

PETYCJA w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie (RCL UD375)

Rada Ministrów
Marszałek Sejmu
Marszałek Senatu
Sejm Rzeczypospolitej Polskiej
Senat Rzeczypospolitej Polskiej

PETYCJA

w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (RCL UD375)

My, mieszkańcy gminy Zabierzów, Liszki, Wielka Wieś oraz Zielonki, niniejszym składamy przedmiotową petycję, bowiem z najwyższym zaniepokojeniem przyjęliśmy oświadczenie Ministra Infrastruktury Andrzeja Adamczyka w prasie, że typowo cywilna, niezwiązana z wojskowością inwestycja w postaci budowy nowego pasa startowego na lotnisku Kraków-Balice ma być zrealizowana na podstawie nowej specustawy, „z pominięciem mozolnych procedur”. Minister uzasadnił swoją tezę stwierdzeniem, że przedmiotowe lotnisko ma charakter NATOwski, a inwestycja ta jest pilna z uwagi na toczącą się wojnę na Ukrainie. Teza ta jest z gruntu fałszywa i stanowczo sprzeciwiamy się ograniczeniu naszych praw oraz instrumentalnemu wykorzystywaniu toczącej się wojny, po półtorej roku od jej rozpoczęcia i po sześciu latach od wszczęcia postępowania środowiskowego dla przedmiotowej inwestycji. Twierdzenia Ministra umożliwiły całkowicie wadliwe zapisy Rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (nr RCL UD375, dalej: projekt). Ustawa została skonstruowana tak, by trudności w zakresie oceny oddziaływania na środowisko, z jakimi boryka się obecnie Kraków Airport, w szczególności w zakresie wariantowania przedsięwzięcia, zostały usunięte. Zapisy te niezwłocznie winny zostać poprawione i uszczelnione w toku procesu legislacyjnego celem uniknięcia ich obchodzenia we wskazany powyżej sposób.

Zgodnie z doniesieniami prasowymi, pas startowy kluczowego lotniska dla NATO tj. portu lotniczego Rzeszów-Jasionka za ok. 1,5 roku zostanie zamknięty celem remontu na 4 miesiące. W tym czasie operacje lotnicze, w tym wojskowe, przejmie port lotniczy w Lublinie. Powyższe pokazuje, że na cele wojskowe wcale nie jest konieczna budowa nowych pasów startowych i z powodzeniem można zamknąć lotnisko na kilka miesięcy celem remontu, mimo iż ma kluczowe znaczenie dla NATO i jest znacznie bliżej Ukrainy, na terenie której toczy się wojna, niż lotnisko Kraków-Balice. Powstaje zatem zasadnicze pytanie: skoro tak strategiczny z punktu widzenia obronności port lotniczy jak Rzeszów-Jasionka można z powodzeniem zamknąć na czas remontu pasa startowego bez uszczerbku dla bezpieczeństwa państwa, to dlaczego na lotnisku w Krakowie-Balicach musi powstać nowy pas startowy zamiast remontu dotychczasowego? Tym bardziej, że wobec przewidywanego 4-miesięcznego terminu remontu znacznie dłuższej drogi startowej w Rzeszowie (aż 3200m, przy 2800m docelowo w Krakowie, a obecnie 2550m) tezy inwestora Kraków-Airport o tym, że remont i wydłużenie pasa startowego będzie trwać aż rok, wydają się wysoce nieprawdopodobne. Remont pasa startowego największego lotniska na świecie w Dubaju również zajął tylko kilka miesięcy. Zatem tezy władz Kraków-Airport, jak i Ministra Adamczyka o konieczności niezwłocznej budowy nowego pasa startowego są nad wyraz wątpliwe i wydaje się, że chodzi przede wszystkim o utratę zysków z przedsięwzięcia komercyjnego. Teza ta nabiera wiarygodności w kontekście zapowiedzi budowy przez linię lotniczą Ryanair w Krakowie wielkiego symulatora lotów z centrum szkoleniowym za 600mln zł. Powyższe oznacza, że Ryanair planuje w Krakowie utworzyć potężny hub na kształt tego w Modlinie, a do tego użyteczny jest nowy pas startowy. Wojna na Ukrainie jest zatem wyłącznie pretekstem, by ominąć „mozolne procedury” celem szybszego osiągnięcia zysków z połączeń komercyjnych.

W wyniku realizacji powyższej inwestycji, poprzez odsunięcie nowej drogi startowej na północ względem dotychczasowej, dojdzie do drastycznego pogorszenia naszych warunków życia, zanieczyszczenia hałasem oraz smogiem i radykalnego spadku wartości naszych nieruchomości, które staną się niesprzedawalne. Jest dla nas jasne i oczywiste, że rząd ma na celu przeforsować tę inwestycję w drodze specustawy z uwagi na klęskę, jaką poniósł inwestor w ramach procedury środowiskowej która zakończyła się negatywną decyzją Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (dalej: GDOŚ) z dnia 1 kwietnia 2021 roku oraz oddalającymi sprzeciw i skargę kasacyjną inwestora wyrokami Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 17 września 2021 r., IV SA/Wa 793/21 oraz Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 16 lutego 2022 r., III OSK 176/22. Inwestor naruszył bowiem podstawowe zasady wariantowania przedsięwzięcia, co wytknął mu GDOŚ, uchylając decyzję środowiskową.

Wariant proponowany, północny, wcale nie jest racjonalnym wariantem najkorzystniejszym dla środowiska, bowiem jest nim remont i wydłużenie istniejącego pasa startowego (w tym nocami, pod ruchem jak na lotnisku we Frankfurcie, w ciągu 35 dni jak to miało miejsce w 2017 i przypadku generalnego remontu drogi startowej lotniska w Wilnie, czy też poprzez zamknięcie lotniska na kilka miesięcy, jak to miało największym lotnisku świata w Dubaju). Inwestor wskazał nawet jako racjonalny wariant alternatywny wariant centralny, biegnący przez środek wyremontowanej niedawno za kilkaset milionów złotych płyty postojowej dla samolotów wojskowych. GDOŚ zasadnie uznał to za pozorny. To pokazuje, jaki „priorytet” ma dla inwestora w zakresie przedmiotowej inwestycji obronność kraju i rzekomo wojskowy przedsięwzięcia. Brak obronnego, ani pilnego charakteru inwestycji potwierdza również uchylenie przez GDOŚ rygoru natychmiastowy

wykonalności decyzji środowiskowej, a uzasadnienie tegoż postanowienia potwierdza, że jest to standardowa, cywilna i planowa inwestycja, względem której nie jest konieczne przyspieszenie procedur. Zatem ewidentnie toczącą się wojnę rząd zamierza wykorzystać jako pretekst do realizacji planowanej od dawna inwestycji, bez której port lotniczy i tak funkcjonuje w pełni prawidłowo, spełniając wszystkie wymogi w zakresie obronności, ale drogą obejścia obowiązującego porządku prawnego, jako iż wszystkie instancje porządku prawnego w Polsce wykazały nieprawidłowości i niemożność realizacji zamierzonej inwestycji.

Jak podkreślił GDOŚ w postanowieniu z dnia 16 marca 2021 r. znak: DOOŚ-WDŚ/700.420.124.2019.AB.21 uchylającym rygor natychmiastowej wykonalności: „Organ I instancji w uzasadnieniu postanowienia z dnia 16 października 2019 r. **praktycznie powielił, bez wprowadzenia żadnych modyfikacji, uzasadnienie zaproponowane przez inwestora, podkreślając jedynie niezbędność niezwłocznego wdrożenia decyzji w życie wyrażającej się w „nieodpowiednim” stanie obecnie użytkowanej drogi startowej i konieczności spełnienia wymogów certyfikacyjnych EASA w terminie do 2023 r.**

Względem argumentacji przedstawionej we wniosku o nadanie rygoru w zakresie interesu społecznego uściślić należy, że dla oceny jego urzeczywistnienia nie ma znaczenia ani kto jest inwestorem - Skarb Państwa, samorząd terytorialny czy inna osoba prawna ani społeczna akceptacja mieszkańców regionu. Wnioskodawca wskazał bowiem, że charakter inwestora (sp. z o.o. z podmiotami publicznymi jako udziałowcami) determinuje zaistnienie interesu społecznego, a mieszkańcy regionu małopolskiego w zdecydowanej większości (90,2 %) popierają rozbudowę lotniska. **GDOŚ zauważa jednak pewien dysonans w deklaracji inwestora co do poparcia społecznego inwestycji bowiem środki zaskarżenia w przedmiotowej sprawie i w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały wniesione, w imieniu gmin, przez Wójtów Gminy Zabierzów, Liszki, i Zielonki. Nie sposób zaś nie uznawać wójtów, burmistrzów i prezydentów miast za reprezentantów społeczności lokalnej.** (...) Uzasadniając wyjątkowo ważny interes, inwestor, jako strona, wskazał ogólnie czym skutkować może dla niego niewykonanie decyzji, **jak np. straty finansowe podmiotów obsługujących lotnisko czy też utrata konkurencyjności na rynku.** (...) Działanie RDOŚ w Kielcach nie jest jednak pozbawione w przedmiotowym wadliwości. Argumentacja inwestora, jaka by nie była, powinna zostać poddana własnej ocenie organu. Podkreślić należy, że doktryna jasno stanowi, że ocena rangi interesu należy nie tylko do strony, ale i do organu, który poddaje ocenę inwestora weryfikacji mając na uwadze interesy innych stron oraz konsekwencje materialne i niematerialne natychmiastowego wykonania decyzji (por. Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz; 2019, Warszawa). **Co więcej interes strony jest, w myśl art. 108 § 1 Kpa, podwójnie kwalifikowany. Musi być on nie tylko ważny ale wyjątkowo ważny. I w tym zakresie uzasadnienie skarżonego postanowienia jest wysoce wadliwe, co w pełni potwierdza zarzuty załączonych wskazane w pkt 3.3, 3.4 i 5. GDOŚ nie widzi podstaw (rzeczą strony jest wykazanie wyjątkowo ważnego jej interesu) ani możliwości (ogólny charakter wniosku w tym zakresie) do konwalidacji wskazanych braków.** Okoliczności uzasadniające nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności muszą być co najmniej uprawdopodobnione, z odniesieniem ich do konkretnych okoliczności, a tego w argumentacji inwestora zabrakło. Przyjęcie stanowiska wnioskodawcy o szczególnie ważnym interesie strony, przemawiającym **za zastosowaniem instytucji rygoru, prowadziłoby do konkluzji, że w każdym przypadku odwołania od decyzji dotyczącej strategicznej inwestycji transportowej, przynoszącej dodatkowo zyski, wystąpiłaby podstawa do zastosowania art. 108 § 1 Kpa, na wniosek stron.**

Istnienie interesu strony w natychmiastowym wykonaniu decyzji, szczególnie decyzji o charakterze prejudycjalnym, jest bezspeczne, ale brak jest wystarczającego uzasadnienia do nadania mu, w okolicznościach analizowanej sprawy, cech interesu ważnego a tym bardziej wyjątkowo ważnego. Abstrahując od przedstawionej wyżej argumentacji co do zasadności (w przypadku innego interesu społecznego) bądź też jej braku (wyjątkowo ważny interes strony) wypełnienia przesłanek warunkujących nadanie rygoru, nie można tracić z pola widzenia faktu, że **aktualizują się one dopiero wraz z zaistnieniem stanu nagłej konieczności. Niezbędność jest bowiem przesłanką wspólną, generalną dla wszystkich przypadków wskazanych w art. 108 § 1 Kpa, a okoliczność jej zaistnienia musi być uwidoczniiona w uzasadnieniu postanowienia o nadaniu rygoru natychmiastowej wykonalności.** Zgodnie z ugruntowanym orzecznictwem sądowno-administracyjnym, odwołując się do pojęcia niezbędności niezwłocznego działania, ustawodawca uznaje, że może to nastąpić wówczas, **gdy w danym czasie i w danej sytuacji nie można się obejść bez wykonania praw lub obowiązków, o których rozstrzyga się w decyzji, ponieważ zwłoka w ich wykonaniu zagraża dobrom chronionym, określonym w art. 108 § 1 Kpa. Zagrożenie to musi mieć jednak realny charakter i nie może być tylko teoretycznie prawdopodobne** (por. wyrok NSA z dnia 15 lipca 2010 r., sygn. akt: II OSK 1134/09). Tymczasem, z załączonych dokumentacji (sprawdzającej się jedynie do ogólnikowego wniosku inwestora i jego powielenia w postaci skarżonego postanowienia) **bynajmniej nie wynika, aby planowane prace związane były z występującymi w tym miejscu awariami lub innymi zdarzeniami wymagającymi pilnej interwencji. Wnioskodawca, co prawda, wskazuje enigmatycznie, że stan obecnie użytkowanej drogi startowej potwierdza konieczność podjęcia niezwłocznych działań** prawdziwa, wskazuje enigmatycznie, że stan obecnie użytkowanej drogi startowej potwierdza konieczność podjęcia niezwłocznych działań, związanych z budową nowej drogi startowej, powołując się na bliżej nieokreślone i niezwiązane do wniosku protokoły z kontroli, dokumenty certyfikacyjne, ekspertyzy techniczne. W żadnym miejscu jednak nie podaje, a tym bardziej nie uprawdopodobnia, złego stanu technicznego obecnie użytkowanej drogi startowej, uniemożliwiającego bez niezwłocznego przeprowadzenia jej remontu, dalszego funkcjonowania lotniska. Mieć na uwadze należy także, że jeżeli stan obecnie użytkowanej drogi startowej byłby technicznie zły bądź nawet niezadowolający (we wniosku wskazano, że obecna droga startowa nie była projektowana do obsługi ruchu cywilnego) to mogłoby to potwierdzać co najwyżej podjęcie niezwłocznych działań związanych z jej remontem lub modernizacją.

Przedmiotem zaś toczącego się obecnie przed organem odwoławczym postępowania **nie jest remont, przebudowa czy modernizacja obecnie istniejącej drogi startowej ale budowa całkowicie nowej, po nowym śladzie.** Podkreślić należy także, że w ramach budowy nowego przedsięwzięcia pas startowy zostanie wydłużony o 250 m, tak, by spełniać wymogi bezpieczeństwa (potwierdzone dokumentami certyfikacyjnymi) niezbędne do obsługi, dotychczas nie obsługiwanych, samolotów transatlantyckich. Wnioskodawca wskazuje także, że brak decyzji o budowie nowej drogi startowej wiązałby się z koniecznością wyłączenia z użytku obecnej drogi startowej a analizy poprzedzające decyzję o budowie nowej drogi startowej wykluczyły możliwość przebudowy obecnej drogi bez zamknięcia lotniska na okres około roku (por. wniosek, str. 3). **Powyższe zaś świadczy jedynie, w ocenie organu, o celowości realizacji inwestycji, ale nie o niezbędności w danym miejscu i w danym czasie uzyskania**

decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z pominięciem kontroli instancyjnej.

Realizacja inwestycji w zaproponowanym przez inwestora kształcie niewątpliwie spowoduje osiągnięcie celów wskazanych we wniosku, tj. **wpływie pozytywnie na promocję Krakowa i regionu, umożliwi sprawną obsługę ruchu turystycznego, poprawi bezpieczeństwo ruchu lotniczego a przede wszystkim zwiększy dostępność transportową regionu, co przełoży się na jego rozwój, konkurencyjność i atrakcyjność.** GDOŚ nie neguje zasadności i racjonalności finansowej takiego działania inwestycyjnego (wszakże nie ma do tego żadnych uprawnień). Wskazuje jedynie, że w przedmiotowym przypadku **nie występuje stan mający znamiona nagłej konieczności administracyjnej, warunkującej zastosowanie instytucji rygoru natychmiastowej wykonalności, tzn. że bez natychmiastowego uzyskania decyzji środowiskowej w użytecznej, w procesie inwestycyjnym, formie, a w konsekwencji prawa budowy, zostanie zagrożony interes społeczny czy też wyjątkowo ważny interes strony.** Nie ma bowiem takiej sytuacji, że, np. ze względu na zły stan techniczny obecnie użytkowego pasa startowego region pozbawiony będzie w ogóle komunikacji lotniczej, a dla likwidacji tego stanu niezbędne będzie natychmiastowe wykonanie robót objętych zezwoleniem na realizację inwestycji (po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach). Zwłoka w uzyskaniu ostatecznej decyzji przez oczekiwanie na zajęcie stanowiska organu odwoławczego (które jest możliwe dopiero po przeprowadzeniu postępowania odwoławczego i wszystkich czynności procesowych z tym związanych) nie będzie zagrażać ani innemu interesowi społecznemu (ewentualnie zdefiniowanemu na kanwie przedmiotowej sprawy jako realizacja społecznie uzasadnionej inwestycji transportowej) a tym bardziej nic będzie zagrażać wyjątkowo ważnemu interesowi strony, bo ten nie został w ogóle wykazany.

Sam wniosek o nadanie rygoru potwierdza, że budowa nowej drogi startowej to inwestycja dobrze przemyślana i zaplanowana z wieloletnim wyprzedzeniem, bynajmniej nie realizowana w sytuacji nagłej konieczności. Planowana budowa jest bowiem odpowiedzialnością regionu na oczekiwania społeczeństwa i na europejskie i krajowe prognozy określające zapotrzebowanie na transport lotniczy, jest inwestycyjnym dostosowaniem infrastruktury do wyzwań związanych z rozwojem branży lotniczej, a o trudnej decyzji budowy nowej drogi startowej zdecydowano po szczegółowych analizach, w których rozpatrywano wiele scenariuszy (por. wniosek odpowiednio str. 5 i 7). Nadanie rygoru, w świetle informacji przedstawionych przez wnioskodawcę, ma na celu wydanie odpowiedzialnych decyzji inwestycyjnych oraz sprawnego, niezakłóconego realizowania planów inwestycyjnych (w szczególności planu budowy nowej drogi startowej), a istniejące uwarunkowania prawne i faktyczne, niezależne od inwestora mogą wpływać na przedłużanie się procedury (...), a co za tym idzie na znaczne oddalenie terminu przystąpienia do realizacji (...) przedsięwzięcia (por. wniosek, str. 9). **Bezsprzecznie zatem wnioskowanie o rygor nosi zamiar przyspieszenia procesu inwestycyjnego oraz otworzenia w ten sposób możliwości podejmowania określonych działań przez inwestora w sytuacji, gdy przepisy ustawowe uzależniają te działania od wykazania się przez inwestora decyzją ostateczną. A takie działanie jest, zdaniem judykatury, zabronione do sanowania w drodze przyznania uprawnień wynikających z art. 108 § 1 Kpa (por. wyrok NSA z dnia 22 października 2019 r., sygn. akt: II OSK 2598/18). W tym stanie rzeczy, zarzuty skarżących względem zasadności nadania rygoru (wskazane w pkt 2.1 i 4) uznać należy za skuteczne, a postanowienie pierwszoinstancyjne za całkowicie dowolne w przedmiocie oceny przesłanek warunkujących możliwość nałożenia na decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności. Zdaniem GDOŚ, wnioskodawca realizuje zaplanowane, wieloletnie zamierzenie, a okoliczności sprawy nie wskazują na żadną sytuację wyjątkową, jak choćby realne zagrożenie wystąpienia awarii czy ryzyko utraty finansowania inwestycji. Zatem choć inwestycja jest istotna z punktu widzenia wnioskodawcy i interesów społeczności regionu, to jednak zagrożenia dla interesu społecznego są obecnie tylko potencjalne i nie wymagają stosowania nadzwyczajnych środków, pozwalających na realizowanie inwestycji bez potrzeby oczekiwania na wynik kontroli instancyjnej. W ocenie organu zażalenieniowego w sprawie nie został wykazany wyjątkowo ważny interes strony.**

GDOŚ wytknął w powyższym postanowieniu dokładnie to, co obecnie ma miejsce w sprawie zapowiedzi Ministra Adamczyka o realizacji pasa startowego na podstawie specustawy. GDOŚ podkreśla, że gdyby obecna droga startowa była w złym stanie technicznym i konieczny byłby jej niezwłoczny remont z uwagi na interes społeczny, to właśnie taką inwestycję prowadziłoby lotnisko. Stanowisko GDOŚ jest zasadne tym bardziej w aspekcie ekonomicznym i czasowym. Remont jest działaniem znacznie szybszym, a przy tym przynajmniej kilkukrotnie tańszym. Byłoby to zatem dużo bardziej racjonalne działanie z punktu widzenia obronności. Tymczasem inwestor chce zamiast tego budować całkiem nową, planowaną od lat drogę startową. Podkreślić również należy, iż Kraków Airport nigdy w żadnych analizach nie potwierdziło, ani nie zaprzeczyło, że realizacja pasa w wariantcie północnym nie doprowadzi do czasowego zamknięcia starego pasa z uwagi na bliskość tej inwestycji i ryzyko kolizji maszyn budowlanych z samolotami. Zatem tym bardziej z punktu widzenia obronności realizacja nowego pasa startowego jest inwestycją kontrskuteczną, a wręcz można by rzec, stanowiącą zaproszenie do ataku przez wroga siły.

Powyższe postanowienie było wydane w 2021 r. i obecna, niezakłócona praca Kraków Airport, które spełnia zarówno funkcje cywilne, jak i wojskowe, potwierdza tylko prawidłowość diagnozy postawionej przez organ, że inwestycja w zakresie nowego pasa startowego w żadnej mierze nie ma charakteru pilnego, wymagającego natychmiastowych działań. Oznacza to, że projektowane przepisy specustawy są skonstruowane wadliwie i sprzecznie z dopuszczalnym prawem unijnym wyłączeniem, skoro mogą stanowić podstawę do takich nadużyć. Winny zatem zostać uszczelnione. W pierwszej kolejności wadliwe jest w ogóle uznanie, że wszystkie inwestycje procedowane na podstawie specustaw, w tym wszystkie inwestycje w zakresie lotnisk użytku publicznego, są z definicji „inwestycjami strategicznymi”. Tak nie jest, a inwestycja w zakresie pasa startowego lotniska Kraków-Balice jest najlepszym tego przykładem. Jest to zwykła inwestycja komercyjna, mająca na celu zwiększenie przepustowości lotniska cywilnego na potrzeby tanich linii lotniczych. Jest ona całkowicie zbędna z punktu widzenia stacjonujących na tym lotnisku niewielkich samolotów wojskowych, które wymagają pasa startowego nie dłuższego niż 1000m, a nie 2800m i mogą nawet z powodzeniem lądować na podłożu trawiastym.

Kluczowym błędem projektowanej regulacji, umożliwiającym takie stanowisko Ministra, jest dopuszczenie w sposób praktycznie blankietowy zaliczania przez rząd „inwestycji strategicznych” do inwestycji podlegających wyłączeniu od procedur środowiskowych na podstawie rozporządzenia, zamiast przesądzenia na poziomie ustawy, jakie inwestycje i z jakich szczegółowych przyczyn mogą być objęte przedmiotowym

zwolnieniem. Obecne wyliczenie „inwestycji strategicznych” w zakresie specustaw, które w istocie strategicznymi wcale nie muszą być, jak też odwołanie się do „indywidualnych okoliczności uzasadniających podjęcie natychmiastowych działań w celu realizacji tej inwestycji” jest nazbyt ogólnikowe w tak poważnych sprawach, o dużym oddziaływaniu na życie i zdrowie ludzi, jak realizacja lotnisk użytku publicznego i może prowadzić do nadużyć. Przedmiotowa instytucja może być z łatwością nadużywana, w sposób sprzeczny z dopuszczalnym wyłączeniem procedur środowiskowych na podstawie art. 2 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (dalej: dyrektywa OOS). W szczególności spowodować to może, że cele dyrektywy nie zostaną osiągnięte.

Wskazania w kontekście powyższego wymaga, iż jeśli faktycznie sprawa obronności kraju została zaniedbana, a tocząca się wojna powoduje konieczność natychmiastowego przeprowadzenia inwestycji bez „możliwych procedur”, to lotnisko powinno być natychmiast zamknięte i powinno się rozpocząć gruntowne prace remontowe na połowie długości drogi startowej, niezbędnej do lądowania samolotów wojskowych. Samoloty wojskowe bez żadnego szwanku czy ryzyka mogłyby operować na części nieremontowanej DS. Po zakończeniu remontu pierwszego odcinka DS i odebraniu prac powinno się przystąpić do remontu pozostałego odcinka drogi startowej. W ten oto sposób bez najmniejszego uszczerbku dla obronności Rzeczypospolitej i bez specustawy można zabezpieczyć interesy obronne naszego kraju. Powyższe wynika z tego, jak już wskazano, że żaden z samolotów wojskowych zbazowanych w 8 Bazie Lotnictwa Transportowego w Balicach nie potrzebuje drogi startowej dłuższej niż jeden kilometr. Ponadto, zgodnie z informacją przekazaną przez Radio Kraków, „Władze Kraków Airport na razie nie komentują planów #ministerstwa #infrastruktury. Wszystkie procedury idą swoim rytmem - mówi Natalia Vince, rzeczniczka lotniska”. Oznacza to, iż sam inwestor nie uważa tej inwestycji za pilną w kontekście toczącej się wojny i w istocie takową ta inwestycja nie jest.

Żaden z samolotów operujących w Wojskowej Bazie w Balicach nie wymaga drogi startowej o parametrach forsowanych przez MPL Kraków Balice. W Balicach wojsko posiada następujące typy statków powietrznych: samoloty transportowe CASA C-295M; samoloty M-28 „Bryza”; An-2; śmigłowce Mi-8 oraz Mi-2. Przykładowo, samolot M28B 1R Bryza z maksymalnym ciężarem startowym potrzebuje minimum 570 metrów i lądowania 750 metrów - zmiany +/- 150 metrów w zależności od warunków m.in. gęstości powietrza, rodzaju podłoża oraz prędkości i kierunku wiatru. Samoloty C-295 M są przystosowane do korzystania z trawiastych pasów startowych podobnie jak samoloty Bryza. Długość DS dla startu 800 m oraz lądowania 490 m dla samolotu AN-2 możliwe jest natomiast lądowanie nawet na DS: dla startu 170 m DS; dla lądowania 215 m DS. Gdyby nawet zaszła potrzeba lądowania większego statku powietrznego niż podane wyżej, np. Hercules C-130 może lądować i startować w utrudnionych warunkach nawet na pasie trawiastym, a doskonale ląduje i startuje w obecnej drogi startowej. Śmigłowców kwestia ta nie dotyczy z oczywistych powodów.

Jak wiadomo, NATO rozbudowuje swoje bazy na lotniskach w Rzeszowie-Jasonce oraz Wrocławiu, a nie w Krakowie. Dziwnym jest również fakt, iż to Minister Infrastruktury, a nie Minister Obrony Narodowej miałby decydować, i to bez żadnych dodatkowych, specjalistycznych analiz, o wytypowaniu danego lotniska do rozbudowy na potrzeby NATO. Reasumując powyższe, okoliczności (następce przygotowanie ustawy po nieudanym procesie uzyskania pozwolenia na inwestycje) i tak wadliwie skonstruowana specustawa nie została przygotowywana zgodnie z dyrektywą unijną jako uprawniony wyjątek na potrzeby obronności kraju, a jest tylko wytrychem dla trudnych do realizacji inwestycji, w tym dla MPL Kraków Balice do osiągnięcia celów biznesowych kosztem dorobku i zdrowia mieszkańców Zabierzowa i Liszek oraz środowiska.

Z uwagi na powyższe, w interesie publicznym oraz w interesie własnym ochrony własności, w ramach petycji na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy o petycjach, odpowiednio względem poniższych organów, wnosimy o:

- względem Projektodawcy – Rady Ministrów – o wprowadzenie autopoprawek do projektu, usuwających sformułowanie „inwestycje strategiczne” oraz mających na celu wyeliminowanie możliwości blankietowego, naruszającego art. 2 ust. 4 dyrektywy OOS zaliczania na poziomie rozporządzenia inwestycji do zwolnionych z procedury oceny oddziaływania na środowisko w trybie projektowanego art. 103a ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (dalej: ustawa OOS) oraz zapewnienie w drodze odpowiednich regulacji na poziomie ustawowym, że zachowane będą wymogi dyrektywy OOS, jak też ochrony prawa własności zgodnie z art. 21 ust. 1 Konstytucji RP oraz że nie zostanie naruszona zasada proporcjonalności ograniczenia prawa własności, ani istota prawa własności zgodnie z art. 31 ust. 3 i art. 64 ust. 3 Konstytucji RP;
- względem Marszałka Sejmu - o skierowanie projektu ustawy w trybie art. 34 ust. 8 Regulaminu Sejmu, po zasięgnięciu opinii Prezydium Sejmu, do Komisji Ustawodawczej celem wyrażenia opinii, z uwagi na fakt, iż istnieje wątpliwość, czy nie są sprzeczne z prawem, w tym z prawem Unii Europejskiej w zakresie art. 2 ust. 4 dyrektywy OOS, Konstytucją RP w zakresie art. 21 ust. 1, art. 31 ust. 3 oraz art. 64 ust. 3, a także podstawowymi zasadami techniki prawodawczej w zakresie formułowania upoważnień ustawowych do wydawania aktów wykonawczych,
- względem Marszałka Senatu – w razie przekazania projektu do Senatu - o zwrócenie się o wyrażenie opinii w sprawie projektu ustawy do Komisji Spraw Zagranicznych i Unii Europejskiej w trybie art. 68 ust. 1a Regulaminu Senatu, bowiem istnieje wątpliwość co do zgodności z prawem Unii Europejskiej w zakresie art. 2 ust. 4 dyrektywy OOS;
- względem Sejmu – o wprowadzenie poprawek do projektu usuwających sformułowanie „inwestycje strategiczne” oraz mających na celu wyeliminowanie możliwości blankietowego, naruszającego art. 2 ust. 4 dyrektywy OOS zaliczania na poziomie rozporządzenia inwestycji do zwolnionych z procedury oceny oddziaływania na środowisko w trybie projektowanego art. 103a ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na

środowisko (dalej: ustawa OOŚ) oraz zapewnienie w drodze odpowiednich regulacji na poziomie ustawowym, że zachowane będą wymogi dyrektywy OOŚ, jak też ochrony prawa własności zgodnie z art. 21 ust. 1 Konstytucji RP oraz że nie zostanie naruszona zasada proporcjonalności ograniczenia prawa własności, ani istota prawa własności zgodnie z art. 31 ust. 3 i art. 64 ust. 3 Konstytucji RP;

- względem Senatu – w razie przekazania projektu do Senatu - wprowadzenie poprawek do projektu usuwających sformułowanie „inwestycje strategiczne” oraz mających na celu wyeliminowanie możliwości blankietowego, naruszającego art. 2 ust. 4 dyrektywy OOŚ zaliczania na poziomie rozporządzenia inwestycji do zwolnionych z procedury oceny oddziaływania na środowisko w trybie projektowanego art. 103a ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (dalej: ustawa OOŚ) oraz zapewnienie w drodze odpowiednich regulacji na poziomie ustawowym, że zachowane będą wymogi dyrektywy OOŚ, jak też ochrony prawa własności zgodnie z art. 21 ust. 1 Konstytucji RP oraz że nie zostanie naruszona zasada proporcjonalności ograniczenia prawa własności, ani istota prawa własności zgodnie z art. 31 ust. 3 i art. 64 ust. 3 Konstytucji RP.

Jako mieszkańcy Zabierzowa, Liszek, Wielkiej Wsi i Zielonck podejmujemy wszelkie kroki celem zapewnienia zgodności przedmiotowego aktu prawnego z prawem Unii Europejskiej oraz Konstytucją, zwracając się do wszystkich instytucji działających w tym zakresie, w szczególności do Komisji Europejskiej.

Upoważniam

do złożenia petycji w moim imieniu.

Do wiadomości:

- 1). Przedstawicielstwo Komisji Europejskiej w Polsce
- 2). Minister Obrony Narodowej
- 3). Minister Środowiska
- 4). Minister Infrastruktury