



GLIWICE



Politechnika
Śląska

Gliwice, 21 listopada 2025 r.

Szanowny Pan
Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

w nawiązaniu do przesłanego przez Państwa pisma LEP-2.0230.7.2024.ULC.10, Prezydent Gliwic Katarzyna Kuczyńska-Budka wraz z Jego Magnificencją Rektorem Politechniki Śląskiej prof. dr hab. inż. Markiem Pawełczykiem zgłaszają uwagi do projektu rozporządzenia w sprawie zakazów lotów i ograniczeń lotów nad miastami.

Chcemy podkreślić, że sprawa jest dla nas bardzo ważna, ponieważ w granicach administracyjnych miasta Gliwice znajduje się lotnisko użytku publicznego, z którego wykonywane są loty szkolne, sportowe i biznesowe. Obiekt wciąż się rozwija, w ostatnich latach wykonano na lotnisku istotne zmiany i inwestycje. Jest to miejsce kształcenia kadr lotniczych, działalności Aeroklubu Gliwickiego, Akademickiego Ośrodka Szkolenia Lotniczego Politechniki Śląskiej, komercyjnych szkół lotniczych, a także przedsiębiorstw z branży lotniczej. Realizowane są innowacyjne projekty technologiczne.

Funkcjonowanie lotniska pozwala na rozwój nowoczesnych kompetencji związanych z lotnictwem cywilnym, popularyzowanie sportów lotniczych, edukację młodzieży. Przynosi też realne korzyści gospodarcze (przychody z usług lotniczych, nowe miejsca pracy, przychody z podatków) i wspiera promocję Gliwic. Traktowane jest przez miasto jako miejsce o kluczowym znaczeniu, co zostało uwzględnione w „Strategii rozwoju miasta Gliwice do roku 2040 »Gliwice 2040«”.

Należy z całą mocą stwierdzić, że wyznaczenie stref R, zgodnie z projektem rozporządzenia, spowoduje drastyczne zmniejszenie ruchu lotniczego zewnętrznego, a większość ruchu lokalnego i szkolnego zostanie uniemożliwiona. Taka sytuacja wygeneruje realne straty rozwojowe, wizerunkowe i finansowe dla miasta Gliwice.

Proponowana zmiana rozporządzenia oznacza, że zarówno Lotnisko Gliwice jak i ATZ lotniska zostaną objęte strefą ograniczoną (R). Spowoduje to konieczność uzyskiwania zgody na wszystkie operacje lotnicze inne niż związane z podejściem do lądowania lub odlotem z Lotniska Gliwice. Tego rodzaju operacjami będą wszystkie loty prywatne, szkoleniowe i usługowe – zwolnienie obejmuje wyłącznie podejście do lądowania i odlot, co w przypadku aglomeracji górnośląskiej uniemożliwi przelot nad tym terenem. W konsekwencji każdy podmiot musiałby uzyskiwać odpowiednią zgodę na wykonywanie operacji lotniczych, przy czym projekt nie zakłada w jakiej

formie prawnej, na jakich zasadach. Wiadomy jest tylko podmiot wydający taką zgodę – właściwy prezydent miasta. To też jest rozwiązanie nieodpowiednie, co szerzej zostało opisane w dalszej części pisma (w tym wątpliwość co do faktycznych podstaw wydawania zgód). W konsekwencji dojdzie do sytuacji, w której przelot na bezpiecznej wysokości nad miastem aglomeracji górnośląskiej będzie wymagał uzyskania zgody każdego prezydenta miasta. W praktyce będzie to działanie niemożliwe do realizacji, co doprowadzi do znaczących szkód materialnych podmiotów zaangażowanych w działalność lotniczą w naszym regionie.

Najważniejsze ryzyka wynikające z projektu regulacji obejmują:

1. **ryzyka gospodarcze** – zniszczenie części rynku GA, utrudnienia działań operatorów wykonujących inspekcję obiektów z powietrza lub zdjęcia fotogrametryczne, zniechęcenie inwestorów do włączania się w rozwój lotnictwa i infrastruktury, przenoszenie działalności lotniczej za granicę;
2. **ryzyka społeczne i wizerunkowe** – osłabienie wizerunku Polski – tworzenie obrazu kraju nadmiernie restrykcyjnego wobec lotnictwa, postępującego niezgodnie z prawem UE i zasadami SES, wzrost konfliktów między użytkownikami przestrzeni powietrznej, a także potencjalne roszczenia odszkodowawcze wobec Skarbu Państwa;
3. **ryzyka organizacyjne i operacyjne**, w tym chaos kompetencyjny – samorządy nie mogą i nie powinny zarządzać przestrzenią powietrzną, ponieważ jest to sprzeczne z zasadami jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES), a – uwzględniając granice poziome stref – prezydenci poszczególnych miast wykroczyliby poza swój ustawowy zakres kompetencyjny (granice poszczególnych stref przebiegają przez wiele sąsiednich gmin, gdzie dany prezydent miasta nie posiada jurysdykcji);
4. **ryzyka bezpieczeństwa** – niespójność przepisów z załącznikami ICAO oraz wytycznymi EASA doprowadzi do zróżnicowania w sposobie wykonywania lotów przez załogi statków powietrznych, próbę omijania stref, co przełoży się na stworzenie obciążonych „korytarzy” powietrznych;
5. **ryzyka prawne**, które obejmą unieważnienie rozporządzenia w całości na podstawie skarg (ryzyko naruszania prawa UE) i procesów sądowych, przy zarzucie działania ultra vires przez Ministra Infrastruktury, a także naruszenia konstytucyjne.

Ad. 1. Na lotnisku w Gliwicach od wielu lat są konsekwentnie prowadzone inwestycje, które mają na celu wzmocnienie jego znaczenia jako ośrodka szkoleniowego, edukacyjnego i biznesowego.

Tylko Górnośląski Akcelerator Przedsiębiorczości Rynkowej Sp. z o.o., pełniący rolę zarządcy lotniska i będący spółką z większościowym kapitałem miasta Gliwice, prowadził **liczone w dziesiątkach milionów złotych inwestycje** związane z:

- 1) budowę, wraz Aeroklubem Gliwice, Gliwickiego Centrum Edukacji Lotniczej (GCEL) – projekt o łącznej wartości 33.564.262,36 zł, w tym pozyskane dofinansowanie w kwocie 20.335.051,59 zł;
- 2) budowę betonowego pasa startowego wraz z płytą postojową – projekt o łącznej wartości 36.760.966,43 zł, sfinansowany ze środków własnych GAPR;
- 3) budowę Gliwickiego Parku Techniki, Technologii i Edukacji Lotniczej (GPTTEL) – projekt o łącznej wartości 49.376.022,71 złotych, w tym dofinansowanie pozyskane z Programu

„Fundusze Europejskie dla Śląskiego” w wysokości 29.555.400 zł, współfinansowanie z krajowych środków budżetu Państwa w kwocie 5.533.463,29 zł.

Prowadzone inwestycje sprawiły, że **liczni inwestorzy wybrali teren lotniska w Gliwicach na swoją działalność**. Działa tam Politechnika Śląska, która wybudowała i wyposażyła w flotę samolotów Akademicki Ośrodek Szkolenia Lotniczego, inwestując ponad 50 mln złotych. Tym samym Politechnika Śląska dołączyła do zaszczytnego grona uczelni posiadających tego typu ośrodek szkolenia lotniczego.

Obecnie Politechnika Śląska kształci około tysiąca studentów na specjalnościach lotniczych, w tym ponad dwustu realizuje szkolenia do uzyskania licencji kategorii liniowego pilota samolotowego ATPL(A), szkolenia dla mechaników lotniczych kategorii B1.1. – samoloty turbinowe i kategorii B3 – samoloty o masie całkowitej do 2000 kg, kontrolerów ruchu lotniczego w kategorii kontrolera TWR i kontrolera zbliżania APP.

Dla wszystkich grup studentów realizowane są zajęcia specjalistyczne na bazie infrastruktury Lotniska Gliwice. W najbliższej przyszłości Politechnika Śląska planuje rozbudować bazę szkoleniową na potrzeby dynamicznie rozwijającego się sektora systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Uczelnia dysponuje następującymi ośrodkami z certyfikacją EASA, prowadzącymi swoją działalność na Lotnisku Gliwice:

- Akademicki Ośrodek Szkolenia Lotniczego Politechniki Śląskiej (ATO), nr certyfikatu PL/ATO – 78;
- Ośrodek Szkolenia Mechaników Obsługi Technicznej (MTO) – Part-147 - Politechniki Śląskiej, nr certyfikatu PL 147.0021;
- Organizacja Obsługi Technicznej Statków Powietrznych (AMO) Politechniki Śląskiej, nr certyfikatu PL MF.053;
- Organizacja Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu Samolotów (CAMO), nr certyfikatu PL MG.230;
- Ośrodek Szkolenia Obsług Bezzałogowych Statków Powietrznych (OSPOSBSP) Politechniki Śląskiej, zaświadczenie o wpisie do Rejestru Podmiotów Szkoleniowych nr 261 RPS-06/2018;
- Organizacja Szkolenia Kontrolerów Ruchu Lotniczego (CAPTO), nr certyfikatu – PL/ATCO-TO/AOSSRL/1.

Kształcenie na specjalnościach lotniczych wpisuje się w strategię rozwoju regionu, wychodzi naprzeciw oczekiwaniom młodzieży kończącej edukację na poziomie szkół średnich, planującej związać swoją przyszłość z branżą lotniczą. Wprowadzenie przedmiotowych zmian postawi Politechnikę Śląską przed koniecznością podjęcia decyzji co do przyszłości kształcenia i szkolenia lotniczego. Prawdopodobnie koszty związane z przeniesieniem bazy szkoleniowej w inne miejsce, jak również i odległość po zmianie miejsca jej lokalizacji – min. 80 – 100 km spowodują, że dalsze kontynuowanie działania w takim szerokim zakresie nie będzie możliwe.

Na terenie gliwickiego lotniska, oprócz Aeroklubu Gliwice i Politechniki Śląskiej, działają:

- 1) jedna z najpopularniejszych stref spadochronowych i Szkoła Spadochronowa PLSilesia, umożliwiająca wykonywanie skoków tandemowych oraz uczestnictwo w kursach spadochronowych AFF (rocznie ponad 20 000 skoków);

- 2) Ośrodki Szkolenia Pilotów Air4 i FlyDream Academy, które posiadają certyfikat zatwierdzonych ośrodków szkolenia (ATO) pozwalający na organizowanie i przeprowadzanie szkoleń lotniczych do licencji: pilota samolotowego rekreacyjnego LAPL(A), pilota samolotowego turystycznego PPL(A), pilota samolotowego zawodowego CPL(A), uprawnienia VFR NOC, uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów IR(A)/SE oraz IR(A)/ME, a także teoretycznych szkoleń do licencji pilota liniowego ATPL(A);
- 3) inwestorzy i firmy z branży lotniczej: AT Silesia powołana do produkcji samolotów polskiej konstrukcji AT-5 i AT-6, Artus Aircraft – fabryka samolotów ultralekkich i dronów, MODENA Group Sp. z o.o.;
- 4) Flytronic wchodzący do grupy WB Group;
- 5) pierwszy w Polsce salon sprzedaży samolotów SkyDream;
- 6) hangary dla właścicieli prywatnych statków powietrznych, których koszty budowy wynosiły wiele milionów złotych;
- 7) kontenerowa stacja paliw oferująca wszystkie trzy użytkowane paliwa lotnicze (MOGAS, AVGAS, JET-A1), zarządzana przez spółkę MEGA Niezgoda i Skulik sp. j.;
- 8) restauracja L'Avion.

Wszystkie wymienione podmioty poniosą poważne straty finansowe po wprowadzeniu rozporządzenia w życie. Wiążą się one z brakiem możliwości prowadzenia lotów szybowcowych, motoszybowcowych oraz skoków spadochronowych. Znacząco ograniczone będą loty samolotowe.

Ważny jest również fakt, że **lotnisko w Gliwicach jest wykorzystywane do szkoleń żołnierzy** przez jednostki wojskowe, takie jak:

- Batalion Powietrznodesantowy im. gen. dyw. Edwina Rozłubirskiego wchodzący w skład 6. Brygady Powietrznodesantowej im. gen. bryg. Stanisława Sosabowskiego,
- specjalna Jednostka Wojskowa AGAT,
- 8. Baza Lotnictwa Transportowego im. płk. pil. Stanisława Jakuba Skarżyńskiego z dowództwem w Krakowie-Balicach,
- 33. Baza Lotnictwa Transportowego im. płk. pil. Wiktora Pniewskiego z dowództwem w Powidzu.

Ograniczenie ruchu lotniczego na lotnisku w Gliwicach spowoduje, że jednostki te utracą możliwość prowadzenia szkoleń przez żołnierzy. Przepis zawarty w § 8 ust. 1 rozporządzenia ws. zakazów i ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące nie przewiduje bowiem wyłączenia dla lotów związanych ze szkoleniem jednostek wojskowych, zatem będą one traktowane jako normalne loty cywilne, ze wszystkimi restrykcjami związanymi z istnieniem strefy ograniczonej.

Ad. 2. Szkody społeczne i finansowe mogą być znacznie wyższe niż jakiegokolwiek korzyści wynikające z wprowadzenia proponowanych ograniczeń. Regulacja wywoła bardzo duże negatywne skutki, a w szczególności zniechęci młodych ludzi do podejmowania szkolenia lotniczego, ograniczy rozwój społeczności aeroklubowych i inicjatyw edukacyjnych. Ma to istotne znaczenie dla studentów Politechniki Śląskiej, którzy utracą możliwość szkoleń na lotnisku.

Oslabiany będzie wizerunek Polski, ponieważ wprowadzenie stałych, szeroko zakrojonych ograniczeń lotów nad miastami – szczególnie w sposób niepoparty analizą ryzyka, bez proporcjonalności i w kontraście do praktyk UE – sprawia, że:

- 1) państwo zaczyna być postrzegane jako „nadmiernie restrykcyjne wobec branży General Aviation”,
- 2) regulacje odbiegają od standardów europejskich (gdzie minimalne wysokości SERA obowiązują we wszystkich państwach),
- 3) administracja publiczna wywiera presję na sektor, który w UE jest traktowany jako element infrastruktury mobilności i innowacji.

Nastąpi również utrata zaufania branży lotniczej do polskiego regulatora (ULC, MI), a także zniechęcenie zagranicznych operatorów, szkół lotniczych, inwestorów i pilotów do działalności w Polsce. Wprowadzenie rozporządzenia sprawi, że Polska będzie kojarzona z krajem, gdzie prawo lotnicze jest niestabilne, nieprzewidywalne, nadmiernie zbiurokratyzowane, a także sprzeczne z regulacjami UE. To z kolei może pociągnąć za sobą osłabienie pozycji Polski w strukturach europejskich (EASA, Eurocontrol) – jako państwa, które „nie przestrzega ducha i litery regulacji” dotyczących wspólnej przestrzeni powietrznej (Single European Sky).

Rozporządzenie spowoduje wzrost konfliktów między użytkownikami przestrzeni powietrznej, ponieważ stałe strefy R eliminują lub mocno ograniczają lotnictwo ogólne na dużych obszarach kraju, podczas gdy:

- 1) lotnictwo państwowe (policja, wojsko) nie podlega takim ograniczeniom,
- 2) lotnictwo komercyjne funkcjonuje głównie w TMA, wykonuje loty nad miastami w obrębie opublikowanych procedur odlotowych i dolotowych, przez co nie odczuje tych zmian,
- 3) największe obciążenia dotkną tylko jedną grupę użytkowników – General Aviation (GA), dla których omijanie tych stref zarówno lateralnie, jak i wertykalnie, będzie stanowić największe zagrożenie.

Prowadzi to do wrażenia „nierówności i dyskryminacji”, co jest sprzeczne z zasadami SES (Single European Sky).

Do konfliktów, które mogą się nasilić należy zaliczyć również:

- 1) GA vs. administracja państwowa, ponieważ środowisko będzie postrzegało nowe przepisy jako celowe ograniczanie ich funkcjonowania;
- 2) GA vs. samorządy – jeśli samorządy miałyby wydawać zgody na loty, może powstać chaos kompetencyjny, interpretacyjny, lokalne konflikty, nieuzasadnione odmowy na wykonywanie lotów, uznaniowość prezydenta dot. wykonywanego lotu bez oparcia decyzji na właściwych podstawach merytorycznego bezpieczeństwa lotów;
- 3) GA vs. wojsko/policja, ponieważ działania państwowe będą postrzegane jako uprzywilejowane, a wprowadzone przepisy jako dyskryminujące sektor cywilny.

Wejście nowych przepisów będzie powodować potencjalne roszczenia odszkodowawcze wobec Skarbu Państwa. Jeżeli rozporządzenie zostanie uznane za sprzeczne z prawem UE (tzw. zasada Francovich), sprzeczne z Konstytucją RP (art. 77 KRP), przekraczające delegację ustawową (art. 417 i 417¹ Kodeksu cywilnego), to przedsiębiorcy dotknięci jego skutkami będą mogli dochodzić roszczeń od Skarbu Państwa. Rodzaje szkód, które mogą zostać zgłoszone, to:

- 1) utrata przychodów przez operatorów ATO, DTO, aerokluby,
- 2) zablokowanie inwestycji w infrastrukturę lotniczą,
- 3) koszty migracji działalności za granicę,
- 4) zmniejszenie wartości przedsiębiorstw (szkoły lotnicze, firmy foto/inspekcyjne),
- 5) koszty przygotowania lotów, które stają się niemożliwe,
- 6) utracone korzyści z działalności komercyjnej GA (monitoring, transport, badania, geodezja).

Warto w tym miejscu podkreślić, że istnieją liczne wyroki potwierdzające niezgodność z prawem podobnych przepisów z 2019 r. Środowisko GA już wcześniej podejmowało w tej sprawie kroki prawne. Opiniowany obecnie projekt rozporządzenia Ministerstwa Infrastruktury, w ocenie radców prawnych specjalizujących się w prawie lotniczym i międzynarodowym, narusza prawo Unii Europejskiej i Konstytucję, co skutkuje możliwością wykazania bezprawności legislacyjnej, a minister właściwy ds. transportu naraża się na odpowiedzialność karną przed Trybunałem Stanu.

Ad. 3. Utrzymanie uprawnień właściwemu terytorialnie Prezydentowi Miasta Gliwice do oceny możliwości przelotu przez wyznaczoną strefę R budzi wątpliwości odnośnie zachowania zasady właściwości organu (art. 19-21 Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego). Prezydent Miasta nie jest organem kompetentnym do oceny bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych. Kompetencja ta nie znajduje oparcia w przepisach regulujących organizację samorządów, a jednocześnie wkracza w zakres kompetencji Prezesa ULC (art. 21 ust. 1 i 2 Prawa lotniczego). Jeżeli strefy R musiałyby zostać wyznaczone i jakiegokolwiek organ miałby wydawać tego rodzaju zgody, to jedynym do tego predystynowanym jest Prezes ULC.

W poprzednich latach (przed 2019 r.) zgodę na wykonywanie operacji na wysokości poniżej obowiązujących przepisów wydawał Prezes ULC. Było to rozwiązanie optymalne, gdyż odpowiedzialność za analizę merytoryczną ponosił urząd z właściwymi kompetencjami do tego powołany. Warto przeanalizować możliwość powrotu do tych rozwiązań.

Co nie powinno pozostawać bez znaczenia, w przypadku wprowadzenia strefy ograniczonej (do której wlot może nastąpić wyłącznie w drodze wyjątku) przez organy posiadające odpowiednią wiedzę w zakresie lotnictwa (MI, Prezes ULC), będzie obowiązywała „zasada racjonalnego ustawodawcy”. Wobec powyższego Prezydent Miasta nie będzie miał podstawy, żeby de facto podważać te decyzje i wydawać zgody na wykonywanie operacji lotniczych w strefach.

Ad. 4. niespójność przepisów z załącznikiem 2 ICAO oraz wytycznymi i przepisami EASA oraz Komisji Europejskiej doprowadzi do tego, że część załóg lotniczych będzie próbować proponowaną strefę omijać po jej obwodzie, tworząc w tych miejscach „korytarze” powietrzne, gdzie znacząco zwiększy się ruch lotniczy, zmniejszy się marginesy bezpieczeństwa oraz zwiększy uciążliwość związana z hałasem. Pozostałe załogi będą: albo próbować wykorzystywać lotnisko i przelatywać przez nie wyłącznie celem zdjęcia odpowiedzialności karnej za przelot przez strefę, albo będą w ogóle próbować pozostawać niewidoczne dla radarów kontroli ruchu lotniczego poprzez wyłączenie urządzeń namierzających (transponderów), powodując tym samym zwiększone ryzyko niebezpieczeństwa zderzenia w powietrzu.

Ad. 5. Minister właściwy ds. transportu (aktualnie Minister Infrastruktury) może w rozporządzeniu wprowadzać ograniczenia lub zakazy lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące ale wyłącznie w oparciu o upoważnienie z art. 119 ust. 2 Prawa lotniczego oraz zgodnie z przepisami UE, w szczególności

z Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) SERA. Każdorazowe wprowadzenie strefy R wymaga przeprowadzenia analizy ryzyka, z której wynika, że ograniczenia wynikające z SERA.3105 są niewystarczające. Niedopuszczalne jest wprowadzanie stref ograniczonych w oparciu o niedoprecyzowane wskaźniki. Zgodnie z SERA.3105 kluczowe jest wykazanie, że istnieje obiektywne ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego, a rozwiązanie stosowane w celu ograniczenia tego ryzyka musi być proporcjonalne i konieczne. Wnioski w tym zakresie muszą wynikać z oceny ryzyka, której w przedmiotowej zmianie nie przedstawiono. Wskazanie 513 statków powietrznych i awarii w 36% na przelocie (vide uzasadnienie projektu) jest wyłącznie zestawieniem statystycznym bez ich szerszej interpretacji i analizy merytorycznej. Do tego, jeżeli projekt zrównuje ograniczenia dla śmigłowców jednosilnikowych z szybowcami (które mają kilkunastokrotnie większą doskonałość aerodynamiczną), to wydaje się, że wymóg proporcjonalności ograniczeń nie został spełniony.

Nie zostało wskazane żadne zdarzenie lotnicze, które mogłoby być podstawą do wprowadzania dodatkowych ograniczeń. Takim zdarzeniem mogłoby być np. awaryjne lądowanie statku powietrznego w terenie zabudowanym. Prezes ULC ma pełny dostęp do wszystkich zdarzeń poprzez ECCAIRS 2, wobec czego uzasadnione byłoby podanie takich informacji. Jeżeli takich zdarzeń nie było, to nie istnieje podstawa do ograniczania przestrzeni powietrznej. W konsekwencji projekt nosi znamiona sprzeczności z przepisami Rozporządzenia SERA, które ma status rozporządzenia wykonawczego KE.

Projekt rozporządzenia nie odnosi się do podstawowych założeń regulacji UE, zgodnie z którymi minimalna wysokość lotu została już określona w Rozporządzeniu SERA. Proszę zauważyć, że nie jest to tylko przepis SERA.5005(f), gdzie obowiązuje wysokość dla lotów VFR w dzień 300m (1000ft) nad obszarami zabudowanymi. Prawo UE zawiera dwa podstawowe przepisy, które muszą być stosowane w sposób łączny:

- SERA.5005(f) daje podstawowe minima 300m (1000ft) oraz 150m (500ft),
- SERA.3105 stanowi, że lot musi być wykonywany na „wysokości, która w przypadku sytuacji awaryjnej pozwoli na wykonanie lądowania bez nadmiernego narażania osób lub mienia na ziemi”.

Oznacza to, że nie zawsze będzie wystarczające zachowanie tylko wysokości 300 m nad zabudową – konieczne jest dokonanie przed dowódcę oceny rozległości zabudowy i dostosowanie do tego swojej wysokości – nie w sposób arbitralny, ale związany z możliwościami operacyjnymi danego statku powietrznego. Projekt zmiany rozporządzenia nie uwzględnia tego aspektu. W efekcie została przedstawiona propozycja, w której arbitralne decyzje zrównują możliwość lądowania awaryjnego szybowca (nawet wyczynowego) ze śmigłowcem – obie kategorie tych statków powietrznych mają podlegać takim samym ograniczeniom.

Wprowadzanie stałych stref R nad dużymi miastami ingeruje w strukturę przestrzeni powietrznej, co jest materią unijną, a nie krajową.

Wyroki sądów potwierdzają wadliwość wcześniejszych regulacji o „lotach nad miastami”. W opiniach cytowane są liczne wyroki sądów administracyjnych i karnych, które jednoznacznie uznały podobne przepisy za:

- 1) sprzeczne z SERA,

- 2) niewiążące jako przepisy ruchu lotniczego,
- 3) niemogące stanowić podstawy odpowiedzialności karnej.

Biorąc powyższe pod uwagę, **zwracamy się z uprzejmą prośbą do Pana Ministra o wycofanie obecnego projektu rozporządzenia w sprawie zakazów lotów i ograniczeń lotów nad miastami.** W naszej opinii zaproponowany kierunek zmian nie przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa lotów, a wręcz przeciwnie - wywoła liczne negatywne skutki społeczne, wizerunkowe, finansowe i gospodarcze dla Polski.

Z poważaniem

Katarzyna Kuczyńska-Budka
Prezydent Miasta Gliwice

prof. dr hab. inż. Marek Pawełczyk
Rektor Politechniki Śląskiej w Gliwicach