

, dnia 1 grudnia 2025 r

Do: **Ministra Infrastruktury**

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

PETYCJA

Petycja o nowelizację przepisów karnych i administracyjnych Prawa lotniczego w zakresie wykonywania lotów BSP w związku z ich niezgodnością z Konstytucją RP i prawem UE.

Polskie przepisy dotyczące dronów stały się najbardziej represyjnym systemem w całej Unii Europejskiej – łączą nieprecyzyjne, technicznie niewykonalne obowiązki z sankcjami karnymi do 5 lat pozbawienia wolności za zwykłe błędy formalne, jednocześnie uzależniając skuteczność zakazów lotów od uznaniowej decyzji technicznej agencji PAŻP. System ten jest sprzeczny z Konstytucją RP, prawem UE i podstawowymi zasadami zaufania obywatela do państwa.

Działając na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, wnoszę o pilną nowelizację ustawy – Prawo lotnicze (w szczególności art. 156a, 156b, 156h, art. 209–212) oraz ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w celu:

- 1) całkowitego usunięcia powszechnego obowiązku zgłaszania „zamiaru wykonywania operacji BSP” do systemu PAŻP (art. 156a ust. 2) – obowiązku nieznanego prawu unijnemu i sankcjonującego stan psychiczny operatora;
- 2) nałożenia na PAŻP bezwzględnego obowiązku cyfrowej publikacji wszystkich zakazów i ograniczeń lotów ustanowionych w rozporządzeniach jako stref geograficznych UAS – tak, aby ograniczenia obowiązywały operatorów wyłącznie od chwili ich widoczności w oficjalnym systemie (zgodnie z art. 15 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2019/947);
- 3) ograniczenia odpowiedzialności karnej (art. 212) wyłącznie do przypadków realnego zagrożenia bezpieczeństwa powietrznego oraz wprowadzenia odpowiedzialności wykroczeniowej za naruszenia czysto proceduralne.

Obecny system: • narusza art. 42 Konstytucji RP (zasada dostatecznej określoności czynu zabronionego – nullum crimen sine lege certa), • jest sprzeczny z rozporządzeniem (UE) 2019/947 i 2018/1139, • tworzy niedopuszczalny „blankiet zupełny” na rzecz PAŻP, •

Petycja o nowelizację przepisów karnych i administracyjnych Prawa lotniczego w zakresie wykonywania lotów BSP w związku z ich niezgodnością z Konstytucją RP i prawem UE.

uzależnia prawa i obowiązki obywateli od algorytmów i decyzji technicznych agencji, • łączy drobne uchybienia formalne z groźbą wieloletniego więzienia, • wypycha operatorów w szarą strefę i hamuje rozwój całego sektora BSP, • osłabia zaufanie do państwa i prawa, • w praktyce uniemożliwia korzystanie z dronów w rolnictwie, budownictwie, fotogrametrii i wielu innych dziedzinach gospodarki.

Poniżej przedstawiam szczegółowe uzasadnienie wraz z przykładami orzecznictwa, praktyki stosowania prawa oraz konkretnymi propozycjami zmian legislacyjnych.

Problemem nie jest sama idea zgłaszania lotów jako dobrej praktyki bezpieczeństwa, lecz stworzenie na bazie wadliwej legislacji systemu, który z uczciwych obywateli czyni potencjalnych przestępców za czysto proceduralne, a często technicznie niewykonalne, uchybienia.

1. Bezprawny obowiązek zgłaszania „zamiaru lotu” — sprzeczny z prawem UE i Konstytucją

Art. 156a ust. 2 Prawa lotniczego nakłada obowiązek zgłaszania „zamiaru wykonywania operacji” do PAŻP. Ten obowiązek nie ma podstawy w prawie UE.

Rozporządzenie (UE) 2019/947 przewiduje wyłącznie:

- zgłaszanie *wykonywania operacji*,
- wyłącznie *w ramach stref geograficznych UAS* (art. 15).

Polska rozciągnęła ten obowiązek na:

- całą przestrzeń,
- wszystkie operacje,
- i czynność „zamiaru”, której UE w ogóle nie przewiduje.

Nadużyciem jest powoływanie się na art. 56 ust. 8 rozporządzenia 2018/1139 — przepis ten dotyczy bezpieczeństwa publicznego i kwestii **nieobjętych regulacją UE**, a nie tworzenia dodatkowych obowiązków proceduralnych.

Co więcej — obowiązek dotyczy „zamiaru”, a więc **stanu psychicznego operatora**, nie czynu. Sankcjonowanie „nieujawnionego zamiaru” narusza art. 42 ust. 1 Konstytucji (nullum crimen sine lege certa) oraz gwarancyjną funkcję prawa karnego.

Przepisy ustawy o PAŻP *expressis verbis* potwierdzają nielegalność obecnego systemu. Zgodnie z art. 3a ust. 1 PAŻP działa wyłącznie w zakresie zadań z rozporządzenia 2019/947, które nie przewiduje obowiązku zgłaszania 'zamiaru lotu'. Co więcej, art. 3a ust. 3 i art. 3b ust. 2 precyzyjnie ograniczają kompetencje Agencji oraz funkcjonalność systemu wyłącznie do stref geograficznych UAS, dopuszczając jedynie 'zgłaszanie wykonywania operacji' w kontekście tych stref. Tymczasem art. 156a Prawa lotniczego narzuca obowiązek zgłaszania 'zamiaru' w całej przestrzeni powietrznej, co jest potrójnie sprzeczne - z prawem UE, z

Petycja o nowelizację przepisów karnych i administracyjnych Prawa lotniczego w zakresie wykonywania lotów BSP w związku z ich niezgodnością z Konstytucją RP i prawem UE.

Konstytucją RP oraz z własną ustawą powołującą PAŻP. W efekcie, Agencja wykonuje zadanie publiczne poza swoim statutowym zakresem, a obywatele są zmuszani do przestrzegania obowiązku pozbawionego ważnej podstawy prawnej.

2. Obowiązek niewykonalny w praktyce

Art. 156a ust. 2 wymaga zgłaszania „zamiaru operacji”:

- wyłącznie przez system PAŻP,
- za pomocą aplikacji i technologii jednostronnie wybranych przez PAŻP,
- w miejscach, w których często nie ma zasięgu telefonu/Internetu.

Przykład realny i codzienny:

rolnik latający dronem nad własnym polem, w miejscu bez stref i bez zasięgu GSM, ma obowiązek zgłosić lot, mimo że nie ma fizycznej możliwości wykonania zgłoszenia.

Brak zgłoszenia może być kwalifikowany jako naruszenie przepisów lotniczych.

To absurd. Zamiast wspierać wykorzystanie dronów w rolnictwie i gospodarce, państwo zmusza obywateli do:

- ryzykowania odpowiedzialności,
- rezygnacji z legalnych lotów,
- omijania systemu.

Nie można karać za niewykonanie obowiązku, którego treść i wykonalność zależy od wyboru technologii przez agencję, a nie od ustawy.

3. Niedopuszczalny „blankiet zupełny” — PAŻP dopisuje znamiona czynu zabronionego

Znamiona czynów zagrożonych sankcjami (art. 211–212 Prawa lotniczego) są w praktyce określane nie przez ustawę, lecz przez:

- aplikację PAŻP,
- jej algorytmy,
- wymagania techniczne,
- interpretacje i komunikaty PAŻP.

Oznacza to, że ustawodawca **nie określił sam znamion czynu**, lecz „wydzierżawił” je agencji technicznej.

Trybunał Konstytucyjny jednoznacznie zakazuje takich konstrukcji przy przestępstwach.

Znamiona czynu zabronionego muszą wynikać z *ustawy*, a nie z:

- FAQ,
- regulaminu aplikacji,
- interpretacji PAŻP.

4. „Młot na rynek” — efekt mrożący wzmacniany przez PAŻP

Obecny system powoduje, że:

- „naruszenie przepisów dotyczących ruchu lotniczego” (art. 212) jest zagrożone **karą do 5 lat pozbawienia wolności**,
- obowiązek zgłaszania lotów opiera się na blankietowym upoważnieniu PAŻP,
- a PAŻP **publicznie straszy więzieniem**.

Na oficjalnej stronie PAŻP:

<https://www.pansa.pl/co-moze-grozic-za-naruszanie-przepisow-okreslajacych-zasady-wykonywania-lotow-dronami/>

Agencja publikuje komunikaty:

- informujące o karze do 5 lat więzienia,
- prezentujące przykładowe wyroki karne,
- budujące atmosferę strachu i niepewności.

Skandaliczne jest zwłaszcza to, że część tych wyroków zapadła **nie za naruszenie prawa powszechnego**, ale za naruszenie... **niewiążących Wytycznych Prezesa ULC**.

Jeżeli nawet sądy mylą wytyczne z ustawą — to jak obywatel ma wiedzieć, co go obowiązuje?

W oczach młodego operatora przekaz jest prosty:
„za błąd w aplikacji możesz mieć paragraf na 5 lat”.

5. Brak konsultacji, nadregulacja i dławienie rynku

Większość zmian BSP była procedowana **bez konsultacji z branżą**, mimo że środowisko wielokrotnie deklarowało gotowość współpracy.

Tymczasem regulacje unijne (szczególnie 2019/947 i system CE) i tak należą do **najsurowszych na świecie**.

Zamiast mądrego wdrożenia, Polska:

- stworzyła obowiązki niewystępujące w UE (zgłaszanie zamiaru lotu),
- rozbudowała sankcje administracyjne ponad logikę unijną,
- połączyła to z sankcjami karnymi (do 5 lat),
- przerzuciła egzekucję na Policję,
- wprowadziła obowiązkowe ubezpieczenie z tak szerokimi wyłączeniami odpowiedzialności, że w praktyce uniemożliwia ono realną ochronę ubezpieczeniową..

Efekt:

- rynek nie rozwija się,
- część operatorów wybiera latanie „po cichu”,
- osłabiana jest odporność państwa (bo legalny segment rynku maleje).

6. Wpychanie operatorów w szarą strefę

Połączenie:

- niejasnych obowiązków,
- wad technicznych systemu,
- surowych sankcji,
- i braku pewności co obowiązuje

powoduje, że operatorzy wybierają:

- rezygnację z rynku,
- loty poza systemem,
- unikanie zgłoszeń,
- wyłączanie zdalnej identyfikacji,
- brak zaufania do państwa.

W przestrzeni publicznej pojawia się argument, że to „przez wojnę w Ukrainie”. To niepoważne — drony wojskowe i tak nie zgłaszają lotów w aplikacji PAŻP. Penalizowanie cywilnych operatorów nie wzmacnia odporności państwa — osłabia ją. **Taka polityka państwa jest krótkowzroczna i tworzy iluzję kontroli. W praktyce, zamiast mieć przejrzysty rejestr tysięcy legalnych, zidentyfikowanych operatorów, państwo tworzy armię „anonimowych” użytkowników, którzy – zmuszeni do działania w szarej strefie – celowo wyłączają wszystkie systemy identyfikacji i nadzoru. Pytanie, które powinno zaniepokoić każdego odpowiedzialnego za bezpieczeństwo, jest proste: jak w takim systemie mamy kiedykolwiek skutecznie odróżnić prawowitego operatora od wrogiego podmiotu, który po prostu wleci dronem, nie będąc nigdzie zgłoszonym ani widocznym? Państwo, tworząc ten represyjny system, samo pozbawia się podstawowych narzędzi weryfikacji i kontroli powietrznej, zwiększając, a nie zmniejszając, swoje rzeczywiste ryzyko.**

7. Patologiczne umocowanie PAŻP — agencja ponad rządem

Art. 156b i 156h Prawa lotniczego (przepisy) tworzą mechanizm, w którym PAŻP ma **twardy obowiązek** tworzenia i cyfrowej publikacji **swoich własnych stref UAS** (z inicjatywy agencji lub na wniosek), natomiast zakazy i ograniczenia ustanawiane w **rozporządzeniach rządu i ministra** musi jedynie „uwzględnić”, bez wyraźnego ustawowego obowiązku ich wiernego odwzorowania jako stref geograficznych UAS. W praktyce PAŻP korzysta z tej konstrukcji i **nie publikuje** jako stref UAS nawet obowiązujących zakazów lotów nad obszarami miast (§ 3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Dz.U. 2019 poz. 617), przez co operator BSP **nie widzi w systemie** zakazu lotów np. nad Warszawą, Krakowem czy Poznaniem, mimo że formalnie taki zakaz istnieje w prawie krajowym. Co więcej, **PAŻP nie posiada nawet cyfrowych danych geometrycznych tych stref (granic administracyjnych miast)**, co uniemożliwia ich automatyczne opublikowanie i czyni z obowiązku prawnego fikcję.

W efekcie:

- **rozporządzenia rządu nie obowiązują BSP w praktyce**, dopóki PAŻP nie zdecyduje się odwzorować ich w postaci cyfrowej strefy UAS,
- **skuteczność rozporządzenia zależy od decyzji i algorytmu agencji**, która może dane ograniczenie uwzględnić albo pominąć,
- **prawa i obowiązki operatorów BSP zależą od mapy PAŻP**, a nie od treści Dziennika Ustaw,
- PAŻP staje się faktycznym „filtrem” **prawa**, decydującym, które normy państwa są widoczne i stosowane wobec użytkowników BSP.

Dodatkowo, taki model jest **niezrozumiały na poziomie stosowania prawa w terenie**: policjant, strażnik graniczny czy funkcjonariusz innej służby, widząc operatora BSP i sprawdzając jedynie aplikację/mapę PAŻP, **nie ma realnej szansy ogarnąć kolizji między „dziurawą” mapą stref a treścią rozporządzenia w Dz.U.**; w praktyce albo będzie egzekwował coś, czego nie ma na mapie (łamając zasadę zaufania obywatela do państwa), albo przeciwnie – zignoruje istniejący zakaz, bo nie został opublikowany cyfrowo.

Taka konstrukcja narusza:

- **art. 7 Konstytucji** (zasada legalizmu – organ techniczny faktycznie decyduje o obowiązywaniu norm),
- **art. 87 i 92 Konstytucji** (hierarchia źródeł prawa – rozporządzenie „ożywa” dopiero po wtórnym akcie PAŻP),
- **art. 15 ust. 3 rozporządzenia 2019/947** (strefa wiąże operatora tylko, jeśli jest opublikowana cyfrowo – państwo oddało ten „włącznik” w ręce PAŻP),
- **art. 4 ust. 3 TUE** (obowiązek zapewnienia skuteczności prawa UE, a nie uzależniania go od uznaniowych decyzji agencji i konfiguracji jej systemów).

8. Operator odpowiada, choć nie wie, co obowiązuje – a OC i tak może nie zadziałać

Obečne przepisy prowadzą do sytuacji, w której:

- zakazy wprowadzone rozporządzeniem rządu obowiązują operatora BSP dopiero wtedy, gdy PAŻP opublikuje je jako strefy UAS,
- ale sankcje karne i administracyjne stosuje się tak, jakby zakazy obowiązywały już z samego Dziennika Ustaw – niezależnie od tego, czy PAŻP je faktycznie opublikowała w systemie.

W praktyce operator może zostać ukarany za naruszenie ograniczenia, którego **nie mógł znać**, bo nie zostało opublikowane w formie wymaganej przez prawo UE (art. 15 ust. 3 rozporządzenia 2019/947). Taki model:

- narusza art. 42 Konstytucji RP (nullum crimen sine lege certa),
- łamie zasadę zaufania obywatela do państwa,
- pozbawia operatorów elementarnej pewności co do obowiązujących ograniczeń.

Dodatkowo dochodzi kolejny absurd praktyczny: Rozporządzenie Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 24 października 2025 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora systemu bezałogowego statku powietrznego stanowi, że ubezpieczenie **nie obejmuje szkód powstałych w wyniku naruszenia przepisów prawa**. Przy tak gęstej i niejasnej siatce regulacji oraz przy dowolności interpretacyjnej organów oznacza to, że – jak szacuje samo środowisko – w ogromnej części przypadków da się wykazać choćby drobne uchybienie formalne. W efekcie:

- państwo wymaga od operatorów posiadania OC,
- jednocześnie tworzy system, w którym ubezpieczyciel może w praktyce w większości przypadków odmówić wypłaty, powołując się na „naruszenie przepisów”.

To kolejny ewenement obecnej regulacji – operator ponosi pełne ryzyko karne, administracyjne i cywilne, mimo że to państwo nie zapewnia mu ani jasności prawa, ani realnej, działającej ochrony ubezpieczeniowej.

9. Art. 212 Prawa Lotniczego – nie dotyczy „poważnych przypadków”. Dotyczy *wszystkich*

Nieprawdziwe jest twierdzenie, że art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. a Prawa Lotniczego „stosuje się do poważnych przypadków”.

Przepis brzmi:

„Kto wykonując lot narusza przepisy dotyczące ruchu lotniczego obowiązujące w obszarze, w którym lot się odbywa (...)”.

Każde naruszenie jest przestępstwem.

Nie jest wymagane:

- zagrożenie,
- narażenie,
- szkoda,

Petycja o nowelizację przepisów karnych i administracyjnych Prawa Lotniczego w zakresie wykonywania lotów BSP w związku z ich niezgodnością z Konstytucją RP i prawem UE.

- rzeczywiste ryzyko.

W teorii i w praktyce można ponieść odpowiedzialność karną za:

- błąd proceduralny,
- źle zrozumianą strefę,
- *brak zgłoszenia zamiaru operacji wyżej,*
- brak zasięgu GSM podczas zgłoszenia.

Wyobraźmy sobie identyczny przepis w ruchu drogowym:

„kto narusza przepisy ruchu drogowego – podlega karze do 5 lat pozbawienia wolności”.

Absurd byłby oczywisty.

10. Skutki osobiste – jeden wyrok potrafi zniszczyć młodemu człowiekowi życie

Nie chodzi o to, czy ktoś faktycznie dostanie 5 lat.

Wystarczy:

- wszczęcie postępowania,
- wpis w rejestrach,
- wyrok w zawieszeniu.

To zamyka drogę do:

- pracy w lotnictwie,
- służbach,
- zawodów wymagających niekaralności,
- certyfikatów i licencji.

A wszystko za rzekomy brak zgłoszenia zamiaru operacji?

Jednocześnie, wychodząc naprzeciw potencjalnym argumentom strony rządowej, stanowczo odrzucam ewentualną próbę porównywania i relatywizowania kar w oparciu o błędną tezę, jakoby sankcje w lotnictwie były „łagodniejsze” niż w innych dziedzinach (np. w prawie drogowym). Taka argumentacja, sugerująca, że lepiej jest ponieść surową karę pozbawienia wolności niż niską karę grzywny, jest niepoważna logicznie i prawnie, a jej użycie w poprzedniej odpowiedzi resortu unaocznia głęboki kryzys w rozumieniu zasady proporcjonalności i roli prawa karnego jako *ultima ratio*. Oczekuję, że odpowiedź na niniejszą petycję będzie merytoryczną reakcją na przedstawione argumenty konstytucyjne i unijne, a nie powielaniem tego typu chwytów retorycznych, które uniemożliwiają rzeczowy dialog obywatela z państwem.

11. Policja zamiast ULC – patologia systemu sankcji

Petycja o nowelizację przepisów karnych i administracyjnych Prawa lotniczego w zakresie wykonywania lotów BSP w związku z ich niezgodnością z Konstytucją RP i prawem UE.

System kar administracyjnych (art. 209 ustawy Prawa Lotniczego) miał być podstawowym, specjalistycznym narzędziem nadzoru lotniczego.

W praktyce zaś ten paralelny system nie funkcjonuje w ogóle:

- ULC notorycznie nie wydaje decyzji administracyjnych – **nie wydano chyba w tej materii ani jednej decyzji**, co świadczy o całkowitym porzuceniu tego narzędzia,
- ULC świadomie unika swoich ustawowych kompetencji, sprowadzając swoją rolę do biernego obserwatora,
- cała egzekucja i odpowiedzialność za nadzór w terenie spada na Policję,
- Policja, jako organ nieposiadający specjalistycznej wiedzy lotniczej, nie jest właściwa do prowadzenia złożonych postępowań,
- w tej sytuacji sięga po jedyne dostępne jej i najbardziej dolegliwe narzędzie – karny „młotek z art. 212”.

Taka praktyka jasno wskazuje na systemową patologię, w której wyspecjalizowana agencja rządowa (ULC) pozoruje wykonywanie zadań, przerzucając „czarną robotę” egzekwowania przepisów na organ do tego nieprzygotowany. Jest to działanie sprzeczne z racjonalną logiką organizacji państwa, gdzie odpowiedzialność powinna spoczywać na organie merytorycznie właściwym, a nie na tym, który jest najwygodniejszym narzędziem do masowego nakładania najsurowszych kar.

RPO także wielokrotnie wskazywał, że:

- prawo karne ma być *ultima ratio*,
- a typowe naruszenia administracyjne **nie mogą** być ścigane jak przestępstwa.

W lotnictwie dzieje się odwrotnie.

WNIOSKI

W związku z powyższym, wnoszę o podjęcie następujących działań legislacyjnych:

1. Wniosek zasadniczy: Usunięcie obowiązku zgłaszania "zamiaru operacji"

Działanie: Likwidacja art. 156a ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze.

Uzasadnienie poprawki: Obowiązek ten jest:

- **Sprzeczny z prawem UE** – Rozporządzenie (UE) 2019/947 nie przewiduje pojęcia "zamiaru operacji" ani obowiązku zgłaszania lotów poza strefami geograficznymi UAS.
- **Sprzeczny z Konstytucją RP (art. 42)** – Sankcjonowanie za "nieujawniony zamiar" narusza zasadę *nullum crimen sine lege certa*.
- **Nielegalny w świetle ustawy o PAŻP** – Art. 3a i 3b ustawy o PAŻP *expressis verbis* ograniczają kompetencje Agencji wyłącznie do zadań z rozporządzenia UE, które nie przewidują obowiązku zgłaszania zamiaru lotu.
- **Niewykonalny w praktyce** – uzależnienie obowiązku od technologii i zasięgu sieci, nad którymi operator nie ma kontroli.

2. Wniosek o usunięcie uznaniowości PAŻP w kreowaniu stref

Działanie: Nowelizacja art. 156b i 156h ustawy – Prawo lotnicze w celu nałożenia na Polską Agencję Żeglugi Powietrznej **bezwzględneho obowiązku** cyfrowej publikacji w systemie stref UAS wszystkich bez wyjątku zakazów i ograniczeń lotów ustanowionych w rozporządzeniach Rady Ministrów lub Ministra właściwego do spraw transportu.

Uzasadnienie poprawki: Obecna konstrukcja prawna, gdzie PAŻP jedynie "uwzględnia" te zakazy, prowadzi do ich faktycznego nieobowiązywania w praktyce operacyjnej BSP, co jest sprzeczne z zasadą legalizmu (art. 7 Konstytucji) i hierarchią źródeł prawa (art. 87, 92 Konstytucji).

3. Wniosek o nadanie pierwszeństwa publikacji cyfrowej

Działanie: Wprowadzenie do Prawa lotniczego *expressis verbis* zapisu, że ograniczenie lub zakaz lotów BSP obowiązuje operatora wyłącznie od momentu jego opublikowania przez PAŻP w formie cyfrowej strefy geograficznej UAS, zgodnie z art. 15 ust. 3 Rozporządzenia (UE) 2019/947.

Uzasadnienie poprawki: Zlikwiduje to patologiczną sytuację, w której operator może ponieść odpowiedzialność karną za naruszenie przepisu, którego nie mógł w praktyce przestrzegać, ponieważ nie był on widoczny w oficjalnym, przewidzianym prawem systemie. Wzmacnia to zasadę zaufania obywatela do państwa.

4. Wniosek o depenalizację i wprowadzenie systemu wykroczeniowego

Działanie:

a) **Zmiana art. 212 Prawa lotniczego** – zawężenie odpowiedzialności karnej wyłącznie do przypadków, w których naruszenie przepisów lotniczych **rzeczywiście stworzyło zagrożenie dla bezpieczeństwa powszechnego lub życia i zdrowia ludzi**.

b) **Wprowadzenie do ustawy katalogu wykroczeń** z możliwością nakładania mandatów za typowe, niegroźne naruszenia proceduralne (np. brak zgłoszenia operacji w strefie, błędy formalne).

Uzasadnienie poprawki: Przywrócenie prawu karnej charakteru *ultima ratio* (środka ostatecznego). Obecny brzmienie art. 212 jest "młotem karnym" na codzienne, niegroźne błędy operatorów. System reakcji powinien być stopniowany, analogicznie do prawa o ruchu drogowym.

5. Wniosek o rozdzielenie narzędzi bezpieczeństwa od sankcji karnych

Działanie: Przekształcenie obowiązku zgłaszania operacji (w strefach, gdzie jest to wymagane prawem UE) w instytucję zbliżoną do zgłoszenia lotu w lotnictwie załogowym, pozbawioną automatycznie wiążących ją sankcji karnych. Jednocześnie, dobrowolne zgłaszanie lotów poza strefami powinno być promowane jako narzędzie zwiększania własnego bezpieczeństwa i świadomości sytuacyjnej, np. poprzez wytyczne Prezesa ULC.

Uzasadnienie poprawki: Zgłaszanie lotów jest wartościowym narzędziem bezpieczeństwa, ale jego skuteczność jest niweczona, gdy jest ono postrzegane przede wszystkim jako źródło potencjalnej odpowiedzialności karnej. Podejście oparte na zachęce i edukacji zbuduje zaufanie i zaangażowanie operatorów.

6. Wniosek o pilną nowelizację rozporządzenia w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia OC operatorów BSP

Działanie: Pilna nowelizacja § 2 ust. 3 pkt 4 Rozporządzenia Ministra Finansów i Gospodarki
Petycja o nowelizację przepisów karnych i administracyjnych Prawa lotniczego w zakresie wykonywania lotów BSP w związku z ich niezgodnością z Konstytucją RP i prawem UE.

z dnia 24 października 2025 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego.

Uzasadnienie poprawki: Należy wykluczyć możliwość odmowy wypłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela wyłącznie na podstawie samego faktu naruszenia przepisów prawa.

Wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela powinno być dopuszczalne jedynie w przypadkach, gdy naruszenie to miało charakter rażący i w bezpośredni sposób przyczyniło się do zaistnienia szkody (np. celowe loty w strefach zakazanych stanowiących bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego). Obecny, nadmiernie szeroki zapis, w połączeniu z niejasnym i nadmiernie represyjnym systemem prawnym, skutecznie pozbawia operatorów realnej ochrony ubezpieczeniowej, mimo ustawowego obowiązku jej posiadania, i pogłębia stan niepewności prawnej oraz poczucie bezsilności obywatela wobec państwa.

Nadmiernie represyjne wdrożenie unijnych przepisów, nastawione na karanie operatorów, nie uczyni z Polski lidera branży bezzałogowej, lecz radykalnie obniży jej konkurencyjność i osłabi realną odporność państwa, pozbawiając je nowoczesnych technologii i wykwalifikowanych operatorów.

Niniejsza petycja uwidacznia fundamentalny problem – przepisy zostały ukształtowane przez biurokrację ULC i PAŻP dla ochrony partykularnych interesów tych organów, a nie interesu Rzeczypospolitej Polskiej. Przedstawione przykłady dowodzą, że celem nadrzędnym nie jest budowa bezpiecznego rynku BSP, lecz stworzenie systemu totalnej kontroli i dowolności interpretacyjnej.

W efekcie państwo systemowo zamienia potencjalnych sojuszników i innowatorów w przestępców. Zamiast budować armię wykwalifikowanych operatorów – cenny zasób dla gospodarki i obronności – tworzy się armię osób zmuszonych do wyboru między rezygnacją z działalności a działaniem w ciągłym poczuciu zagrożenia odpowiedzialnością karną.

Jednocześnie, powołując się na art. 11 ust. 2 ustawy o petycjach, żądam rzeczowej odpowiedzi precyzującej: które wnioski zostaną uwzględnione wraz z harmonogramem legislacyjnym, a które odrzucone - z merytorycznym uzasadnieniem odnoszącym się do przedstawionych argumentów. Odpowiedź oparta na ogólnikach o procesie legislacyjnym zostanie uznana za niewyczerpującą.

Proszę o odpowiedź na moją skrzynkę e-PUAP.

Nie wyrażam zgody na podstawie Ustawy o petycjach i Ustawy o dostępie do informacji publicznej na publikację, udostępnianie, powielanie i utrwalanie danych osobowych: imienia i nazwiska, loginu konta, adresu, adresu e-mailowego, miejscowości sporządzenia.