2026-01-04T15:11:14.833+01:00

Podpis elektroniczny

07.01.2026r.

Ministerstwo Infrastruktury
00-928 Warszawa
ul. Chałubińskiego 4/6
+48 22 630 10 00
+48 22 630 11 99
kancelaria@mi.gov.pl

Pismo nr AK/001/01/2026

Dotyczy: Sprzeciw wobec projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140 w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów)

Szanowni Państwo,

Na podstawie art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach wnoszę petycję w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projekt nr 140).

Projekt ten narusza konstytucyjne zasady stanowienia prawa, prawo Unii Europejskiej, Konwencję Chicagowską, przepisy SERA (UE 923/2012) oraz art. 119 ustawy – Prawo lotnicze. Jednocześnie uzasadnienie projektu wprowadza opinię publiczną w błąd co do rzekomych analiz, „uzgodnień” oraz podstaw operacyjnych.

Projekt ten, w mojej ocenie, zawiera rozwiązania prawne niezgodne zarówno z przepisami Konstytucji RP, jak i prawem Unii Europejskiej, a jego wprowadzenie w życie doprowadzi do paraliżu lotnictwa ogólnego w Polsce oraz naruszy podstawowe zasady bezpieczeństwa prawnego i równości wobec prawa.

W związku z tym wnoszę o wycofanie projektu oraz przeprowadzenie pełnej kontroli procesu legislacyjnego, w tym ujawnienie autorów projektu i podstaw tworzenia stref.

I. NARUSZENIA FORMALNOPRAWNE

Projekt rozporządzenia nie spełnia podstawowych wymogów procesu legislacyjnego.

1. Brak rzeczywistych konsultacji społecznych.

Projekt nie był przedmiotem pełnych konsultacji ze środowiskiem lotniczym. Choć w maju 2024 roku odbyło się seminarium w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, na którym przedstawiono

koncepcję nowych stref R, nie stanowiło to konsultacji społecznych w rozumieniu wymogów procedury legislacyjnej określonych w Regulaminie pracy Rady Ministrów. Przedstawiciele organizacji zrzeszających pilotów, operatorów bezzałogowych **statków** powietrznych oraz ośrodków szkolenia lotniczego nie mieli możliwości rzeczywistego wpływu na kształt projektowanych rozwiązań.

2. Braki w Ocenie Skutków Regulacji.

Ocena Skutków Regulacji załączona do projektu nie zawiera analizy wpływu projektowanych rozwiązań na lotnictwo ogólne (General Aviation), operacje bezzałogowych statków powietrznych, szkolenie kadr lotniczych oraz potencjał obronny państwa. OSR nie przedstawia również analizy ekonomicznej skutków wprowadzenia stref R dla podmiotów prowadzących działalność szkoleniową oraz dla operatorów lotnictwa ogólnego. Pominęto całkowicie kwestię wpływu projektowanych ograniczeń na realizację zadań obronnych przez lotnictwo cywilne oraz na szkolenie rezerw osobowych dla Sił Zbrojnych RP.

3. Brak analizy ryzyka.

Uzasadnienie projektu posługuje się ogólnymi stwierdzeniami o poprawie bezpieczeństwa, nie przedstawiając jednak żadnej analizy rzeczywistego poziomu ryzyka w przestrzeni powietrznej nad miastami ani danych o wypadkach lub incydentach, które miałyby uzasadniać wprowadzenie tak drastycznych ograniczeń. Nie przeprowadzono badania poziomu hałasu generowanego przez różne typy statków powietrznych w różnych konfiguracjach lotu, nie dokonano również oceny rzeczywistego zagrożenia dla osób i mienia na ziemi.

II. PRZEKROCZENIE DELEGACJI USTAWOWEJ

Projektowane rozporządzenie przekracza zakres delegacji ustawowej zawartej w art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze.

Zgodnie z systematyką ustawy, kompetencje w zakresie wprowadzania zakazów w ruchu lotniczym zostały rozdzielone między dwa organy. Art. 119 ust. 2 Prawa lotniczego przewiduje, że Rada Ministrów może wprowadzić zakazy i ograniczenia w ruchu lotniczym niezbędne ze względu na bezpieczeństwo państwa, obronność lub porządek publiczny. Z kolei art. 119 ust. 4 pkt 1 upoważnia Ministra właściwego do spraw transportu jedynie do wprowadzenia zakazów lub ograniczeń lotów nad obszarem całego państwa albo jego części na czas dłuższy niż 3 miesiące.

Kluczowe znaczenie ma tutaj kryterium czasowe. Ustawodawca powierzył Ministrowi kompetencję do wprowadzania ograniczeń o charakterze długoterminowym, ale nie stałym. Projektowane rozwiązanie wprowadza jednak strefy R nad miastami bez żadnego ograniczenia czasowego, co w praktyce oznacza zakaz o charakterze stałym i trwałym. Taki zakaz, zgodnie z systematyką ustawy, może wprowadzić wyłącznie Rada Ministrów w drodze rozporządzenia wydanego na podstawie art. 119 ust. 2, po przeprowadzeniu stosownych uzgodnień międzyresortowych.

Minister właściwy do spraw transportu nie może więc w drodze rozporządzenia wydanego na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 wprowadzać de facto stałych zakazów w przestrzeni powietrznej, gdyż takie działanie stanowi uzurpację kompetencji zastrzeżonych dla Rady Ministrów.

III. NIEZGODNOŚĆ Z PRAWEM UNII EUROPEJSKIEJ

Projektowane rozwiązania są sprzeczne z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającym wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej (SERA).

Zgodnie z punktem SERA.3145, każde ograniczenie przestrzeni powietrznej musi zostać odpowiednio zdefiniowane i opublikowane w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP) zgodnie z wymogami załącznika VI do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. Wymogi te precyzują, że granice stref ograniczonych muszą być określone współrzędnymi geograficznymi oraz zobrazowane na mapach lotniczych w sposób umożliwiający pilotom jednoznaczną identyfikację tych stref podczas wykonywania operacji lotniczych.

Tymczasem proponowane w projekcie strefy R definiowane są poprzez odwołanie do granic administracyjnych miast, które nie są nanoszone na mapy lotnicze i nie mogą być rozpoznane przez pilota z pokładu statku powietrznego. Granice administracyjne miast nie pokrywają się z rzeczywistą zabudową i obejmują znaczne obszary terenów niezabudowanych, w tym pola uprawne, lasy i tereny przemysłowe, nad którymi wykonywanie lotów nie stwarza żadnego zagrożenia dla osób i mienia na ziemi.

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) wielokrotnie wskazywała, że przestrzeń powietrzna, w której ustanawia się ograniczenia wysokości lotu, musi być zidentyfikowana za pomocą właściwie zdefiniowanego ograniczenia przestrzeni powietrznej i opublikowana na mapach lotniczych zgodnie ze standardami ICAO. Projekt tego wymogu nie spełnia. W efekcie pilot wykonujący lot nie ma możliwości ustalenia z odpowiednią pewnością, czy znajduje się w strefie ograniczonej, czy poza nią, co czyni projektowane przepisy niestosowanymi w praktyce.

Co więcej, projektowane rozwiązanie narusza zasadę określoności regulacji, wynikającą z prawa unijnego. Rozporządzenie SERA jako akt bezpośrednio skuteczny wprowadza jednolite reguły dostępu do przestrzeni powietrznej w państwach członkowskich UE. Wprowadzenie przez Polskę regulacji sprzecznych z SERA stanowi naruszenie prawa Unii Europejskiej, które może skutkować postępowaniem przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

IV. NARUSZENIA KONSTYTUCYJNE

1. Naruszenie zasady określoności prawa (lex certa)

Projektowany § 8 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia stanowi rażące naruszenie konstytucyjnej zasady określoności prawa (lex certa), wynikającej z art. 2 Konstytucji RP, który statuuje zasadę demokratycznego państwa prawnego.

Przepis ten uzależnia dopuszczalność wykonywania lotów w strefach R od zgodności z „procedurami podejścia do lądowania i odlotu, określonymi w instrukcjach operacyjnych lotnisk i lądowisk”. Problem polega na tym, że instrukcje operacyjne lotnisk nie są aktami prawa powszechnie obowiązującego w rozumieniu art. 87 Konstytucji RP. Nie są publikowane w Dzienniku Ustaw ani w Monitorze Polskim. Nie są również dostępne publicznie w żadnej scentralizowanej bazie danych.

Pilot zamierzający wykonać lot nie ma możliwości zapoznania się z treścią instrukcji operacyjnych wszystkich lotnisk i lądowisk położonych w pobliżu planowanej trasy przelotu, a tym samym nie może z pewnością ustalić, czy planowany przez niego lot będzie zgodny z

prawem. Instrukcje te są dokumentami wewnętrznymi zarządzających lotniskami, często zawierającymi informacje o charakterze operacyjnym, nieprzeznaczone do publicznej wiadomości.

Konsekwencją takiego ukształtowania przepisu jest sytuacja, w której obywatel może ponieść odpowiedzialność karną za naruszenie normy, której treści nie mógł poznać. Art. 209 Prawa lotniczego przewiduje karę pozbawienia wolności do lat 3 za naruszenie zakazów i ograniczeń lotów. Oznacza to, że pilot może zostać skazany za czyn, którego bezprawności nie mógł rozpoznać w chwili jego popełnienia. To klasyczne naruszenie zasady nullum crimen sine lege certa.

W praktyce oznacza to, że w przestrzeni klasy G, która z definicji powinna być dostępna dla wszystkich użytkowników na równych prawach bez konieczności uzyskiwania zezwoleń, powstają strefy, w których dopuszczalność lotu zależy od nieopublikowanych, zmiennych i niedostępnych dla pilotów dokumentów wewnętrznych poszczególnych lotnisk. To czyni tę przestrzeń de facto niedostępną dla lotów szkolnych, szybowcowych, spadochronowych oraz przelotów tranzytowych, podczas gdy formalnie pozostaje ona przestrzenią niekontrolowaną klasy G.

2. Naruszenie zasady równości (art. 32 Konstytucji RP)

Projektowany § 8 ust. 1 pkt 3 narusza również konstytucyjną zasadę równości wobec prawa, wyrażoną w art. 32 Konstytucji RP.

Przepis ten uprzywilejowuje statki powietrzne bazujące na lotniskach położonych wewnątrz stref R, gdyż mogą one wykonywać loty w tych strefach zgodnie z procedurami odlotowymi i dolotowymi swojego lotniska bazowania. Tymczasem statki powietrzne wykonujące przeloty tranzytowe są całkowicie pozbawione możliwości legalnego wlotu do tych stref nawet jeśli wykonują lot na tej samej wysokości i w podobnych warunkach co statki bazujące

W efekcie dwa statki powietrzne, wykonujące lot w tej samej przestrzeni powietrznej klasy G, podlegają różnym zasadom prawnym wyłącznie ze względu na miejsce bazowania jednego z nich. Nie istnieje żadne racjonalne uzasadnienie dla takiego zróżnicowania. Oba statki latają w tej samej przestrzeni, na podobnych wysokościach, stwarzają identyczne ewentualne zagrożenie dla osób i mienia na ziemi. Jedynym kryterium różnicującym jest formalne bazowanie na określonym lotnisku, co nie ma żadnego związku z poziomem bezpieczeństwa.

Pilot wykonujący przelot tranzytowy jest zmuszony do oblatywania miasta dookoła, wydłużając trasę lotu o dziesiątki kilometrów, lub do wykonania sztucznego lądowania na lotnisku znajdującym się w strefie R wyłącznie w celu uzyskania formalnego prawa do wykonania procedury odlotowej. Takie rozwiązanie jest nieproporcjonalne, irracjonalne i dyskryminujące.

V. PRZEKAZYWANIE KOMPETENCJI ORGANOM NIEUPRAWNIONYM

Projektowane rozporządzenie oddaje realną kontrolę nad dostępem do przestrzeni powietrznej prezydentom miast i burmistrzom, mimo że samorządy nie posiadają żadnych kompetencji w zakresie bezpieczeństwa lotów, nie ponoszą odpowiedzialności za bezpieczeństwo ruchu lotniczego i nie dysponują wiedzą specjalistyczną w tym zakresie.

Zgodnie z art. 119 ust. 1 Prawa lotniczego, polska przestrzeń powietrzna jest dostępna na równych prawach dla wszystkich jej użytkowników, a swoboda lotów może być ograniczona wyłącznie na podstawie wyraźnego upoważnienia ustawowego. Kompetencje w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną i bezpieczeństwa lotów należą do organów administracji rządowej, w szczególności do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Tymczasem projektowane rozporządzenie wprowadza mechanizm, w którym wykonanie lotu w strefie R wymaga uzyskania zgody prezydenta miasta lub burmistrza. Organy te nie mają żadnych narzędzi do oceny ryzyka lotniczego, nie dysponują wiedzą na temat charakterystyk statków powietrznych, procedur lotniczych ani standardów bezpieczeństwa. Wydawanie przez te organy „zgód na loty” prowadzi do chaosu, uznaniowości decyzji i całkowitej arbitralności.

W praktyce wiele samorządów wydaje odmowne decyzje w każdym przypadku, traktując każdy lot jako potencjalne zagrożenie, bez analizy rzeczywistego ryzyka. Inne samorzady w ogóle nie odpowiadają na wnioski, traktując je jako sprawy wykraczające poza ich kompetencje. Takie rozproszenie odpowiedzialności i brak jednolitych standardów jest sprzeczne z podstawowymi zasadami zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie.

VI. SKUTKI PRAKTYCZNE PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ

1. Przykład praktyczny ilustrujący problem

Pilot szybowca wykonujący lot szkolny w klasie G w pobliżu Katowic planuje wykonać serię kręgów szkolnych na wysokości 800 m nad poziomem terenu, nad terenem leśnym położonym w granicach administracyjnych miasta, ale oddalonym o kilka kilometrów od jakiegokolwiek zabudowy. Zgodnie z projektowanym rozporządzeniem, lot taki byłby zabroniony, nawet jeśli nie stwarza żadnego zagrożenia dla osób i mienia na ziemi.

Pilot mógłby wykonać ten lot jedynie po uzyskaniu zgody prezydenta miasta Katowice oraz pod warunkiem zgodności z instrukcją operacyjną pobliskiego lotniska, dokumentem, którego treści najprawdopodobniej nie zna i nie ma możliwości poznać. W praktyce oznacza to całkowity zakaz wykonywania takich lotów

Dla porównania, ten sam pilot może bez żadnych ograniczeń wykonać identyczny manewr nad podobnym terenem leśnym położonym tuż za granicą administracyjną miasta, choćby był on bliżej zabudowy i stwarzał większe potencjalne zagrożenie. Takie rozwiązanie nie opiera się na rzeczywistej ocenie ryzyka, lecz na arbitralnym kryterium prawnym pozbawionym merytorycznego uzasadnienia.

2. Blokada przestrzeni powietrznej na Śląsku

Szczególnie dotkliwe skutki projektowane rozporządzenie wywoła na Śląsku, gdzie aglomeracja górnośląska obejmuje kilkanaście miast położonych bezpośrednio obok siebie (Katowice, Bytom, Chorzów, Gliwice, Ruda Śląska, Sosnowiec, Tychy, Zabrze). Wprowadzenie stref R nad każdym z tych miast w praktyce zablokuje przestrzeń powietrzną nad całym regionem, obejmując nie tylko tereny zabudowane, ale również lasy, pola uprawne, tereny przemysłowe i nieużytki.

W efekcie lotnictwo ogólne na Śląsku zostanie niemal całkowicie sparaliżowane. Loty szkolne, szybowcowe, spadochronowe oraz przeloty tranzytowe staną się niemożliwe. Ośrodki

szkolenia lotniczego działające w tym regionie będą zmuszone do zaprzestania działalności lub przeniesienia się w inne rejony kraju.

3. Wypychanie operacji niskich

Projektowane rozwiązanie w szczególności sposób uderzy w operacje wykonywane na niskich wysokościach, w tym loty bezzałogowych statków powietrznych (dronów), parolotni, motolotni oraz ultralekkich statków powietrznych (ULM). Statki te z uwagi na swoje charakterystyki techniczne operują zazwyczaj na wysokościach od kilkudziesięciu do kilkuset metrów nad poziomem terenu, a więc w zakresie objętym projektowanymi zakazami.

Wprowadzenie stałych stref R wypchnięte te operacje z przestrzeni powietrznej nad miastami, co w praktyce oznacza likwidację możliwości prowadzenia działalności szkoleniowej oraz rekreacyjnej w tych kategoriach. Paradoksalnie, takie rozwiązanie zwiększa ryzyko, gdyż zmusza operatorów do wykonywania lotów w bardziej odległych i trudniej dostępnych lokalizacjach, często pozbawionych infrastruktury ratunkowej.

4. Osłabienie potencjału szkoleniowego i obronnego

Polska posiada rozbudowany system szkolenia lotniczego, który stanowi rezerwuarn kadr dla lotnictwa wojskowego i cywilnego. Ograniczenie dostępu do przestrzeni powietrznej doprowadzi do znaczącego osłabienia tego potencjału. Ośrodki szkolenia lotniczego, których działalność stanie się niemożliwa lub nieopłacalna, będą zmuszone do zaprzestania działalności.

W sytuacji, gdy trwająca wojna w Ukrainie powinna skłaniać państwo do wzmacniania rezerw osobowych i szkolenia kadr dla lotnictwa wojskowego oraz cywilnego, projektowane rozwiązania idą w dokładnie przeciwnym kierunku. Niszczą rynek szkolenia lotniczego, pozbawiają państwo własnych kadr i osłabiają odporność obroną kraju.

VII. BRAK ROZWIĄZAŃ PORÓWNYWALNYCH W INNYCH PAŃSTWACH

Projektowane rozwiązanie, polegające na wprowadzeniu stałych stref zakazanych i ograniczonych nad wszystkimi większymi miastami w kraju, nie ma odpowiednika w żadnym innym państwie członkowskim Unii Europejskiej ani w innych rozwiniętych państwach świata.

W państwach UE ograniczenia przestrzeni powietrznej nad obszarami zurbanizowanymi są wprowadzane w sposób proporcjonalny, oparty na rzeczywistej ocenie ryzyka i ograniczony do obszarów faktycznej gęstej zabudowy. Strefy ograniczone są definiowane współrzędnymi geograficznymi, publikowane w AIP i nanoszone na mapy lotnicze. Dostęp do tych stref nie jest uzależniony od uznaniowych zgód organów samorządowych ani od nieopublikowanych instrukcji operacyjnych lotnisk.

Wprowadzenie w Polsce rozwiązania odbiegającego tak drastycznie od standardów europejskich spowoduje, że polska przestrzeń powietrzna stanie się najbardziej restrykcyjną w Europie, co będzie miało negatywne konsekwencje dla rozwoju lotnictwa ogólnego, turystyki lotniczej oraz szkolenia lotniczego.

VIII. ŻĄDANIE JAWNOŚCI – UJAWNIEŃ AUTORÓW, DOKUMENTÓW I ŹRÓDEŁ

1. Wnoszę o pełne ujawnienie, w trybie art. 2 ustawy o petycjach, następujących informacji:

- Kto faktycznie opracował projekt rozporządzenia?
- imiona, nazwiska i stanowiska wszystkich osób, które przygotowały projekt oraz uzasadnienie,
- wskazanie departamentu w MI i pracowników ULC, którzy brali udział w opracowaniu dokumentu,
- wskazanie, kto odpowiadał za mapy stref i ich granice.

2. Czy Ministerstwo korzystało z podmiotów zewnętrznych?

Jeśli tak, wnoszę o ujawnienie:

- nazw firm, instytucji oraz osób,
- pełnej treści zleceń,
- pełnych odpowiedzi i opinii przekazanych do MI,
- kosztów oraz podstawy zawarcia umów.

3. Ujawnienie kompletnej dokumentacji wewnętrznej:

- notatek, analiz, tabel, raportów, materiałów roboczych,
- korespondencji między MI a ULC, PAŻP, MON, MSW, MKiŚ,
- uzgodnień międzyresortowych w zakresie art. 119 ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze.

4. Ujawnienie dokumentów, na podstawie których w uzasadnieniu podano nieprawdziwą informację o „przeprowadzeniu obliczeń i analiz”.

W uzasadnieniu powołano się na analizy, scenariusze i obliczenia, które – jak wynika z odpowiedzi ULC i MI – nigdy nie powstały.

Uzasadnienie projektu zawiera więc fałszywe oświadczenia, co musi zostać wyjaśnione i rozliczone.

IX. WPROWADZENIE OPINII PUBLICZNEJ W BŁĄD – UZASADNIENIE PROJEKTU ZAWIERA NIEPRAWDĘ

Wnoszę o wyjaśnienie, dlaczego w uzasadnieniu projektu podano, że:

- dokonano „analiz hałasu”,
- dokonano „analiz zabudowy”,
- dokonano „analiz ryzyka”,
- dokonano „analiz trajektorii”,
- dokonano „obliczeń minimalnych wysokości”,
- dokonano „modelowania przestrzeni miejskiej”.

Tymczasem – co wynika z odpowiedzi ULC i publicznych oświadczeń – takie analizy nigdy nie istniały.

Jeżeli uzasadnienie zawiera nieprawdę informację:

- kto je wpisał?
- dlaczego to zrobił?
- czy przeprowadzono postępowanie wyjaśniające?
- czy Ministerstwo zamierza wyciągnąć konsekwencje służbowe?

Wnoszę o udzielenie pełnej odpowiedzi wraz z dokumentacją.

X. FAŁSZYWE UZASADNIENIE MA SKUTKI PRAWNE – NARUSZENIE PROCESU LEGISLACYJNEGO

Uzasadnienie jest częścią procesu legislacyjnego. Wprowadzanie do niego nieprawdziwych informacji:

- narusza zasadę z art. 7 Konstytucji RP (działanie na podstawie i w granicach prawa),
- narusza art. 2 Konstytucji (zasada państwa prawa),
- narusza art. 92 Konstytucji (przekroczenie delegacji ustawowej),
- narusza art. 119 Prawa lotniczego,
- narusza art. 4 ust. 3 Traktatu o UE (zasada lojalnej współpracy),
- narusza prawo unijne (SERA),
- uniemożliwia merytoryczną ocenę OSR,
- stanowi błąd w procesie legislacyjnym o charakterze fundamentalnym.

Nie można procedować aktu, którego uzasadnienie jest fałszywe.

XI. ŻĄDANIE UDOSTĘPNIENIA PEŁNEJ OSR – Z WYKAZEM DANYCH, NA PODSTAWIE KTÓRYCH POWSTAŁA

Wnoszę o ujawnienie:

- baz danych użytych do OSR,
- metodologii obliczenia kosztów i korzyści,
- prognoz dotyczących GA, BSP i ruchu lotniczego,
- wszelkich analiz ryzyka (jeżeli istnieją).

Jeśli dokumenty nie istnieją – proszę o potwierdzenie tego na piśmie, wraz z podaniem osób odpowiedzialnych.

XII. WNIOSKI / ŻĄDANIA

Wnoszę o:

1. Wycofanie projektu rozporządzenia w obecnej formie ze względu na jego niezgodność z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej oraz prawem Unii Europejskiej.
2. Przeprowadzenie rzeczywistych konsultacji społecznych z udziałem przedstawicieli środowiska lotniczego, w tym organizacji zrzeszających pilotów, operatorów bezzałogowych statków powietrznych, ośrodków szkolenia lotniczego oraz Aeroklubu Polskiego.
3. Opracowanie nowego projektu, który:
 - będzie zgodny z wymogami rozporządzenia SERA oraz standardami ICAO,
 - będzie oparty na rzeczywistej analizie ryzyka i zabudowy, a nie na granicach administracyjnych miast,
 - nie będzie uzależniał dostępu do przestrzeni powietrznej od nieopublikowanych instrukcji operacyjnych lotnisk,
 - będzie definiował strefy ograniczone współrzędnymi geograficznymi i publikował je w Zbiorze Informacji Lotniczych oraz na mapach lotniczych,

- będzie zawierał pełną Ocenę Skutków Regulacji, uwzględniającą wpływ na lotnictwo ogólne, szkolenie lotnicze, operacje bezzałogowych statków powietrznych oraz potencjał obronny państwa.
4. Publikację analizy ryzyka oraz danych statystycznych o wypadkach i incydentach lotniczych nad obszarami miast, które uzasadniają potrzebę wprowadzenia proponowanych ograniczeń.
 5. Usunięcie § 3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia z 2019 r.
 - Przepis jest nieważny i nieskuteczny – potwierdzone prawomocnymi wyrokami sądów.
 6. Wstrzymanie prac do czasu przedstawienia prawdziwych analiz:
 - modeli hałasu (izofony),
 - scenariuszy bezpieczeństwa i awaryjnych,
 - analiz ryzyka i zabudowy,
 - analiz ekonomicznych,
 - danych o ruchu GA i BSP.
 7. Utrzymanie standardu ICAO/SERA jako wystarczającego.
 8. Zrezygnowanie z mechanizmu „zgód prezydentów miast”.
 - Samorządy nie mają kompetencji do zarządzania przestrzenią powietrzną.
 9. Przekazanie projektu do ponownej oceny Komisji Europejskiej.
 10. Przeprowadzenie kontroli wewnętrznej w MI

W szczególności ustalenie:

- kto odpowiada za fałszywe oświadczenia w uzasadnieniu,
 - kto tworzył granice stref,
 - czy korzystano z zewnętrznych podmiotów i co one przekazały,
 - czy miały miejsce naciski polityczne lub pozaformalny wpływ.
11. Ujawnienie wszystkich dokumentów dotyczących „analiz”, które w uzasadnieniu zostały opisane, mimo że faktycznie nie powstały.

XIII. Klauzula o ochronie danych

Nie wyrażam zgody na publikację moich danych osobowych (imienia, nazwiska) w Biuletynie Informacji Publicznej. Proszę o zachowanie anonimowości zgodnie z prawem wynikającym z ustawy o petycjach.

Projekt rozporządzenia w przedłożonym kształcie nie może wejść w życie, gdyż jego niezgodność z Konstytucją RP oraz prawem Unii Europejskiej jest na tyle oczywista, że jego uchwalenie nieuchronnie skutkowałoby koniecznością wzruszenia go w drodze kontroli legalności, generując niepewność prawną i chaos w przestrzeni powietrznej.

Polska potrzebuje nowoczesnych, proporcjonalnych regulacji bezpieczeństwa lotów nad obszarami zurbanizowanymi, opartych jednak na rzetelnej analizie ryzyka i zgodnych z prawem oraz dobrymi praktykami państw członkowskich Unii Europejskiej. Obecny projekt tym wymogom nie odpowiada.

Gliwice, 05.01.2026

Piotr Lasota

Sz. P. Dariusz Klimczak

Minister Infrastruktury

ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

Nazywam się Piotr Lasota, jestem pilotem szybowcowym i członkiem Aeroklubu Gliwickiego. W ramach konsultacji społecznych projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projektu nr 140 z wykazu prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury na rok 2025) chciałbym zwrócić uwagę na istotny a pominięty skutek wspomnianej regulacji.

W proponowanej postaci konsultowana zmiana oznaczać będzie gospodarczą śmierć dla Aeroklubu Gliwickiego. Naszymi podstawowymi aktywnościami lotniczymi jest m.in. wykonywanie operacji lotniczych oraz szkolenia do uzyskania licencji i świadectw kwalifikacji, z których dominującymi są loty szybowcowe i skoki spadochronowe. Posiadamy w tym obszarze wieloletnie tradycje, historyczny rodowód, dokonania oraz imponującą flotę, która stanowi zwieńczenie 70 lat ciągłej, wielopokoleniowej pracy, inwestycji i wysiłku.

W przypadku wejścia w życie strefy EP R47 w jej wysokości GND-4900 ft AMSL ten wielopokoleniowy wysiłek zostanie w ciągu jednego dnia zniweczony i zamknięty. Nie będziemy mieli żadnej możliwości wykonywania lotów szybowcowych pilotów licencjonowanych, szkoleń do licencji SPL ani wyrzutów skoczków. W naszym przypadku proponowana zmiana nie stanowi tylko niewielkiego ograniczenia marginalnej działalności, ale spowoduje śmierć całej wieloletniej organizacji.

W samym 2025 roku wykonaliśmy:

- ponad 5000 lotów szybowcowych
- ponad 3000 lotów samolotowych VFR
- ponad 1400 skoków spadochronowych

Każda z tych aktywności przestanie być dalej możliwa z dniem wejścia w życie strefy EP R47.

Jako organizacja zajmująca się wyłącznie sportem lotniczym zgodnie z tradycjami Aeroklubów w Polsce te aktywności stanowią nasze podstawowe źródło utrzymania

i to na możliwość realizacji tych celów statutowych pracujemy wspólnie, społecznie, w czasie wolnym, kosztem rodzin i pracy, pełni wiary w piękno latania sportowego.

Powyższe wskazuje na fakt, że przedstawiona na stronie Rządowego Centrum Legislacyjnego ocena skutków regulacji pomija tę konsekwencję. W punkcie 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt jako pierwszą grupę przedstawia Użytkowników przestrzeni powietrznej w liczebności kilku tysięcy, dla których charakteryzuje oddziaływanie jako *"Ułatwienie przygotowania się do lotu i jasne zasady jego wykonywania w przestrzeni powietrznej zgodnie z obowiązującymi przepisami. Stosowanie zmienianych przepisów dotyczących zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące."*

Wierzę, że taka charakterystyka może być zasadna dla Warszawy, jednakże dla Gliwic mija się ona z prawdą, ponieważ zamiast ułatwienia przygotowań do lotów powoduje w praktyce ich zakaz.

Apeluję o wykreślenia § 3.1. pkt. 2) z objętego projektem oryginalnego rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. W przypadku braku takiej możliwości apeluję o wykreślenie z projektu strefy EP R47 GLIWICE.

Nie miały do tej pory miejsca żadne wydarzenia, które wskazywałyby na to, że rozporządzenie wykonawcze komisji (UE) z dnia 26 września 2012 r. (SERA/UE 923/2012) oraz Załącznik 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym nie zabezpieczają w stopniu wystarczającym potrzeb związanych z bezpieczeństwem i hałasem nad Gliwicami oraz całym regionem Górnośląsko Zagłębiowskiej Metropolii. Polskie niebo jest dobrem wspólnym i jako takie nie powinno podlegać lakonicznie uzasadnionej, masowej reglamentacji.

Nie wymagam zachowania anonimowości, wyrażam zgodę na upublicznienie treści niniejszej petycji oraz zawartych w jej treści moich danych osobowych.

Z poważaniem

Piotr Lasota

pilot szybowcowy

09.01.2026

Sz. P. Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

Nazywam się _____ jestem _____

W związku z konsultacjami społecznymi dotyczącymi projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projektu nr 140 z wykazu prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury na rok 2025), chciałbym poruszyć niezwykle istotną kwestię, która - jak się wydaje - została pominięta w ocenie skutków tej regulacji.

W obecnym brzmieniu projekt przewidujący ustanowienie strefy EP R47 oznaczałby faktyczne wstrzymanie działalności Aeroklubu Gliwickiego, organizacji o ponad 70-letniej historii, która pełni kluczową rolę w szkoleniu młodych adeptów lotnictwa - przyszłych polskich pilotów szybowcowych, samolotowych i spadochroniarzy. To właśnie szkolenia, m. in. dla młodzieży, stanowią trzon naszej działalności i misję której z dumą się podejmujemy. Oprócz tego prowadzimy także działalność sportową, pielęgnując tradycje polskiego lotnictwa.

W minionym roku na gliwickim lotnisku wykonano:

- ponad 5000 lotów szybowcowych,
- ponad 3000 lotów samolotowych w ruchu VFR,
- ponad 1400 skoków spadochronowych.

Te wyniki są efektem pracy kadry instruktorskiej, wolontariuszy i pasjonatów lotnictwa, którzy poświęcając swój prywatny czas, godząc to ze swoim życiem zawodowym, pielęgnują piękne tradycje działalności Aeroklubów Polskich. W przypadku wejścia w życie proponowanej strefy, wszystkie te działania zostałyby z dnia na dzień całkowicie wstrzymane. Nie moglibyśmy kontynuować szkoleń do licencji SPL ani prowadzić działalności sportowej - to oznaczałoby nie ograniczenie, lecz całkowitą likwidację funkcjonowania aeroklubu.

Z przykrością zauważam, że dostępna na stronie Rządowego Centrum Legislacyjnego ocena skutków regulacji nie odnosi się do tej sytuacji. Wskazuje ona, że projekt ma na celu „ułatwienie przygotowania do lotu i zapewnienie przejrzystych zasad wykonywania lotów”. Tymczasem w odniesieniu do Gliwic oznaczałoby to efekt odwrotny - zamiast ułatwień, całkowity zakaz działalności.

Apeluję zatem o usunięcie §3 ust. 1 pkt 2 z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. lub, jeśli to niemożliwe, o wykreślenie strefy EP R47 GLIWICE z projektu. Obecne przepisy, w tym rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 923/2012 (SERA) oraz Załącznik 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, w pełni zapewniają bezpieczeństwo i regulują kwestie hałasu w regionie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Polskie niebo jest wspólnym dobrem wszystkich obywateli. Ograniczanie go w sposób nieproporcjonalny i bez pełnego uzasadnienia byłoby nie tylko krzywdzące dla środowiska lotniczego, lecz także dla przyszłych pokoleń polskich pilotów, którzy właśnie w takich miejscach jak Aeroklub Gliwicki rozpoczynają swoją karierę lotniczą.

Nie wyrażam zgody - na podstawie ustawy o petycjach oraz ustawy o dostępie do informacji publicznej - na publikację, udostępnianie, powielanie i utrwalanie moich danych osobowych: imienia i nazwiska, loginu konta, adresu zamieszkania, adresu e-mail, ani miejscowości sporządzenia pisma.

Z poważaniem,



PODPIS ZAUFANY

11.01.26

Sz. P. Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

Nazywam się _____ jestem _____
W ramach konsultacji społecznych projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projektu nr 140 z wykazu prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury na rok 2025) chciałbym zwrócić uwagę na istotny a pominięty skutek wspomnianej regulacji. W proponowanej postaci konsultowana zmiana oznacza będzie gospodarczą śmierć dla Aeroklubu Gliwickiego. Naszymi podstawowymi aktywnościami lotniczymi jest m.in. wykonywanie operacji lotniczych oraz szkolenia do uzyskania licencji i świadectw kwalifikacji, z których dominującymi są loty szybowcowe i skoki spadochronowe.

Posiadamy w tym obszarze wieloletnie tradycje, historyczny rodowód, dokonania oraz imponującą flotę, która stanowi zwieńczenie 70 lat ciągłej, wielopokoleniowej pracy, inwestycji i wysiłku. W przypadku wejścia w życie strefy EP R47 w jej wysokości GND-4900 ft AMSL ten wielopokoleniowy wysiłek zostanie w ciągu jednego dnia zniweczony i zamknięty. Nie będziemy mieli żadnej możliwości wykonywania lotów szybowcowych pilotów licencjonowanych, szkoleń do licencji SPL ani wyrzutów skoczków. W naszym przypadku proponowana zmiana nie stanowi tylko niewielkiego ograniczenia marginalnej działalności, ale spowoduje śmierć całej wieloletniej organizacji.

W samym 2025 roku wykonaliśmy:

- ponad 5000 lotów szybowcowych
- ponad 3000 lotów samolotowych VFR
- ponad 1400 skoków spadochronowych

Każda z tych aktywności przestanie by

dalej możliwa z dniem wejścia w życie strefy EP R47. Jako organizacja zajmująca się wyłącznie sportem lotniczym zgodnie z tradycjami Aeroklubów w Polsce te aktywności stanowią nasze podstawowe źródło utrzymania i to na możliwość realizacji tych celów statutowych pracujemy wspólnie, społecznie, w czasie wolnym, kosztem rodzin i pracy, pełni wiary w piękno latania sportowego. Powyższe wskazuje na fakt, że przedstawiona na stronie Rządowego Centrum Legislacyjnego ocena skutków regulacji pomija tę konsekwencję. W punkcie 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt jako pierwszą grupę przedstawia Użytkowników przestrzeni powietrznej w liczebności kilku tysięcy, dla których charakteryzuje oddziaływanie jako "Ułatwienie przygotowania się do lotu i jasne zasady jego wykonywania w przestrzeni powietrznej zgodnie z obowiązującymi przepisami. Stosowanie zmienianych przepisów dotyczących zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące."

Wierzę, że taka charakterystyka może być zasadna dla Warszawy, jednakże dla Gliwic mija się ona z prawdą, ponieważ zamiast ułatwienia przygotowań do lotów powoduje w praktyce ich zakaz. Apeluję o wykreślenie § 3.1. pkt. 2) z objętego projektem oryginalnego rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. W przypadku braku takiej możliwości apeluję o wykreślenie z projektu strefy EP R47 GLIWICE. Nie miały do tej pory miejsca żadne wydarzenia, które wskazywałyby na to, że rozporządzenie wykonawcze komisji (UE) z dnia 26 września 2012 r. (SERA/UE 923/2012) oraz Załącznik 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym nie zabezpieczają w stopniu wystarczającym potrzeb związanych z bezpieczeństwem i hałasem nad Gliwicami oraz całym regionem Górnośląsko Zagłębiowskiej Metropolii. Polskie niebo jest dobrem wspólnym i jako takie nie powinno podlegać lakonicznie uzasadnionej, masowej reglamentacji.

Nie wyrażam zgody — na podstawie ustawy o petycjach oraz ustawy o dostępie do informacji publicznej — na publikację, udostępnianie, powielanie i utrwalanie moich danych osobowych: imienia i nazwiska, loginu konta, adresu zamieszkania, adresu e-mail, ani miejscowości sporządzenia pisma.

Z poważaniem

11.01.2026

Sz. P. Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

Jestem

Jako

w ramach konsultacji społecznych projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projektu nr 140 z wykazu prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury na rok 2025) chciałbym zwrócić uwagę na istotny a pominięty skutek wspomnianej regulacji.

W proponowanej postaci konsultowana zmiana oznaczać będzie gospodarczą śmierć dla Aeroklubu Gliwickiego. Naszymi podstawowymi aktywnościami lotniczymi jest m.in. wykonywanie operacji lotniczych oraz szkolenia do uzyskania licencji i świadectw kwalifikacji, z których dominującymi są loty szybowcowe i skoki spadochronowe. Posiadamy w tym obszarze wieloletnie tradycje, historyczny rodowód, dokonania oraz imponującą flotę, która stanowi zwieńczenie 70 lat ciągłej, wielopokoleniowej pracy, inwestycji i wysiłku.

W przypadku wejścia w życie strefy EP R47 w jej wysokości GND-4900 ft AMSL ten wielopokoleniowy wysiłek zostanie w ciągu jednego dnia zniweczony i zamknięty. Nie będziemy mieli żadnej możliwości wykonywania lotów szybowcowych pilotów licencjonowanych, szkoleń do licencji SPL ani wyrzutów skoczków. W naszym przypadku proponowana zmiana nie stanowi tylko niewielkiego ograniczenia marginalnej działalności, ale spowoduje śmierć całej wieloletniej organizacji.

W samym 2025 roku wykonaliśmy:

- ponad 5000 lotów szybowcowych
- ponad 3000 lotów samolotowych VFR
- ponad 1400 skoków spadochronowych

Każda z tych aktywności przestanie być dalej możliwa z dniem wejścia w życie strefy EP R47.

Jako organizacja zajmująca się wyłącznie sportem lotniczym zgodnie z tradycjami Aeroklubów w Polsce te aktywności stanowią nasze podstawowe źródło utrzymania i to na możliwość realizacji tych celów statutowych pracujemy wspólnie, społecznie, w czasie wolnym, kosztem rodzin i pracy, pełni wiary w piękno latania sportowego.

Powyższe wskazuje na fakt, że przedstawiona na stronie Rządowego Centrum Legislacyjnego ocena skutków regulacji pomija tą konsekwencję. W punkcie 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt jako pierwszą grupę przedstawia Użytkowników przestrzeni powietrznej w liczbie kilku tysięcy, dla których charakteryzuje oddziaływanie jako "Ułatwienie przygotowania się do lotu i jasne zasady jego wykonywania w przestrzeni powietrznej zgodnie z obowiązującymi przepisami. Stosowanie zmienianych przepisów dotyczących zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące."

Wierzę, że taka charakterystyka może być zasadna dla Warszawy, jednakże dla Gliwic mija się ona z prawdą, ponieważ zamiast ułatwienia przygotowań do lotów powoduje w praktyce ich zakaz.

Apeluję o wykreślenie § 3.1. pkt. 2) z objętego projektem oryginalnego rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. W przypadku braku takiej możliwości apeluję o wykreślenie z projektu strefy EP R47 GLIWICE.

Nie miały do tej pory miejsca żadne wydarzenia, które wskazywałyby na to, że rozporządzenie wykonawcze komisji (UE) z dnia 26 września 2012 r. (SERA/UE 923/2012) oraz Załącznik 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym nie zabezpieczają w stopniu wystarczającym potrzeb związanych z bezpieczeństwem i hałasem nad Gliwicami oraz całym regionem Górnośląsko Zagłębiowskiej Metropolii. Polskie niebo jest dobrem wspólnym i jako takie nie powinno podlegać lakonicznie uzasadnionej, masowej reglamentacji.

Nie wyrażam zgody — na podstawie ustawy o petycjach oraz ustawy o dostępie do informacji publicznej — na publikację, udostępnianie, powielanie i utrwalanie moich danych osobowych: imienia i nazwiska, loginu konta, adresu zamieszkania, adresu e-mail, ani miejscowości sporządzenia pisma.

Z poważaniem

Gliwice, 11.01.2026

Witold Kruczek

Sz. P. Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

Nazywam się Witold Kruczek, jestem pilotem szybowcowym i członkiem Aeroklubu Gliwickiego. W ramach konsultacji społecznych projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projektu nr 140 z wykazu prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury na rok 2025) chciałbym zwrócić uwagę na istotny a pominięty skutek wspomnianej regulacji. W proponowanej postaci konsultowana zmiana oznaczać będzie gospodarczą śmierć dla Aeroklubu Gliwickiego. Naszymi podstawowymi aktywnościami lotniczymi jest m.in. wykonywanie operacji lotniczych oraz szkolenia do uzyskania licencji i świadectw kwalifikacji, z których dominującymi są loty szybowcowe i skoki spadochronowe.

Posiadamy w tym obszarze wieloletnie tradycje, historyczny rodowód, dokonania oraz imponującą flotę, która stanowi zwieńczenie 70 lat ciągłej, wielopokoleniowej pracy, inwestycji i wysiłku. W przypadku wejścia w życie strefy EP R47 w jej wysokości GND-4900 ft AMSL ten wielopokoleniowy wysiłek zostanie w ciągu jednego dnia zniweczony i zamknięty. Nie będziemy mieli żadnej możliwości wykonywania lotów szybowcowych pilotów licencjonowanych, szkoleń do licencji SPL ani wyrzutów skoczków. W naszym przypadku proponowana zmiana nie stanowi tylko niewielkiego ograniczenia marginalnej działalności, ale spowoduje śmierć całej wieloletniej organizacji.

W samym 2025 roku wykonaliśmy:

- ponad 5000 lotów szybowcowych
- ponad 3000 lotów samolotowych VFR
- ponad 1400 skoków spadochronowych

Każda z tych aktywności przestanie być dalej możliwa z dniem wejścia w życie strefy EP R47. Jako organizacja zajmująca się wyłącznie sportem lotniczym zgodnie z tradycjami Aeroklubów w Polsce te aktywności stanowią nasze podstawowe źródło utrzymania i to na możliwość realizacji tych celów statutowych pracujemy wspólnie, społecznie, w czasie wolnym, kosztem rodzin i pracy, pełni wiary w piękno latania sportowego. Powyższe wskazuje na fakt, że przedstawiona na stronie Rządowego Centrum Legislacyjnego ocena skutków regulacji pomija tę konsekwencję. W punkcie 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt jako pierwszą grupę przedstawia Użytkowników przestrzeni powietrznej w liczbie kilku tysięcy, dla których charakteryzuje oddziaływanie jako "Ułatwienie

przygotowania się do lotu i jasne zasady jego wykonywania w przestrzeni powietrznej zgodnie z obowiązującymi przepisami. Stosowanie zmienianych przepisów dotyczących zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące."

Wierzę, że taka charakterystyka może być zasadna dla Warszawy, jednakże dla Gliwic mija się ona z prawdą, ponieważ zamiast ułatwienia przygotowań do lotów powoduje w praktyce ich zakaz. Apeluję o wykreślenia § 3.1. pkt. 2) z objętego projektem oryginalnego rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. W przypadku braku takiej możliwości apeluję o wykreślenie z projektu strefy EP R47 GLIWICE. Nie miały do tej pory miejsca żadne wydarzenia, które wskazywałyby na to, że rozporządzenie wykonawcze komisji (UE) z dnia 26 września 2012 r. (SERA/UE 923/2012) oraz Załącznik 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym nie zabezpieczają w stopniu wystarczającym potrzeb związanych z bezpieczeństwem i hałasem nad Gliwicami oraz całym regionem Górnośląsko Zagłębiowskiej Metropolii. Polskie niebo jest dobrem wspólnym i jako takie nie powinno podlegać lakonicznie uzasadnionej, masowej reglamentacji.

Nie wymagam zachowania anonimowości, wyrażam zgodę na upublicznienie treści niniejszej petycji oraz zawartych w jej treści moich danych osobowych.

Z poważaniem
Witold Kruczek
pilot szybowcowy

Temat: Petycja wielokrotna – zakazy lotów >3 miesiące

Do: Ministerstwo Infrastruktury

Petycja w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące

Wnoszę o:

Wycofanie projektu, ponieważ zamiast zwiększać bezpieczeństwo, realnie je obniża – wypychając ruch GA, BSP i śmigłowce w wąskie korytarze wokół miast oraz wymuszając dłuższe trasy w gorszych warunkach meteorologicznych, projekt drastycznie zwiększa ryzyko kolizji w powietrzu (MAC) oraz wypadków typu CFIT przy próbach omijania stref.

Ostateczne zamknięcie tematu stałych zakazów lotów nad miastami i powrót do stosowania wyłącznie norm SERA i ICAO. 28.

Imię i nazwisko:

Adres zamieszkania:

Adres do korespondencji/e-mail:

Data: 11.01.2026



Elektronicznie podpisany przez:

Data:
2026-1-11 22:32:41

Nie wyrażam zgody — na podstawie ustawy o petycjach oraz ustawy o dostępie do informacji publicznej — na publikację, udostępnianie, powielanie i utrwalanie moich danych osobowych: imienia i nazwiska, loginu konta, adresu zamieszkania, adresu e-mail, ani miejscowości sporządzenia pisma.

Dokument elektroniczny

Miejsce i data sporządzenia dokumentu

2026-01-11

Dane nadawcy

Dane adresata

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
00-928 Warszawa
ul. Tytusa Chałubińskiego 4/6

Petycja

Petycja wielokrotna – zakazy lotów nad miastami na czas dłuższy niż 3 miesiące

Petycja w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące. Wnoszę o wycofanie projektu, ponieważ jest sprzeczny z polityką klimatyczną Polski i Europejskim Zielonym Ładem – wymuszone obejścia miast i loty na wyższych pułapach znacząco zwiększają zużycie paliwa i emisję CO₂ przez lotnictwo ogólne i śmigłowce, powiększając ślad węglowy zamiast go zmniejszać.

Imię i nazwisko:

Adres zamieszkania:

Adres do korespondencji/e-mail:

Data: 11.01.2025

Z poważaniem,

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu. Data złożenia podpisu:

2026-01-11T14:02:19Z

Podpis elektroniczny

05.01.2026

Szanowny Pan Dariusz Klimczak**Ministerstwo Infrastruktury**

ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

W imieniu _____ przedstawiamy petycję dotyczącą projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące, w sprawie którego Ministerstwo rozpoczęło okres oczekiwania na petycję w dniu 03.11.2025.

Przedstawiony projekt wpływa w sposób znaczący na obydwie lotniska Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii: Gliwice (EPGL) oraz Katowice- Muchowiec (EPKM). Strefy R, które projekt proponuje zarówno nad wspomnianymi lotniskami (kolejno EPR47 GLIWICE i EPR52 KATOWICE), pomiędzy tymi lotniskami (EPR51 ZABRZE, EPR48 RUDA ŚLĄSKA, EPR44 BYTOM, EPR45 CHORZÓW) oraz nad miastami sąsiadującymi (EPR50 TYCHY, EPR49 SOSNOWIEC, EPR46 DĄBROWA GÓRNICZA) stanowią zagrożenie dla dalszego istnienia Aeroklubu Gliwickiego, który w minionym roku świętował 70 lat działalności. Ustanowienie stref w proponowanym kształcie efektywnie sparaliżuje działalność szkoleniową i statutową naszego stowarzyszenia oraz znacząco ograniczy aktywność innych podmiotów lotniczych działających w naszym rejonie.

Lotnisko w Gliwicach charakteryzuje się wysoką liczbą wykonywanych operacji lotniczych. Operacje te od lat wykonywane są zarówno przez pilotów licencjonowanych, uczniów – pilotów, skoczków spadochronowych, modelarzy i operatorów dronów w sposób bezpieczny i nie stwarzały ani nie stwarzają zagrożeń dla osób na ziemi; tak na terenie lotniska, jak również na terenach je otaczających. Dowodzą tego statystyki wypadków i incydentów lotniczych. Nie dostrzegamy występowania przesłanek uzasadniających wprowadzenie tak restrykcyjnych ograniczeń, jak te przedstawione w proponowanej zmianie rozporządzenia. W dokumentach towarzyszących projektowi nie znajdujemy żadnych badań, które uzasadniałyby, dlaczego obowiązujące rozporządzenie UE 923/2012 („SERA”) jest w ocenie urzędu niewystarczające pomimo faktu, że pozostaje wystarczające dla pozostałych krajów Unii Europejskiej.

Krytycznie odnosimy się do propozycji wydawania przez prezydentów miast zgód na wykonywane operacje lotnicze. Rozwiązanie to uniemożliwi ich ekonomicznie uzasadnione

prorowadzenie oraz planowanie. Uzyskanie wniosku dla każdej operacji w czasie pomiędzy nabyciem wystarczającej pewności dotyczącej prognozowanych warunków atmosferycznych a startem operacji będzie stanowiło znaczące utrudnienie. Dla lotniska takiego, jak Gliwice, gdzie większość wykonywanych operacji to loty szkolne, będzie to utrudnienie paraliżujące dalszą działalność. W przedstawionej formie projekt w żaden sposób nie precyzuje również, jak taka zgoda będzie wyglądać, co uniemożliwia merytoryczne odniesienie się do rzeczywistych trudności jakie może wprowadzać.

Sam Aeroklub Gliwicki - stanowiący dzisiaj najstarszy, ale jednocześnie już tylko jeden z wielu podmiotów na lotnisku EPGL – wykonał w 2025 roku ponad 5000 startów szybowcowych, ponad 3000 startów samolotów oraz ponad 1400 skoków spadochronowych. Pośród wszystkich wykonanych w roku operacji, ilościowo ponad 40% stanowiły starty szybowców z wyciągarki, a kolejne 30% loty szkolne samolotów po kręgu. Żadna z tych aktywności nie stanowi procedury odlotu ani przylotu, w związku z czym w myśl proponowanego kształtu **§8 ust. 1 pkt. 5) b)** w przyszłości wymagać będą zgody prezydenta miasta. Pozyskiwanie zgody na takie loty będzie w większości przypadków skrajnie niepraktycznie, zaś w przypadku najdłuższych i najbardziej aktywnych dni lotnych – w trakcie których wykonywana jest ponad setka operacji dziennie - wprost niemożliwe. Jednocześnie projekt nie przedstawia formy, w jakiej taka zgoda będzie miała być udzielana.

Członkowie, kadry oraz personel wyszkolenia Aeroklubu Gliwickiego jednoznacznie krytycznie oceniają proponowane rozwiązania. Nasze stanowisko jest spójne wewnątrz organizacji oraz zgodne z opublikowanymi do tej pory stanowiskami większości udzielających się w konsultacjach publicznych podmiotów, Politechniki Śląskiej, Rady i Prezydent Miasta Gliwice, Górnośląskiego Akceleratora Przedsiębiorczości Rynkowej Sp. z o. o. (zarządzający naszym lotniskiem). Podzielamy również zastrzeżenia wyrażone m.in. przez Aeroklub Polski w ich publicznej opinii z dn. 12.11.2025 wyrażonej w trakcie konsultacji publicznych realizowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Aeroklub Gliwicki z radością i dumą partycypuje w rozwoju lotnictwa w Gliwicach oraz całej Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii. Obserwujemy i odczuwamy poprawę jakości infrastruktury, bezpieczeństwa, profesjonalizmu oraz prestiżu naszego Lotniska, z którego pasów każdego roku startują dziesiątki wyszkolonych pilotów szybowców oraz samolotów, na których swoje uprawnienia zdobywają dziesiątki skoczków spadochronowych i wokół których rozwijają się miejsca pracy i krajowe kompetencje branżowe. Lotnisko stanowiło przez lata przedmiot wielomilionowych inwestycji i jest dzisiaj dumą całego miasta Gliwice. Jest dla nas niezrozumiałym fakt, że konsekwencje ekonomiczne proponowanej regulacji nie są w najmniejszym stopniu uwzględnione w Ocenie Skutków Regulacji, która w części *7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe* przedstawia jedynie lakoniczny *Brak wpływu* w każdym z omawianych składników, nie przedstawiając żadnych argumentów na poparcie tej tezy. W naszej ocenie jako bezpośrednio zainteresowanego podmiotu będącego stowarzyszeniem obywateli – pasjonatów lotnictwa i prowadzącego działalność gospodarczą w przedmiotowej branży

zmiana rozporządzenia w zaproponowanym kształcie wpłynie negatywnie na naszą konkurencyjność jako podmiotu gospodarczego, ograniczy ofertę rekreacyjną i edukacyjną dla okolicznych mieszkańców, pozbawi nas możliwości współpracy z wojskiem w organizowaniu szkoleń w zakresie obronności kraju.

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o odrzucenie zmian w ich proponowanym kształcie. Jednocześnie apelujemy o ponowne przeanalizowanie § 3.1. pkt. 2) objętego projektem oryginalnego rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. Wyrażamy przekonanie oparte o wieloletnie doświadczenie w szkoleniu i wykonywaniu operacji lotniczych, że cele bezpieczeństwa i redukcji hałasu stanowiące motywację dla wspomnianego ograniczenia są już w sposób wystarczający zaspokojone przez *rozporządzenie wykonawcze komisji (UE) z dnia 26 września 2012 r. (SERA/UE 923/2012) oraz Załącznik 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*. W związku z tym uważamy, że wspomniany § 3.1. pkt. 2) mógłby zostać wykreślony.

Pozostajemy w gotowości do prowadzenia dialogu i wyrażamy chęć pomocy, jeśli tylko Ministerstwo Infrastruktury będzie naszą pomocą oraz opinią zainteresowane. Traktujemy polskie niebo jako dobro wspólne wielkiej wagi i wierzymy w lotnictwo ogólne jako jeden z motorów zrównoważonego rozwoju polskiej gospodarki i obronności.

Z poważaniem

Jacek Niezgoda

Sz. P. Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury
ul. Chatubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

PETYCJA

Szanowny Panie Ministrze

Od 56 lat jestem członkiem Aeroklubu Gliwickiego. Maja przygoda z lotnictwem to modelarstwo lotnicze, szybownictwo oraz latanie samolotowe. Pracowałem również w Aeroklubie Gliwickim jako instruktor. Przez te lata poznałem na Gliwickim lotnisku wspaniałych ludzi. Miałem szczęście być uczniem Edmunda Mikołajczyka, Jurka Makuli czy Marka Szufy Nie wiem czy Panu lub osobom czytającym tą PETYCJĘ nazwiska te coś mówią ale to są IKONY Polskiego Lotnictwa. Przeżyłem tu wiele szczęśliwych lat z setkami takich jak ja entuzjastów latania. Teraz jako latający senior muszę przyjąć do wiadomości że Pan Panie Ministrze oraz podlegli Panu pracownicy UCL zamierzacie zlikwidować naszą działalność. To boli że w dzisiejszych czasach bez logicznego uzasadnienia waszą nieprzemysłaną decyzją niszcycie 70 letnie tradycje lotniska, które powstało długo przed Waszym „dojściem do władzy”. Boli jeszcze bardziej że reprezentujecie TĄ KOALICJĘ – moją KOALICJĘ. Z wielką nadzieją szedłem do wyborów w 2023 roku i mobilizowałem rodzinę oraz znajomych do tego żeby dać szansę tym formacjom, które utworzyły obecny Rząd. Ale do rzeczy.

W ramach konsultacji społecznych projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projektu nr 140 z wykazu prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury na rok 2025) PROTESTUJĘ przeciwko wprowadzeniu planowanej strefy ER R47 na Śląskiem.

Zwracam uwagę na pomijany przez Was skutek wspomnianej regulacji. W proponowanej postaci konsultowana zmiana oznaczać będzie gospodarczą śmierć dla Aeroklubu Gliwickiego i wielu firm działających na lotnisku w Gliwicach. Naszymi podstawowymi aktywnościami lotniczymi jest prowadzenie podstawowych szkoleń do uzyskania licencji szybowcowych i samolotowych oraz świadectw kwalifikacji, z których dominującymi są loty szybowcowe i skoki spadochronowe w przedziale wysokości 1000 – 4000 ft.

Posiadamy w tym obszarze wieloletnie tradycje, historyczny rodowód, dokonania oraz imponującą flotę, która stanowi zwieńczenie 70 lat ciągłej, wielopokoleniowej pracy, inwestycji i wysiłku. W przypadku wejścia w życie strefy EP R47 w jej wysokości GND-4900 ft AMSL ten wielopokoleniowy wysiłek zostanie w ciągu jednego dnia zniweczony.

Nie będziemy mieli realnej możliwości wykonywania lotów szybowcowych przez pilotów licencjonowanych, szkoleń do licencji SPL ani wyrzucania skoczków nad lotniskiem w Gliwicach. W naszym przypadku proponowana zmiana nie stanowi tylko niewielkiego ograniczenia marginalnej działalności, ale spowoduje śmierć całej wieloletniej organizacji. Uzyskiwanie zgody na wykonanie każdego lotu szkolnego szybowcem, samolotem czy skoku spadochronowego od nie lotniczych organów administracji lokalnej ograniczy naszą aktywność do zera.

Nie musicie być wrogami POLSKIEGO LOTNICTWA GA. Macie nas wspomagać i nam służyć. Za niecałe 2 lata następne wybory parlamentarne. Oceniam że nieprzemysłane działania w powyższej sprawie mają w skali kraju wagę wielu tysięcy głosów wyborczych, biorąc pod uwagę środowisko lotnicze i nasze rodziny oraz znajomych. Każdego lotnika boli najbardziej to jak ktoś mu zabroni latać. Tego się nie zapomina nigdy.

Nie wymagam zachowania anonimowości, wyrażam zgodę na upublicznienie treści niniejszej petycji oraz zawartych w jej treści moich danych osobowych.

Z poważaniem
Jacek Niezgoda
pilot samolotowy

Sosnowiec, 12.01.2026r.

Krzysztof Pławiński

Ministerstwo Infrastruktury

Data: 2026-01-15

Sz. P. Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury
ul. Chatubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

Nazywam się Krzysztof Pławiński, jestem pilotem szybowcowym i członkiem Aeroklubu Gliwickiego. W ramach konsultacji społecznych projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projektu nr 140 z wykazu prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury na rok 2025) chciałbym zwrócić uwagę na istotny a pominięty skutek wspomnianej regulacji. W proponowanej postaci konsultowana zmiana oznaczać będzie gospodarczą śmierć dla Aeroklubu Gliwickiego. Naszymi podstawowymi aktywnościami lotniczymi jest m.in. wykonywanie operacji lotniczych oraz szkolenia do uzyskania licencji i świadectw kwalifikacji, z których dominującymi są loty szybowcowe i skoki spadochronowe.

Posiadamy w tym obszarze wieloletnie tradycje, historyczny rodowód, dokonania oraz imponującą flotę, która stanowi zwieńczenie 70 lat ciągłej, wielopokoleniowej pracy, inwestycji i wysiłku. W przypadku wejścia w życie strefy EP R47 w jej wysokości GND-4900 ft AMSL ten wielopokoleniowy wysiłek zostanie w ciągu jednego dnia zniweczony i zamknięty. Nie będziemy mieli żadnej możliwości wykonywania lotów szybowcowych pilotów licencjonowanych, szkoleń do licencji SPL ani wyrzutów skoczków. W naszym przypadku proponowana zmiana nie stanowi tylko niewielkiego ograniczenia marginalnej działalności, ale spowoduje śmierć całej wieloletniej organizacji.

W samym 2025 roku wykonaliśmy:

- ponad 5000 lotów szybowcowych
- ponad 3000 lotów samolotowych VFR
- ponad 1400 skoków spadochronowych

Każda z tych aktywności przestanie być dalej możliwa z dniem wejścia w życie strefy EP R47. Jako organizacja zajmująca się wyłącznie sportem lotniczym zgodnie z tradycjami Aeroklubów w Polsce te aktywności stanowią nasze podstawowe źródło utrzymania i to na możliwość realizacji tych celów statutowych pracujemy wspólnie, społecznie, w czasie wolnym, kosztem rodzin i pracy, pełni wiary w piękno latania sportowego. Powyższe wskazuje na fakt, że przedstawiona na stronie Rządowego Centrum Legislacyjnego ocena skutków regulacji pomija tę konsekwencję. W punkcie 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt jako pierwszą grupę przedstawia Użytkowników przestrzeni powietrznej w liczebności kilku tysięcy, dla których charakteryzuje

oddziaływanie jako "Ułatwienie przygotowania się do lotu i jasne zasady jego wykonywania w przestrzeni powietrznej zgodnie z obowiązującymi przepisami. Stosowanie zmienianych przepisów dotyczących zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące."

Wierzę, że taka charakterystyka może być zasadna dla Warszawy, jednakże dla Gliwic mija się ona z prawdą, ponieważ zamiast ułatwienia przygotowań do lotów powoduje w praktyce ich zakaz. Apeluję o wykreślenie § 3.1. pkt. 2) z objętego projektem oryginalnego rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. W przypadku braku takiej możliwości apeluję o wykreślenie z projektu strefy EP R47 GLIWICE. Nie miały do tej pory miejsca żadne wydarzenia, które wskazywałyby na to, że rozporządzenie wykonawcze komisji (UE) z dnia 26 września 2012 r. (SERA/UE 923/2012) oraz Załącznik 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym nie zabezpieczają w stopniu wystarczającym potrzeb związanych z bezpieczeństwem i hałasem nad Gliwicami oraz całym regionem Górnośląsko Zagłębiowskiej Metropolii. Polskie niebo jest dobrem wspólnym i jako takie nie powinno podlegać lakonicznie uzasadnionej, masowej reglamentacji.

Nie wymagam zachowania anonimowości, wyrażam zgodę na upublicznienie treści niniejszej petycji oraz zawartych w jej treści moich danych osobowych.

Z poważaniem

Krzysztof Pławiński
pilot szybowcowy

Gliwice, 06/01/2026

Artur Strzałkowski

Sz. P. Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

Nazywam się Artur Strzałkowski, jestem pilotem szybowcowym i członkiem Aeroklubu Gliwickiego. W ramach konsultacji społecznych projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (projektu nr 140 z wykazu prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury na rok 2025) chciałbym zwrócić uwagę na istotny a pominięty skutek wspomnianej regulacji. W proponowanej postaci konsultowana zmiana oznaczać będzie gospodarczą śmierć dla Aeroklubu Gliwickiego. Naszymi podstawowymi aktywnościami lotniczymi jest m.in. wykonywanie operacji lotniczych oraz szkolenia do uzyskania licencji i świadectw kwalifikacji, z których dominującymi są loty szybowcowe i skoki spadochronowe.

Posiadamy w tym obszarze wieloletnie tradycje, historyczny rodowód, dokonania oraz imponującą flotę, która stanowi zwieńczenie 70 lat ciągłej, wielopokoleniowej pracy, inwestycji i wysiłku. W przypadku wejścia w życie strefy EP R47 w jej wysokości GND-4900 ft AMSL ten wielopokoleniowy wysiłek zostanie w ciągu jednego dnia zniweczony i zamknięty. Nie będziemy mieli żadnej możliwości wykonywania lotów szybowcowych pilotów licencjonowanych, szkoleń do licencji SPL ani wyrzutów skoczków. W naszym przypadku proponowana zmiana nie stanowi tylko niewielkiego ograniczenia marginalnej działalności, ale spowoduje śmierć całej wieloletniej organizacji.

W samym 2025 roku wykonaliśmy:

- ponad 5000 lotów szybowcowych
- ponad 3000 lotów samolotowych VFR
- ponad 1400 skoków spadochronowych

Każda z tych aktywności przestanie być dalej możliwa z dniem wejścia w życie strefy EP R47. Jako organizacja zajmująca się wyłącznie sportem lotniczym zgodnie z tradycjami Aeroklubów w Polsce te aktywności stanowią nasze podstawowe źródło utrzymania i to na możliwość realizacji tych celów statutowych pracujemy wspólnie, społecznie, w czasie wolnym, kosztem rodzin i pracy, pełni wiary w piękno latania sportowego. Powyższe wskazuje na fakt, że przedstawiona na stronie Rządowego Centrum Legislacyjnego ocena skutków regulacji pomija tę konsekwencję. W punkcie 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt jako pierwszą grupę przedstawia Użytkowników przestrzeni powietrznej w liczbie kilku tysięcy, dla których charakteryzuje oddziaływanie jako "Ułatwienie przygotowania się do lotu i jasne zasady jego wykonywania w przestrzeni powietrznej

zgodnie z obowiązującymi przepisami. Stosowanie zmienianych przepisów dotyczących zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące."

Wierzę, że taka charakterystyka może być zasadna dla Warszawy, jednakże dla Gliwic mija się ona z prawdą, ponieważ zamiast ułatwienia przygotowań do lotów powoduje w praktyce ich zakaz. Apeluję o wykreślenia § 3.1. pkt. 2) z objętego projektem oryginalnego rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. W przypadku braku takiej możliwości apeluję o wykreślenie z projektu strefy EP R47 GLIWICE. Nie miały do tej pory miejsca żadne wydarzenia, które wskazywałyby na to, że rozporządzenie wykonawcze komisji (UE) z dnia 26 września 2012 r. (SERA/UE 923/2012) oraz Załącznik 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym nie zabezpieczają w stopniu wystarczającym potrzeb związanych z bezpieczeństwem i hałasem nad Gliwicami oraz całym regionem Górnośląsko Zagłębiowskiej Metropolii. Polskie niebo jest dobrem wspólnym i jako takie nie powinno podlegać lakonicznie uzasadnionej, masowej reglamentacji.

Nie wymagam zachowania anonimowości, wyrażam zgodę na upublicznienie treści niniejszej petycji oraz zawartych w jej treści moich danych osobowych.

Z poważaniem
Artur Strzałkowski
pilot szybowcowy



PODPIS ZAUFANY