



Warszawa, 21-11-2024 r.

**RZECZNIK PRAW OBYWATELSKICH**

**Marcin Wiącek**

**II.519.341.2024.MA/DB**

**Pan**

**Dariusz Klimczak**

**Minister Infrastruktury**

**ePUAP**

Szanowny Panie Ministrze,

w moim zainteresowaniu znajduje się problematyka dotycząca wszczynania postępowań karnych przeciwko personelowi lotniczemu w oparciu o rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów i ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (dalej: Rozporządzenie MI)<sup>1</sup>. Konieczność podjęcia inicjatywy w tym zakresie wyłoniła się na tle spraw kierowanych do mojego Biura, w których podnosi się bezzasadność wszczynania postępowań karnych wobec pilotów latających nad obszarem polskich miast poniżej dopuszczalnych wysokości, inicjowanych aktywnością Urzędu Lotnictwa Cywilnego na podstawie cytowanego rozporządzenia.

Naświetlenie zarysowanego problemu, wymaga uprzedniego wskazania obowiązujących regulacji i na tym tle wskazania istniejących uchybień, które wymagają rozwiązań legislacyjnych. Polska jest przede wszystkim stroną Konwencji o

---

<sup>1</sup> Dz. U. z 2019 r., poz. 617.

międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (dalej: Konwencja ICAO)<sup>2</sup>, która stanowi normatywny fundament dla lotnictwa cywilnego, wyznaczający standardy rozwoju lotnictwa na świecie. Zamieszczone do cytowanej konwencji załączniki, wprowadzane do polskiego porządku w drodze kolejnych, krajowych rozporządzeń, określają techniczne minimum, stanowiąc podstawowe wymogi, jakie nasz kraj winien spełnić jako strona konwencji. Z chwilą wejścia w struktury Unii Europejskiej, normatywny zakres zobowiązań Polski rozszerzył się o kolejne regulacje w tym przedmiocie. Z racji, że kwestie lotnictwa cywilnego są regulowane na płaszczyźnie unijnej w drodze rozporządzeń i obowiązują wprost w państwach członkowskich, będąc w hierarchii źródeł prawa wyżej od rozporządzeń krajowych, a nawet ustaw (w razie zaistnienia sprzeczności), stanowią one obecnie najważniejsze źródło harmonizowania regulacji dotyczących europejskiej przestrzeni powietrznej. Trzeba jednak przy tym zauważyć, że system chicagowski nadal wyznacza kierunek lotnictwa cywilnego na całym świecie, stąd również rozporządzenia unijne pozostają z nim zgodne, w dużej mierze wdrażając kolejne załączniki do Konwencji ICAO<sup>3</sup>. Polska jako członek Unii Europejskiej ma obowiązek stosować bezpośrednio m.in. rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (dalej: Rozporządzenie SERA)<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 z późn. zm.).

<sup>3</sup> M. Miszczyk – Suchanek, *Implementacja Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7 grudnia 1944 r.*, „Ius Novum” 2017, nr 1, s. 144.

<sup>4</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz. U. UE. L. z 2012 r. Nr 281, str. 1 z późn. zm.).

Analiza zgodności przepisów ustanowionych przez polskie ustawodawstwo z przepisami prawa międzynarodowego wymaga odniesienia do treści art. 12 Konwencji ICAO, zgodnie z którym, każde umawiające się państwo zobowiązuje się zastosować właściwe środki w celu zapewnienia, by każdy statek powietrzny przelatujący nad jego terytorium lub manewrujący w granicach jego terytorium, jak również każdy statek powietrzny noszący znak jego przynależności państwowej niezależnie od miejsca, w którym się znajduje, musiał stosować się do obowiązujących w danym miejscu reguł i przepisów, dotyczących lotu i manewrowania statków powietrznych. Ponadto, każde umawiające się państwo zobowiązuje się utrzymać swoje własne przepisy w tej dziedzinie, w możliwie jak najszerszym zakresie, w zgodności z przepisami ustanawianymi co pewien czas na podstawie tej konwencji. Każde państwo, które przyjęło wyżej wspomnianą konwencję, ma obowiązek zapewnić ściganie wszystkich osób naruszających obowiązujące przepisy. W Załączniku nr 2 do Konwencji ICAO, w pkt. 2.1.1. wyraźnie zostało wskazane, że gdziekolwiek mogą znajdować się statki powietrzne mające znaki przynależności państwowej i znaki rejestracyjne umawiającego się państwa, przepisy zawarte w konwencji stosuje się w odniesieniu do tych statków w takim zakresie, w jakim nie będą one sprzeczne z przepisami opublikowanymi przez państwo mające jurysdykcję nad terytorium, nad którym odbywa się lot. Co więcej, zgodnie z pkt. 3.1.2. zawartym w Załączniku nr 2 Konwencji ICAO, statek powietrzny nie wykonuje lotu nad obszarami zabudowanymi dużych miast i osiedli lub nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu, chyba że lot odbywa się na takiej wysokości względnej, która pozwoli w przypadku zagrożenia, na wykonanie lądowania bez niepotrzebnego narażania osób lub mienia znajdujących się na ziemi. Wymaganie to nie obowiązuje w sytuacjach koniecznych przy starcie lub lądowaniu, albo gdy właściwa władza zezwoliła na niestosowanie się do powyższego wymagania. Niemniej, lot VFR nie jest wykonywany: a) nad gęstą zabudową miast lub osiedli, lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu, na wysokości względnej mniejszej niż 300 m (1 000 ft) nad najwyższą przeszkodą, znajdującą się w promieniu

600 m od statku powietrznego, b) gdzie indziej, niż to określono w punkcie 4.6 a), na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad lądem lub wodą.

Drugi z wiążących aktów prawa międzynarodowego, tj. rozporządzenie SERA ma na celu wsparcie koncepcji wzrastającej operacyjnej integracji przestrzeni powietrznej w kontekście wspólnej polityki transportowej oraz ustanowienie wspólnych procedur projektowania, planowania i zarządzania przy zapewnieniu sprawnej i bezpiecznej realizacji zarządzania ruchem lotniczym. Rozporządzenie SERA objęła swoim zakresem dużą część Załącznika 2 Konwencji ICAO oraz załączników 3 (międzynarodowe służby meteorologiczne dla międzynarodowej żeglugi powietrznej) i 11 (służby ruchu lotniczego) i sporo istotnych uzupełnień. Stanowi m.in., że użytkowanie statku powietrznego, zarówno podczas lotu, jak i na polu ruchu naziemnego lotniska lub w miejscu operacji lotniczej, odbywa się zgodnie z przepisami ogólnymi, **obowiązującymi przepisami lokalnymi**, a podczas lotu ponadto z przepisami wykonywania lotów z widocznością lub z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów. W szczególności, akt unijny powtarza założenia Załącznika nr 2 do Konwencji ICAO, stanowiąc w art. 1 ust. 2 lit. b, że „rozporządzenie stosuje się w szczególności do użytkowników przestrzeni powietrznej i statków powietrznych uczestniczących w ogólnym ruchu lotniczym: b) oznakowanych znakami przynależności państwowej i znakami rejestracyjnymi państwa członkowskiego Unii i wykonujących przewozy w dowolnej przestrzeni powietrznej **w zakresie, w jakim nie są sprzeczne z przepisami opublikowanymi przez państwo posiadające jurysdykcję nad terytorium, nad którym przelatują**”. Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przyjęła stanowisko w opublikowanym aneksie do ED Decision 2013/013/R dotyczącym przepisu SERA.3105<sup>5</sup>, że „w przypadkach, w których minimalna wysokość sprecyzowana w SERA.5005 i SERA.5015 nie jest wystarczająca,

---

<sup>5</sup> European Aviation Safety Agency, Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to the rules of the air, GM1 SERA.3105 Minimum heights, MINIMUM HEIGHTS ESTABLISHED BY THE COMPETENT AUTHORITY ABOVE THE REQUIRED MINIMUM HEIGHTS, <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/rules-of-the-air> (dostęp: 10.2024 r.).

**właściwy organ** może ustanowić właściwe struktury, na przykład kontrolowane, zastrzeżone lub zakazane i **zdefiniować szczegółowe warunki za pomocą środków krajowych**. We wszystkich sytuacjach, odpowiedni Zbiór Informacji Lotniczych (AIP) i mapy powinny być łatwe w odbiorze (zrozumiałe) dla użytkowników przestrzeni powietrznej”. W związku z powyższym, należy przyjąć, że Polska ma prawo do nałożenia bardziej rygorystycznych zasad poruszania się cywilnymi statkami powietrznymi na terenie podległym polskiej jurysdykcji, mimo określenia przez Konwencję ICAO oraz Rozporządzenie SERA minimalnych wysokości. Z pewnością jednak, prawodawca wydając Rozporządzenie MI przeoczył, że w świetle art. 21 ust. 2a Prawo lotnicze<sup>6</sup>, właściwym organem państwa członkowskiego oraz kompetentną władzą państwa członkowskiego określoną w rozporządzeniach i decyzjach Unii Europejskiej, poza wyraźnymi zastrzeżeniami, jest **Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego**, nie zaś odpowiedni Minister Infrastruktury.

W porządku krajowym podstawą do stawiania zarzutów pilotom, którzy latają poniżej dopuszczalnych wysokości jest art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. a Prawa lotniczego, zgodnie z którym podlega karze pozbawienia wolności do lat 5, kto: 1) wykonując lot przy użyciu statku powietrznego: a) narusza przepisy dotyczące ruchu lotniczego obowiązujące w obszarze, w którym lot się odbywa. Urząd Lotnictwa Cywilnego, kierując w tym zakresie zawiadomienia do organów ścigania powołuje się na zakazy i ograniczenia wysokości wynikające z treści § 3 ust. 1 pkt 2 Rozporządzenia MI, w brzmieniu następującym: „W polskiej przestrzeni powietrznej wprowadza się następujące zakazy lub ograniczenia: (...) 2) zakaz wykonywania lotów nad obszarami miast w ich granicach administracyjnych odpowiednio dla miast: a) o liczbie mieszkańców powyżej 25 000 do 50 000 - na wysokości mniejszej niż 500 m nad poziomem terenu dla śmigłowców i samolotów tłokowych oraz mniejszej niż 1000 m nad poziomem terenu dla samolotów wyposażonych w inne silniki, b) o liczbie mieszkańców powyżej 50 000 do 100 000 - na wysokości mniejszej niż 1000 m nad poziomem terenu, c) o liczbie

---

<sup>6</sup> Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r., poz. 2110, dalej: Prawo lotnicze).

mieszkańców powyżej 100 000 - na wysokości mniejszej niż 1500 m nad poziomem terenu, d) miasta stołecznego Warszawy - na wysokości mniejszej niż 2000 m nad poziomem terenu". Dekodując jednak treść znamion czynu wymienionego w art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. a Prawo lotnicze trzeba odczytać, co należy rozumieć przez określenie „przepisy ruchu lotniczego”, w tym wypadku obowiązujące na terenie Polski, czyli w obszarze, na którym lot się odbywa. Przepisów karnych nie można interpretować rozszerzająco, a więc nie można za takie przepisy uznać wszystkich przepisów, które dotyczą szeroko rozumianego transportu lotniczego. Pojęcie to wyjaśnia art. 121 ust. 6 pkt 1 Prawa lotniczego, stanowiąc, że należy przez przepisy ruchu lotniczego rozumieć przepisy Załącznika 2 do Konwencji ICAO<sup>7</sup>, co następnie także potwierdza § 1 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2020 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego<sup>8</sup>. Uwzględniając zobowiązania wynikające z członkostwa unijnego, obok Załącznika nr 2 do Konwencji ICAO, należy za przepisy ruchu lotniczego uznać również bezpośrednio obowiązujące w naszym porządku przepisy unijne Rozporządzenia SERA, ponieważ obowiązuje ono jako rozporządzenie wykonawcze Komisji bez potrzeby implementacji przez kraje członkowskie. Nie ma jednak w żadnej z cytowanych regulacji odniesienia do Rozporządzenia MI, na które powołuje się Urząd Lotnictwa Cywilnego w zawiadomieniach o możliwości popełnienia przestępstwa, kierowanych przeciwko pilotom. Jeśli zważyć na rozbieżności istniejące w dopuszczalnych wysokościach obowiązujących na podstawie przepisów ruchu lotniczego a Rozporządzeniem MI, które przewiduje bardziej surowe progi lotów, te ostatnie przepisy nie mogą stanowić podstawy wartościowania prawnokarnego w rozumieniu art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. a Prawo lotnicze. Zgodnie bowiem z przepisami ruchu lotniczego, loty VFR w zakresie minimalnych wysokości nie mogą być wykonywane poniżej 1000 ft nad gęstą zabudową dużych miast, miasteczek, osiedli lub nad zgromadzeniami osób, podczas gdy nad pozostałymi terenami wysokość

---

<sup>7</sup> Ogłoszony w załączniku do obwieszczenia nr 20 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 25 listopada 2019 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 78).

<sup>8</sup> Dz. U. z 2020 r., poz. 1305.

minimalna to 500 ft. Oznacza to zatem, że latanie nad miastami poniżej wysokości określonych w Rozporządzeniu MI nie pociąga za sobą odpowiedzialności karnej, o której mowa na podstawie art. 212 ust. 1 pkt. 1 Prawo lotnicze, mimo, iż w praktyce kierowane są przedmiotowe zawiadomienia przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Gdyby ustawodawca chciał zmodyfikować odpowiedzialność karną w tym zakresie, ponad regulacje obowiązujące w przepisach ruchu lotniczego, a więc także na podstawie Rozporządzenia MI, uczyniłby to na zasadzie przewidzianej w znamionach określonych w art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. c Prawa lotniczego, gdzie w oparciu o delegację art. 119 ust. 2 Prawa lotniczego wydano ze względów wojskowych czy bezpieczeństwa publicznego, odrębne w tym zakresie rozporządzenia i naruszenie ich norm określono *expressis verbis* jako przestępstwo. **W omawianym przypadku przekraczania dopuszczalnej, minimalnej wysokości lotów, przepis art. 212 ust. 1 Prawo lotnicze winien odwoływać się do delegacji dla wydania Rozporządzenia MI, opisanej w art. 119 ust. 4 Prawo lotnicze.** Brak takiej normy nie pozwala zaakceptować praktyki Urzędu Lotnictwa Cywilnego, kierującego w tym zakresie zawiadomienia o możliwości popełnienia przestępstwa, gdyż zachowanie naruszające przepisy Rozporządzenia MI nie jest zachowaniem zagrożonym pod groźbą kary w rozumieniu art. 1 § 1 k.k. Oznacza to, że lot na wysokościach dopuszczonych w Rozporządzeniu SERA i Załączniku 2 do Konwencji ICAO, ale poniżej wysokości określonych w Rozporządzeniu MI nie jest przestępstwem. Z tego względu **wszczynanie postępowań karnych wobec osób nieprzestrzegających przepisów zawartych w Rozporządzeniu MI na podstawie art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. a) Prawa lotniczego nie ma uzasadnienia, gdyż normy wskazane we wspomnianym rozporządzeniu nie są *de lege lata* uznawane przez prawo polskie jako przepisy ruchu lotniczego.** Obszarem do sankcjonowania takich zachowań pilotów jest odpowiedzialność administracyjna, choćby wówczas, gdy zbyt niski lot zagroził bezpieczeństwu lotniczemu w rozumieniu art. 100 ust. 1 pkt 4

Prawa lotniczego, co jest sankcjonowane także przez regulacje unijne<sup>9</sup>. Nie każde zatem naruszenie daje podstawę do zawieszenia licencji, ponieważ dodatkowo musi zostać stwierdzony wpływ tego naruszenia na bezpieczeństwo.

Jeszcze inną okolicznością, na którą należy zwrócić uwagę w kontekście penalizacji na podstawie art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. a Prawo lotnicze jest fakt, że rozporządzenie nie może być instrumentem, przy pomocy którego wskazany minister ma niemal pełną swobodę w określeniu, czy dane zachowanie jest przestępstwem. Nie może być ono podstawą do tego, by zakazywać bądź w inny sposób ograniczać wolności i prawa człowieka w rozumieniu art. 31 ust. 3 oraz art. 42 ust. 1 Konstytucji<sup>10</sup>. Należy tu zatem zestawić treść Rozporządzenia MI z art. 31 ust. 3 Konstytucji, który to stanowi, że ograniczenia w korzystaniu z konstytucyjnych wolności i praw mogą być nakładane jedynie w drodze ustawy, a ponadto tylko, gdy są konieczne, m.in. dla bezpieczeństwa państwa, porządku publicznego albo ochrony środowiska lub zdrowia. Wprawdzie dopuszczalne jest delegowanie na mocy art. 92 ust. 1 Konstytucji pewnych materii do rozporządzeń wykonawczych, jednakże przepisy te nie wskazują na możliwość zakazywania lub ograniczania praw i wolności człowieka, a wręcz przeciwnie – ustawodawca zakazał stosowania takiego podejścia na mocy art. 31 ust. 3 oraz art. 42 ust. 1 Konstytucji<sup>11</sup>. Problem dotyczy zgodności zakresu odesłania do wskazanego rozporządzenia MI określającego znamiona czynu zabronionego, o którym mowa w art. 212 ust. 1 pkt 1 Prawa lotniczego z zasadą określoności przepisów karnych oraz zasadą wyłączności ustawy w sferze prawa represyjnego. W związku z powyższym pragnę przedłożyć pod rozwagę Pana Ministra kwestię dotyczącą tego, czy zakres odesłania do przepisów zawartych w rozporządzeniu MI pozostaje w zgodzie z

---

<sup>9</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. U. UE. L. z 2011 r. Nr 311, str. 1 z późn. zm.).

<sup>10</sup> Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. z 1997 r. nr 78, poz. 483; dalej: Konstytucja).

<sup>11</sup> P. Radziejewicz [w:] *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, red. P. Tuleja, Warszawa 2023, art. 92.



gwarancjami z art. 42 ust. 1 Konstytucji. Ustawowe sformułowanie przepisów karnych (represyjnych) musi w sposób zupełny odpowiadać zasadzie określoności, w kompletny, precyzyjny i jednoznaczny definiować wszystkie znamiona czynów zagrożonych karą. Nie może tego natomiast dokonywać akt wykonawczy, bo w prawie karnym wyłączność ustawy ma charakter bezwzględny. Wynika to z zasady *nullum crimen sine lege*, stanowiącej nieodłączny element państwa prawnego. Jeśli rozporządzenie nie wykonuje przepisów ustawy, ale w istocie stanowi jej uzupełnienie o materię, których w ustawie nie ma, to dochodzi do ingerencji w istotę wolności i praw konstytucyjnych. Naruszenie zaś art. 31 ust. 3 i art. 42 Konstytucji przez sformułowanie zakazu w akcie wykonawczym, zamiast w ustawie skutkuje tym, że postępowanie wbrew takiemu zakazowi nie może rodzić odpowiedzialności prawnokarnej. Konstytucja nie wyklucza doprecyzowania niektórych elementów przez akty podustawowe, ale ich rola powinna ograniczać się do dookreślenia pewnych elementów czynu zabronionego, a podstawowe znamiona czynu zabronionego muszą zostać określone w ustawie w sposób odpowiadający pewnym minimalnym wymogom precyzji, tak aby adresat normy prawnej mógł się zorientować na podstawie samej tylko ustawy co do zasadniczej treści ustanowionego zakazu. Norma prawnokarna może mieć charakter odsyłający, wykluczyć natomiast należy niedoprecyzowanie jakiegokolwiek elementu tej normy, które pozwalałoby na dowolność w jej stosowaniu przez właściwe organy władzy publicznej, czy na „zawłaszczanie” przez te organy pewnych sfer życia i penalizowanie zachowań, które nie zostały *expressis verbis* określone jako zabronione w przepisie prawa karnego<sup>12</sup>. Tu zaś należy podkreślić, że elementy składające się na opis czynu zabronionego jako przestępstwa z art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. a Prawa lotniczego zostały zawarte w sposób niekompletny w ustawie, znajdują zaś zasadnicze sprecyzowanie w akcie podustawowym, o którym mowa jest w art. 119 ust. 4 Prawa lotniczego, tj. Rozporządzeniu MI. Użyte w art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. a Prawa lotniczego wyrażenie o naruszeniu przepisów dotyczących ruchu

---

<sup>12</sup> Wyrok TK z 26 listopada 2003 r., SK 22/02, LEX nr 82401.

lotniczego obowiązujących w obszarze, w którym lot się odbywa, wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 Prawo lotnicze, nie pozwala adresatowi normy prawnokarnej zrekonstruować zasadniczych znamion czynu zabronionego. Wymóg ten zostaje spełniony wówczas, gdy jednostka może wywieść z brzmienia odnośnego przepisu - oraz gdy zachodzi taka potrzeba, przy pomocy sądowej interpretacji tego przepisu - jakie działania lub zaniechania sprawią, że poniesie ona odpowiedzialność karną<sup>13</sup>. Analiza wykazała jednak, że zawarte w Rozporządzeniu MI przepisy nie są zgodne z art. 31 ust. 3 i art. 42 ust. 1 Konstytucji.

Mając na uwadze powyższe, stosownie do art. 16 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich<sup>14</sup> zwracam się do Pana Ministra z uprzejmą prośbą o dokonanie analizy wskazanych w wystąpieniu problemów i rozważenie zainicjowania działań legislacyjnych w tym zakresie. Będę wdzięczny za poinformowanie mnie o stanowisku zajęтым w przedstawionej materii.

Z wyrazami szacunku

Marcin Wiącek

Rzecznik Praw Obywatelskich

/-wydano i podpisano elektronicznie/

Do wiadomości:

- Pan Adam Bodnar Minister Sprawiedliwości Prokurator Generalny (ePUAP);
- Pan Poseł Marek Ast Przewodniczący Komisji Ustawodawczej Sejmu RP (ePUAP);
- Pan Senator Krzysztof Kwiatkowski Przewodniczący Komisji Ustawodawczej Senatu RP (ePUAP).

---

<sup>13</sup> Wyrok SN z 26 sierpnia 2009 r. III KK 226/09, LEX nr 522816 i 30 września 2014 r., II KK 253/14, LEX nr 1551424.

<sup>14</sup> Ustawa z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich (Dz. U. z 2024 r., poz. 1264).