



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DL-2-1.0530.6.2025  
Warszawa, 22 grudnia 2025

## Zawiadomienie o sposobie załatwienia petycji

Na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), zwanej dalej „ustawą o petycjach”, w związku z petycją z dnia 1 lipca 2025 r. w sprawie *"zawieszenia opt-out z art. 2 ust. 8 Rozporządzenia Bazowego (Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139) oraz konieczności uporządkowania krajowych regulacji dotyczących statków powietrznych o MTOM od 451 kg do 600 kg (lądowych) i od 496 kg do 650 kg (wodnych)"*, Minister Infrastruktury zawiadamia, że ww. petycja została uwzględniona w części.

## Uzasadnienie

Do Ministra Infrastruktury została skierowana petycja z dnia 1 lipca 2025 r. w przedmiocie zgłoszonego przez Polskę OPT-OUT na podstawie art. 2 ust. 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2018/1139”.

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

Zdaniem wnoszącego petycję *„Polska nie dostosowała krajowego prawa do tej sytuacji, powodując powstanie luki prawnej”*, a także nastąpiła *„niewłaściwa implementacja Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. (Dz.U. z 2021 r. poz. 1713)”* – w szczególności wnoszący petycję zwrócił uwagę na § 37 przedmiotowego rozporządzenia.

W związku z powyższym, wnoszący petycję podniósł następujące postulaty:

**„1. Zawiesić formalnie opt-out do czasu dostosowania prawa krajowego – ponieważ jego utrzymanie bez odpowiednich przepisów krajowych nie doprowadziło do uproszczenia**

przepisów, a wywołało chaos prawny, stagnację rynku i zagrożenie dla bezpieczeństwa operacyjnego.

2. **Ustalić przyczyny braku wdrożenia przepisów krajowych** po zgłoszeniu opt-outu oraz **pociągnać do odpowiedzialności** osoby odpowiedzialne za ten stan rzeczy.
3. **Bezwzględnie znowelizować ustawę Prawo lotnicze oraz akty wykonawcze, w celu:**
  - o legalizacji eksploatacji statków objętych opt-outem,
  - o oraz wdrożenia zasad proporcjonalnych i racjonalnych kosztowo zgodnie z celem Rozporządzenia Bazowego.
4. **Wyrażnie dopuścić w przepisach krajowych możliwość korzystania z licencji EASA (w tym LAPL)** do wykonywania lotów na statkach powietrznych objętych opt-outem, z uwzględnieniem **wymogów bieżącej praktyki**.
5. **Wstrzymać wszelkie działania represyjne wobec pilotów**, którzy działali w dobrej wierze, nie mogąc jednoznacznie określić stanu prawnego."

W pierwszej kolejności Minister Infrastruktury wyjaśnia, że zgodnie z art. 2 ust. 8 rozporządzeniem (UE) 2018/1139:

*„8. Państwo członkowskie może podjąć decyzję o zwolnieniu ze stosowania niniejszego rozporządzenia projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji jednej lub większej liczby następujących kategorii statków powietrznych:*

- a) *samoloty, inne niż samoloty bezzałogowe, mające nie więcej niż dwa siedzenia, mierzalną prędkość przeciągnięcia lub prędkość minimalną w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania nieprzekraczającą 45 węzłów prędkości cechowanej i maksymalną masę startową (zwaną dalej „MTOM”) – zgodnie z rejestracją dokonaną przez państwo członkowskie – nie większą niż 600 kg w przypadku samolotu nieprzeznaczonego do lądowania na wodzie lub 650 kg w przypadku samolotu przeznaczonego do lądowania na wodzie;*
- b) *śmigłowce, inne niż śmigłowce bezzałogowe, mające nie więcej niż dwa siedzenia i MTOM – zgodnie z rejestracją dokonaną przez państwo członkowskie – nie większą niż 600 kg w przypadku śmigłowca nieprzeznaczonego do lądowania na wodzie lub 650 kg w przypadku śmigłowca przeznaczonego do lądowania na wodzie;*
- c) *szybowce, inne niż szybowce bezzałogowe, oraz motoszybowce, inne niż motoszybowce bezzałogowe, mające nie więcej niż dwa siedzenia i MTOM – zgodnie z rejestracją dokonaną przez państwo członkowskie – nie większą niż 600 kg.*

*Jednakże w odniesieniu do kategorii statków powietrznych, o których mowa w akapicie pierwszym, państwa członkowskie nie mogą podjąć takiej decyzji dotyczącej statków powietrznych, w odniesieniu do których wydano certyfikat uznano, że wydano certyfikat zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 lub z niniejszym rozporządzeniem, lub w odniesieniu do których złożono deklarację zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.”.*

Jednocześnie zgodnie z art. 2 ust. 11 akapit drugi rozporządzenia (UE) 2018/1139:

*„Państwo członkowskie, które podjęło decyzję o zwolnieniu zgodnie z ust. 8, niezwłocznie powiadamia Komisję i Agencję o tej decyzji oraz przekazuje im wszystkie odpowiednie*

*informacje, a w szczególności informacje o dacie, od której ma zastosowanie ta decyzja, oraz o kategorii statków powietrznych, której dotyczy.”.*

Rzeczpospolita Polska podjęła decyzję o skorzystaniu z rozwiązania przewidzianego w art. 2 ust. 8 rozporządzenia (UE) 2018/1139 i powiadomiła o tej decyzji Komisję Europejską oraz Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), wskazując – zgodnie z przepisami unijnymi – na datę 29 września 2022 r., od której decyzja ma zastosowanie, i która oznacza dzień wejścia w życie niezbędnych w celu dokonania OPT-OUT regulacji krajowych:

- 1) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. poz. 1939) (proces legislacyjny dostępny pod adresem: <https://legislacja.gov.pl/projekt/12358503>) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 września 2022 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. poz. 1012) (proces legislacyjny dostępny pod adresem: <https://legislacja.gov.pl/projekt/12364401>);
- 2) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 sierpnia 2022 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. poz. 1938) (proces legislacyjny dostępny pod adresem: <https://legislacja.gov.pl/projekt/12358502>).

Oczekiwanym efektem zmian wprowadzanych przez powyższe rozporządzenia, przytaczanym w uzasadnieniach oraz Ocenach Skutków Regulacji do ww. aktów, było (i jest) umożliwienie projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji samolotów, śmigłowców i szybowców, których MTOM jest nie większa niż 600 kg albo 650 kg w przypadku samolotu oraz śmigłowca przeznaczonego do lądowania na wodzie.

Należy mieć na uwadze, że przedmiotowe rozporządzenia były procedowane zgodnie z postanowieniami uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2014 r. poz. 806, z późn. zm.), tym samym były weryfikowane przez różne właściwe podmioty.

Minister Infrastruktury podkreśla, że informacja o skierowaniu projektów do konsultacji publicznych została przekazana do m.in. aeroklubów, organizacji produkujących statki powietrzne, podmiotów wykonujących ocenę techniczną i stowarzyszeń. Zainteresowane podmioty i organizacje miały możliwość zajęcia stanowiska w sprawie i zgłoszenia ewentualnych wątpliwości.

Ponadto Minister Infrastruktury wskazuje, że w związku z OPT-OUT zidentyfikowana została wówczas potrzeba dokonania zmian w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, z późn. zm.). W tym zakresie podjęte zostały prace legislacyjne nad projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze.

Procedowana jest także nowelizacja rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. z 2021 r. poz. 1713), w tym zmiana § 37 ust. 3, mająca na celu zlikwidowanie wątpliwości związanych z wykonywaniem lotów na podstawie licencji wydanych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się

do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.).

Jednocześnie Minister Infrastruktury informuje, że zostały dostrzeżone przez resort infrastruktury wątpliwości związane z niektórymi aspektami wdrożenia OPT-OUT w krajowych przepisach prawnych, w szczególności o charakterze interpretacyjnym.

W związku z powyższym Minister Infrastruktury podejmuje się, we współpracy z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, dalszych analiz obowiązujących przepisów prawnych, które miały wdrożyć OPT-OUT do krajowego porządku prawnego. W ramach przedmiotowych analiz zostaną wypracowane rozwiązania zmierzające do usunięcia wszelkich wątpliwości prawnych dotyczących OPT-OUT.

Kolejno, Minister Infrastruktury nie znajduje uzasadnienia do żądania wnoszącego petycję pt. *„zawiesić formalnie opt-out do czasu dostosowania prawa krajowego”*. Wnoszący petycję stwierdził, że *„jego utrzymanie bez odpowiednich przepisów krajowych nie doprowadziło do uproszczenia przepisów, a wywołało chaos prawny, stagnację rynku i zagrożenie dla bezpieczeństwa operacyjnego”*. Minister Infrastruktury wskazuje, że w petycji z dnia 1 lipca 2025 r. nie zostało przedstawione uzasadnienie oraz konkretne sytuacje, które potwierdzałyby ww. zarzuty wnoszącego petycję. Ponadto do Ministra Infrastruktury nie wpłynęły inne sygnały środowiska lotniczego o tożsamych twierdzeniach. Analogiczna sytuacja ma miejsce w kwestii rzekomych *„działań represyjnych wobec pilotów”*.

#### **Pouczenie**

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Jadwiga Żandarska

Dyrektor Departamentu Lotnictwa