

, dnia 1 czerwca 2026 r.

**Wnioskodawca:**

**Adresat: Szanowny Pan Dariusz Klimczak Minister Infrastruktury**

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

## **PETYCJA**

### **w sprawie podjęcia działań koordynacyjnych i legislacyjnych w celu ochrony podmiotów lotniczych oraz sieci lotnisk i lądowisk cywilnych w Polsce przed likwidacją ich funkcji lotniczych**

Działając na podstawie art. 2 i art. 4 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2014 r. poz. 1195 z późn. zm.), składam niniejszą petycję w interesie publicznym i wnoszę o podjęcie przez Ministra Infrastruktury – jako organu wiodącego i nadzorczego nad lotnictwem cywilnym w Rzeczypospolitej Polskiej – pilnych działań o charakterze międzyresortowym.

Mając na uwadze złożoność problemu, na podstawie art. 11 ustawy o petycjach, wnoszę o skoordynowanie działań i podjęcie wspólnych prac legislacyjnych z Ministerstwem Obrony Narodowej, Ministerstwem Finansów oraz Ministerstwem Sportu i Turystyki w celu wypracowania systemowego, ponadresortowego pakietu rozwiązań prawnych chroniących podmioty lotnicze, lotniska cywilne i lądowiska przed ich bezpowrotną likwidacją.

## **UZASADNIENIE**

Aktualny stan prawny oraz brak odgórnych mechanizmów ochronnych prowadzi do sukcesywnego wygaszania i likwidacji infrastruktury lotniczej na terenie całego kraju. Zagrożenie to uderza bezpośrednio w kluczowe podmioty lotnicze, takie jak aerokluby regionalne, organizacje szkolenia lotniczego, nierozkładowych przewoźników lotniczych, bazy Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, podmioty wykonujące loty przeciwpożarowe i agrolotnicze oraz prywatnych użytkowników statków powietrznych.

Proces ten uwidacznia się w najbardziej palących i głośnych w ostatnim czasie konfliktach wokół strategicznych obiektów lotniczych w Polsce, do których należą w szczególności: **Bednary, Warszawa-Bemowo, Bagicz, Rudniki oraz chociażby lądowisko Roszczep**. Przypadki te stanowią jaskrawy przykład, jak brak

systemowej ochrony prawnej pozwala na niszczenie infrastruktury o kluczowym znaczeniu szkoleniowym, ratowniczym i logistycznym na rzecz interesów spekulacyjnych i deweloperskich.

Sytuację pogarsza fakt, że część z tych strategicznych obiektów została w procesach prywatyzacyjnych i komunalizacyjnych sztucznie podzielona pomiędzy wielu różnych właścicieli. Generuje to permanentne konflikty strukturalne i własnościowe, które paraliżują funkcjonowanie operacyjne lotnisk, uniemożliwiają inwestycyjne nakłady w infrastrukturę bezpieczeństwa i otwierają drogę do wybiórczego wykupu poszczególnych działek pod zabudowę niedotyczącą lotnictwa.

W działaniach organów państwa rysuje się w tym obszarze głęboka i niezrozumiała sprzeczność o charakterze strategicznym. Z jednej strony, na poziomie centralnym, deklaruje się konieczność rozwoju i zachęcania do gigantycznych inwestycji w nowoczesną infrastrukturę lotniczą – czego sztandarowym przykładem są rządowe plany budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (Port Polska) oraz powiązanego z nim projektu nowego miasta lotniczego (Airport City). Z drugiej strony, w tym samym czasie, państwo wykazuje całkowitą bierność wobec faktu, że istniejąca, gotowa i niemożliwa do odtworzenia sieć mniejszych lotnisk i lądowisk GA jest bezpowrotnie likwidowana i de facto zamykana. Szczególnie wymowna jest lektura oficjalnego **Sprawozdania z realizacji Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. za lata 2023–2024** (Ministerstwo Infrastruktury, marzec 2025 r.), będącego rozliczeniem z uchwały nr 228/2023 Rady Ministrów z dnia 21 listopada 2023 r. Kierunek interwencji IV, poświęcony rynkowi General Aviation, sprowadza się w praktyce wyłącznie do monitoringu statystycznego, bez żadnych działań legislacyjnych chroniących istniejącą infrastrukturę przed likwidacją. Sam dokument przyznaje, że jego zapisy mają charakter wyłącznie „*rekomendacji realizowanych na zasadach dobrowolnej współpracy*” — pozbawiając się tym samym jakiegokolwiek instrumentu egzekwowania. W efekcie z mapy Polski zniknęły kolejne lotniska i lądowiska GA. Dobitym i jaskrawym dowodem na strategiczne znaczenie rozproszonej infrastruktury jest przypadek lotniska w **Nowym Mieście nad Pilicą**. Obiekt ten, z racji opóźnień proceduralnych, nie został w porę bezpowrotnie wyprzedany lub w całości przekazany samorządom na cele niedotyczące lotnictwa, dzięki czemu zachowano jego integralność. W efekcie, w obliczu aktualnego kryzysu geopolitycznego, obiekt ten stał się kluczowym punktem operacyjnym, na którym bezpiecznie lądują amerykańskie statki powietrzne i siły sojusznicze NATO. **To, co w minionych dekadach uchodziło za słuszną praktykę – czyli wyprzedaż mienia lotniskowego i masowe przekazywanie go samorządom pod cele komercyjne – w dzisiejszych realiach i przy obecnym poziomie zagrożenia zewnętrznego jest strategiczną zbrodnią na odporności obronnej kraju.** Podmioty lotnictwa powszechnego nie powinny być przez państwo obciążane domiarami finansowymi, lecz systemowo dofinansowywane i chronione. Warto pamiętać, że nawet w okresie PRL wojsko i organy państwowe bezwzględnie dbały o zaplecze i przyszłe kadry lotnicze, dotując aerokluby i lotnictwo powszechne jako naturalną, niezbędną bazę

rekrutacyjną. Brak tej spójności w dzisiejszej polityce transportowej doprowadzi do sytuacji, w której centralne, wielomiliardowe projekty zostaną całkowicie pozbawione tego typu sprawdzonego w warunkach kryzysowych zaplecza szkoleniowego, kadrowego i logistycznego w regionach.

Zwracam uwagę na skrajnie niebezpieczny, powtarzalny mechanizm administracyjny służący likwidacji tych obiektów. Właściciele gruntów lotniskowych (często podmioty publiczne lub komercyjne) masowo **wypowiadają umowy dzierżawy aeroklubom oraz innym podmiotom lotniczym**, względnie drastycznie **ograniczają możliwość wykonywania operacji lotniczych** poprzez sztuczne bariery regulacyjne. Następstwem tych celowych działań jest sytuacja, w której Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC) – działając stricte według przepisów formalnych – **jest zmuszony do urzędowej likwidacji i wykreślenia lotniska bądź lądowiska z rejestru z uwagi na brak tytułu prawnego użytkownika do nieruchomości**. Tworzy to patologiczną lukę prawną: usunięcie lotnictwa z danego terenu staje się banalnie proste na drodze zwykłych wypowiedzeń umów cywilnoprawnych, co natychmiastowo i bezpowrotnie zdejmuje z nieruchomości status lotniczy, otwierając przestrzeń do spekulacji gruntami.

Polskie lotniska i lądowiska General Aviation padają ofiarą systemowej fali likwidacji — napędzanej przez presję deweloperską, spekulację gruntami i krótkowzroczność samorządów szukających szybkich zysków. Szczególnie groźny jest jeden z jej nurtów: strategiczne pasy startowe biorą na cel podmioty operujące pod przykrywką spółek ze Słowacji, Węgier czy Estonii. Za tymi unijnymi parawanami — jak wynika z licznych i niepokojących informacji pojawiających się w przestrzeni medialnej — może kryć się nieprzejrzysty, głęboko zakonspirowany kapitał, nierzadko powiązany ze wschodnimi wpływami, który bez przeszkód wchłania polską infrastrukturę. Równolegle wymienione wyżej podmioty lotnicze borykają się z barierami finansowymi w postaci wysokich stawek podatku od nieruchomości naliczanych przez gminy od budowli i terenów lotniskowych, a także z niekorzystnymi zmianami w lokalnych planach zagospodarowania przestrzennego oraz nowych Planach Ogólnych gmin, które systemowo eliminują funkcje lotnicze na rzecz zabudowy komercyjnej, magazynowej czy hotelowej.

Potencjał przestrzenny dla realizacji inwestycji komercyjnych i mieszkaniowych w skali kraju jest zabezpieczony na tysiącach kilometrów kwadratowych innych gruntów. Przeznaczanie pod tego typu zabudowę unikalnej, niemożliwej do odtworzenia infrastruktury lotniczej godzi w interes publiczny oraz bezpieczeństwo państwa. Doświadczenia geopolityczne regionu Europy Środkowo-Wschodniej dowodzą, że w warunkach kryzysowych lub w przypadku relokacji sił sojuszniczych (w tym armii USA), rozproszona sieć lotnisk i lądowisk stanowi kluczowe zaplecze logistyczne, ewakuacyjne, bazę dla operacji bezzałogowych statków powietrznych (UAV) oraz Lotniczego Pogotowia Ratunkowego.

Wskazując na Ministra Infrastruktury jako na podmiot właściwy do inicjowania i prowadzenia opisanych niżej zmian ze względu na nadzór nad działem administracji rządowej „transport” oraz lotnictwem cywilnym, wnoszę o podjęcie współpracy międzyresortowej w ramach następujących obszarów legislacyjnych:

**1. Obszar kompetencji Ministra Infrastruktury (Wdrożenie procedury ochrony strategicznej i reforma postępowań przed ULC)**

Wnoszę o podjęcie prac legislacyjnych zmierzających do objęcia kluczowych lotnisk General Aviation oraz lądowisk wykazem infrastruktury krytycznej w rozumieniu art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym, prowadzonym przez Rządowe Centrum Bezpieczeństwa. Alternatywnie lub równoległe — o stworzenie odrębnej, krajowej listy lotnisk i lądowisk o znaczeniu rezerwowym dla obronności i ratownictwa, wzorowanej na mechanizmie unijnej sieci TEN-T, której objekty objęte są ochroną przed zmianą przeznaczenia.

Konsekwencją objęcia obiektu taką ochroną powinna być równoległa nowelizacja ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze, polegająca na wprowadzeniu zasady, że utrata tytułu prawnego do nieruchomości przez podmiot lotniczy nie stanowi dla Prezesa ULC automatycznej przesłanki do wykreślenia obiektu z rejestru lub ewidencji. W przypadku obiektów objętych ochroną strategiczną Prezes ULC powinien być zobowiązany do zawieszenia postępowania likwidacyjnego i niezwłocznego powiadomienia Ministra Infrastruktury oraz Rządowego Centrum Bezpieczeństwa, inicjując tym samym procedurę zabezpieczenia interesu publicznego — w tym ewentualnego wykupu lub wywłaszczenia za słusznym odszkodowaniem, gwarantowanym właścicielowi gruntu na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.

Status lotniczy nieruchomości objętej ochroną strategiczną pozostaje skuteczny erga omnes — to jest wobec wszystkich, niezależnie od bieżących stosunków cywilnoprawnych między użytkownikiem a właścicielem gruntu.

2. **Obszar kompetencji Ministra Sportu i Turystyki oraz Ministra Infrastruktury (Ochrona przed roszczeniami lokalnymi):** Nowelizacja art. 38a ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie poprzez rozszerzenie istniejącego tam katalogu obiektów i dopisanie do niego lotnisk szkoleniowych, aeroklubowych oraz lądowisk cywilnych. Wzorując się na aktualnych zmianach legislacyjnych mających chronić tory wyścigowe wraz z infrastrukturą, wnoszę o uznanie uprawiania sportów lotniczych oraz prowadzenia szkoleń lotniczych na tych obiektach za powszechne korzystanie ze środowiska w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska. Zapobiegnie to paraliżowaniu działalności ośrodków szkolenia przez nadmierne procedury administracyjne i zabezpieczy podmioty lotnicze przed

roszczeniami cywilnymi (hałasowymi) ze strony nowo powstałej w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej.

3. **Obszar kompetencji Ministra Finansów oraz Ministra Infrastruktury (Rozszerzenie zwolnienia z podatku od nieruchomości):** Obecne brzmienie art. 7 ust. 1 pkt 3 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych zwalnia z podatków wyłącznie lotniska użytku publicznego. W orzecznictwie sądów administracyjnych ugruntował się pogląd, że przedmiotowe zwolnienie odnosi się do konkretnego przedmiotu – tj. zdefiniowanego w prawie lotniczym obszaru części lotniczych, niezależnie od tego, czy faktycznie i w danym momencie jest on wykorzystywany do celów operacyjnych (Wyrok WSA z dnia 4 października 2008 r., sygn. akt I SA/OI 164/08). Wnoszę o zainicjowanie prac nad nowelizacją ww. ustawy w celu rozszerzenia tego zwolnienia przedmiotowego na każde formalne miejsce działalności lotniczej w Polsce – w tym lotniska użytku wyłącznego oraz lądowiska wpisane do ewidencji ULC, pod warunkiem utrzymywania ich w stanie zdatnym do lotu.
4. **Obszar kompetencji Ministra Obrony Narodowej oraz Ministra Infrastruktury (Zabezpieczenie przed spekulacją kapitałową i rozdrobnieniem własności):** Stworzenie ram prawnych dających Ministerstwu Obrony Narodowej prawo pierwokupu lub przymusowego wykupu (wywłaszczenia za słusznym odszkodowaniem na cele obronne) gruntów lotniskowych w przypadku prób zmiany ich przeznaczenia, sprzedaży podmiotom zagranicznym lub w sytuacji paraliżu obiektu wynikającego ze skomplikowanych konfliktów między współwłaścicielami podzielonego lotniska. Narzędzie to pozwala na scalenie struktury własnościowej kluczowych obiektów, zakończenie destabilizujących sporów oraz zabezpieczenie terenów przed spekulacją kapitałową (w tym przed podmiotami z regionów Słowacji, Węgier czy Estonii, za którymi kryć się mogą nieprzejrzyste wpływy wschodnie), przeciwdziałając tym samym potencjalnemu, intencjonalnemu osłabieniu odporności państwa.

Biorąc pod uwagę, że ochrona podmiotów lotniczych oraz infrastruktury leży w interesie publicznym, gospodarczym oraz obronnym Rzeczypospolitej Polskiej, a zaniechania w jednym z wyżej wymienionych obszarów zniweczą skutki w pozostałych, wnoszę o potraktowanie niniejszej petycji jako wniosku o podjęcie systemowej inicjatywy rządowej pod przewodnictwem Ministra Infrastruktury.

Na podstawie art. 4 ust. 3 ustawy o petycjach, nie wyrażam zgody na ujawnienie moich danych osobowych (imienia i nazwiska) na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję.

Z poważaniem,

