

, dnia 2 listopada 2024 r.

Ministerstwo Infrastruktury  
ul. Chałubińskiego 4/6,  
00-928 Warszawa

Działając w trybie Ustawy o Petycjach z dnia 11 lipca 2014 roku (tj. Dz. U. 2018 poz. 870), przedkładam petycję w celu podjęcia kroków w interesie publicznym i usprawnienia systemu prawnego.

### **[Przedmiot petycji]**

Zmiana w art. 189e ust. 1 Ustawy Prawo Lotnicze poprzez wykreślenie warunku „powzięcia wiadomości o aktualnie prowadzonym postępowaniu karnym przeciwko osobie” jako przesłanki do stwierdzenia negatywnych przesłanek.

### **[Uzasadnienie]**

W związku z powyższym, proszę o dokonanie zmiany w przepisie Art. 189e ust. 1 ustawy Prawo Lotnicze poprzez skreślenie fragmentu dotyczącego powzięcia wiadomości o aktualnie prowadzonym postępowaniu karnym przeciwko osobie, pozostawiając natomiast skazania prawomocnym wyrokiem. Proszę o przyjęcie poniższej propozycji zmiany:

#### **Art. 189e. [Ustalenie istnienia negatywnych przesłanek]**

1. Komendant oddziału Straży Granicznej stwierdza istnienie negatywnych przesłanek w przypadku wystąpienia zagrożenia dla obronności lub bezpieczeństwa państwa i porządku publicznego oraz o skazaniu jej prawomocnym wyrokiem w związku z następującym katalogiem przestępstw stosowanych w innych krajach:
  - Przesłanki związane z terroryzmem (art. 115 § 20, 129, 130, 131, 132, 133, 134a, 137 i 138 Kodeksu karnego);
  - Przesłanki nieodpowiednie dla sektora lotniczego, takie jak wykroczenia imigracyjne (art. 264a, 265 § 1 Kodeksu karnego);
  - Przesłanki, które mogą prowadzić do narażenia na wpływ lub przymus (art. 209, 211, 212, 213 Kodeksu karnego);
  - Przesłanki podważające integralność i wiarygodność osoby (art. 228, 229, 232 Kodeksu karnego).

#### **Uzasadnienie:**

1. **Brak związku z zagrożeniem bezpieczeństwa:** Wprowadzenie wymogu oceny na podstawie prowadzonych postępowań karnych, a nie wyłącznie na podstawie wyroków, prowadzi do nieproporcjonalnego zaostrzenia przepisów. W praktyce, osoby, które są jedynie obiektem

postępowania karnego, a nie zostały skazane, są traktowane jako zagrożenie dla bezpieczeństwa państwa i porządku publicznego, co jest sprzeczne z zasadą domniemania niewinności. Przepisy te mogą prowadzić do sytuacji, w której osoby niewinne są niesłusznie wykluczane z możliwości pełnienia funkcji w sektorze lotniczym.

## 2. Naruszenie zasad prawa unijnego:

Zamiast skupić się na wprowadzeniu przepisów zgodnych z unijnymi wymaganiami, polski ustawodawca wprowadził nadmiernie rozbudowane regulacje, tworząc tym samym swego rodzaju "ślepą uliczkę". Zgodnie z Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) 2019/103,, rozszerzone sprawdzenie przeszłości powinno obejmować:

- a) ustalenie tożsamości osoby na podstawie dokumentów potwierdzających tożsamość;
- b) sprawdzenie rejestrów karnych we wszystkich państwach pobytu z co najmniej 5 poprzedzających lat;
- c) weryfikację zatrudnienia, kształcenia oraz wszystkich przerw w działalności z co najmniej 5 poprzedzających lat;
- d) analizę danych wywiadowczych oraz wszelkich innych istotnych informacji dostępnych właściwym organom krajowym, które mogą być kluczowe do oceny, czy dana osoba jest odpowiednia do pełnienia funkcji wymagającej rozszerzonego sprawdzenia przeszłości.

Tymczasem polskie przepisy poszły o krok dalej, wprowadzając dodatkowe, niepotrzebne komplikacje, takie jak możliwość wykluczania osób na podstawie **samych zarzutów**, bez konieczności prawomocnego wyroku. Taka **nadinterpretacja** unijnych regulacji prowadzi do **niepotrzebnych barier** na rynku pracy, szczególnie w sektorze lotniczym, i nie spełnia celów, jakie zakładało prawo unijne.

3. **Wpływ na rynek pracy:** Przepisy te mają poważne konsekwencje praktyczne dla rynku pracy w Polsce. Polski obywatel, na przykład pilot, w przypadku postawienia zarzutów może napotkać trudności w znalezieniu zatrudnienia w kraju. Może jednak znaleźć pracę w innych państwach UE, gdzie takie restrykcje nie są stosowane. W rezultacie, miejsce pracy w Polsce może zostać zajęte przez pracownika z innego państwa członkowskiego, które nie stosuje rygorystycznych przepisów dotyczących osób z postawionymi zarzutami, ani też nie dostarczy Straży Granicznej danych na temat postawienia zarzutów. Taka sytuacja nie tylko **osłabia konkurencyjność polskiego rynku pracy**, ale również może **zmuszać obywateli do emigracji zarobkowej**, co jest niekorzystne dla krajowej gospodarki.

W efekcie, zamiast wspierać rozwój sektora lotniczego i innych branż, polskie przepisy prowadzą do **odpływu wykwalifikowanych pracowników** oraz napływu osób z innych krajów UE, co zaburza równowagę rynku pracy w Polsce.

4. **Możliwe wpływy zewnętrzne:** Istnieją również obawy, że wprowadzenie takich zaostreżeń może być wynikiem wpływów zewnętrznych, w tym potencjalnie z Kremla, co podważa transparentność i niezależność procesu legislacyjnego oraz może szkodzić interesom narodowym. Obecne przepisy w art. 189e ust. 1, które pozwalają na wykluczanie osób z sektora lotniczego na podstawie prowadzonych postępowań karnych, ale bez prawomocnych wyroków,

prowadzą do dyskryminacji polskich obywateli. Obywatele innych krajów Unii Europejskiej, którzy mogą być również przedmiotem podobnych postępowań, nie są automatycznie wykluczani z pracy w Polsce ani w swoich rodzimych państwach, o ile nie zostali skazani prawomocnym wyrokiem. W wielu krajach UE restrykcje te są mniej rygorystyczne, co umożliwia tamtejszym obywatelom dalsze wykonywanie pracy w sektorze lotniczym, dopóki nie zapadnie ostateczny wyrok.

Polscy obywatele natomiast, zgodnie z obowiązującymi przepisami, są automatycznie traktowani jako zagrożenie dla bezpieczeństwa państwa i porządku publicznego już na etapie prowadzonego postępowania, bez względu na to, czy zostaną ostatecznie uniewinnieni. W praktyce oznacza to, że polski pilot lub pracownik sektora lotniczego może zostać pozbawiony możliwości pracy na podstawie samego zarzutu, mimo braku prawomocnego wyroku, podczas gdy obywatel innego państwa UE w tej samej sytuacji nie spotyka się z takimi ograniczeniami.

Taka regulacja nie tylko faworyzuje obywateli innych krajów, którzy mogą w Polsce wykonywać pracę, nie będąc poddani równie restrykcyjnym przepisom, ale także zmusza polskich obywateli do poszukiwania pracy za granicą, gdzie takie ograniczenia nie obowiązują. Tym samym polscy obywatele znajdują się w niekorzystnej pozycji na krajowym rynku pracy, co w praktyce prowadzi do ich dyskryminacji w porównaniu z obywatelami innych państw UE.

Dyskryminacyjne działanie tych przepisów narusza fundamentalne zasady równości wobec prawa i prowadzi do nieuzasadnionego ograniczania praw pracowniczych polskich obywateli w ich własnym kraju. W związku z tym można przypuszczać, że takie antynarodowe inspiracje mogły pochodzić z zewnątrz kraju.

5. **Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r. ).** Zmiana zapisu byłoby pierwszym a w zasadzie jedynym do tej pory krokiem w zakresie „*Analizy regulacji i barier administracyjnych oraz obszarów łamania regulacji przez użytkowników i propozycja adekwatnych rozwiązań*” zawartych w ww. planie przez Ministerstwo Infrastruktury. Do dnia złożenia petycji Ministerstwo oraz ULC nie dość, że nie podjęły żadnego kroku związanego z likwidacją barier administracyjnych sektora, ani nawet nie zaplanowały takich działań.
6. **Opóźnienia w procesie:** Obecne przepisy powodują, że wnioski są sprawdzane przez 2 miesiące, co prowadzi do opóźnień i wpływa na działalność przewoźników oraz lotnisk. Skrócenie czasu rozpatrywania wniosków jest niezbędne dla sprawnego funkcjonowania sektora lotniczego. Przewodniczący Kamil Wnuk na posiedzeniu podkomisji ds. lotnictwa cywilnego zauważył, że tak długotrwałe sprawdzanie przeszłości przypomina działanie mafii i może być efektem działań prokremlowskich grup interesów, co podważa sensowność przepisów oraz ich wpływ na sektor lotniczy.

Działania Straży Granicznej powinny być precyzyjne, opierać się na jednoznacznych kryteriach oraz być zgodne z jasno określoną procedurą, w tym z **możliwością odwołania się od decyzji**. Obecny brak klarownej procedury odwoławczej oraz niejasne zasady, według których podejmowane są decyzje, sprawiają, że osoby mogą być wykluczane z sektora lotniczego bez jednoznacznych wyjaśnień i możliwości obrony swoich praw. Należy zweryfikować zgodność obecnych regulacji pod kątem naruszenia art. 47 KPP i 45 Konstytucji RP.

Dodatkowo, należy zwrócić uwagę, że niewielka pomyłka w zakresie stosowania przepisów prawa lotniczego, które przewidują karę pozbawienia wolności do lat 5 za naruszenie przepisów dotyczących ruchu lotniczego (Art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. a Ustawy Prawo Lotnicze), może prowadzić do postawienia pilotowi zarzutów, co ma poważne konsekwencje zawodowe i osobiste.

W związku z powyższym, wnoszę o skreślenie drugiego warunku w artykule 189e ust. 1 ustawy Prawo Lotnicze oraz dostosowanie przepisów do standardów unijnych, w celu zapewnienia sprawiedliwości, przejrzystości i zgodności z zasadami prawa unijnego.

Z poważaniem,

*Proszę o odpowiedź tylko drogą elektroniczną. Nie wyrażam zgody na podstawie Ustawy o petycjach i Ustawie o dostępie do informacji publicznej na publikację, udostępnienia, powielenia i utrwalania danych i danej pojedynczej: imienia i nazwiska, loginu konta, adresu, adresu e-mailowego, miejscowości sporządzenia*