

VIII kadencja



# KANCELARIA SEJMU

## Biuro Komisji Sejmowych

### **PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

- **KOMISJI DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ**  
**(NR 26)**  
z dnia 23 lutego 2016 r.



---

## Pełny zapis przebiegu posiedzenia

### Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 26)

23 lutego 2016 r.

Komisja do Spraw Unii Europejskiej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Izabeli Kloc (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

**I – w trybie art. 11 ust. 3 ustawy z dnia 8 października 2010 r. informację o stanowisku, jakie Rada Ministrów zajęła podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych UE na posiedzeniu Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (10 grudnia 2015 r.) oraz wyjaśnienie przyczyn, dla których nie zasięgnięto opinii Komisji, (COM(2013) 027, 030, 031),**

**II – w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (COM(2015) 613 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP,**

**III – w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa (COM(2015) 598 wersja ostateczna) i odnoszące się do niego stanowisko rządu,**

**IV – w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady: Europejski program bezpieczeństwa lotniczego (COM(2015) 599 wersja ostateczna) i odnoszące się do niego stanowisko rządu,**

#### **V – sprawy bieżące.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Szmit** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Maciej Kozłowski** wiceprezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Aneta Mazek** główny specjalista w Departamencie Restrukturyzacji i Pomocy Publicznej Ministerstwa Skarbu Państwa.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Agata Jackiewicz** i **Joanna Heger** – z sekretariatu Komisji w Biurze Spraw Międzynarodowych; **Tomasz Jaroszyński** i **Mateusz Zreda** – eksperci ds. legislacji oraz **Adrian Grycuk** – specjalista ds. systemu gospodarczego w Biurze Analiz Sejmowych.

#### **Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):**

Otwieram posiedzenie Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Stwierdzam kworum. Witam serdecznie wszystkich członków Komisji do Spraw Unii Europejskiej, posłów do Parla-

mentu Europejskiego – jeżeli są obecni, ministrów, towarzyszące im osoby oraz przedstawiciele Najwyższej Izby Kontroli.

Czy są uwagi do porządku obrad? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek obrad.

Przechodzimy do pkt I, czyli rozpatrzenia w trybie art. 11 ust. 3 ustawy z dnia 8 października 2010 r. informacji o stanowisku, jakie Rada Ministrów zajęła podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych UE na posiedzeniu Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii oraz wyjaśnienie przyczyn, dla których nie zasięgnięto opinii Komisji.

Rząd jest reprezentowany przez pana ministra Jerzego Szmita, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie informacji o przyjętych na posiedzeniu Rady dokumentach. Bardzo proszę, panie ministrze.

**Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:**

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, bardzo proszę, aby część dotycząca stanowiska Rady Ministrów podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych UE, na posiedzeniu Rady w dniu 10 grudnia, przedstawiła pani Małgorzata Słowjewska-Kościołek.

**Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):**

Bardzo proszę.

**Radca ministra w Departamencie Transportu Kolejowego MIB Małgorzata Słowjewska-Kościołek:**

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, przygotowanie informacji po posiedzeniu Rady Ministrów, na podstawie art. 11 ust. 3, wynikało z tego, że punkty „A”, wśród których znajdowały się akty legislacyjne IV pakietu kolejowego, zostały przedstawione w przeddzień posiedzenia Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii, czyli w dniu 9 grudnia. Stąd niemożliwe było przygotowanie informacji na posiedzenie Sejmu i zasięgnięcie opinii Komisji przed posiedzeniem Rady. Natomiast, jeśli chodzi o stanowisko, które Polska zaprezentowała na posiedzeniu Rady, to w punktach „A”, w których znajdowały się trzy akty legislacyjne IV pakietu kolejowego, nie było dyskusji, jako że punkty „A” przyjmowane są bez dyskusji. Rada odnotowała jedynie stanowiska poszczególnych państw członkowskich, jakie zajęły one przed posiedzeniem Rady, a konkretnie 30 czerwca 2015 roku na posiedzeniu Coreper, podczas którego przyjmowany był ostateczny kompromis wobec IV pakietu kolejowego. Polska wówczas wstrzymała się od głosu, ponieważ ostatecznie przyjęty kompromis wykraczał poza przyjęty przez Polskę margines negocjacyjny. Przede wszystkim dawał on znacznie większe uprawnienia Europejskiej Agencji Kolejowej niż te, które Polska była w stanie zaakceptować.

**Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):**

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Czy są pytania? Bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Sylwester Chruszcz (Kukiz15):**

Chcę spytać, jakie granice były nie do przekroczenia? Gdzie był ten punkt, w którym broniliśmy interesu Polski?

**Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):**

Bardzo proszę, pani dyrektor.

**Radca ministra w MIB Małgorzata Słowjewska-Kościołek:**

Tych punktów było wiele. Zasadniczym było nieprzekazywanie całości kompetencji w zakresie wydawania zezwoleń i certyfikacji Europejskiej Agencji Kolejowej, i pozostawienie ich w takim zakresie, jak to jest możliwe, w narodowej władzy bezpieczeństwa, czyli w naszym wypadku w Urzędzie Transportu Kolejowego. Nie tylko ze względu na to, żeby zachować silne kompetencje urzędu, ale głównie z tego powodu, że przeniesienie całości kompetencji na agencję, tak przewidujemy, będzie oznaczało wzrost kosztów dla przedsiębiorstw, które będą się ubiegały o wydawanie odpowiednich dokumentów w Europejskiej Agencji Kolejowej. Różne to będą koszty. Nie są jeszcze do tej pory znane, ponieważ wysokość opłat, których ERA będzie żądać od przedsiębiorstw otrzymujących

od niej dokumenty, określona będzie dopiero w aktach wykonawczych. Powstaną one rok po przyjęciu IV pakietu kolejowego. Obecnie szacujemy, że te koszty są nawet cztery razy wyższe od tych, które pobiera nasz urząd.

Drugim ważnym elementem była konieczność wydłużenia okresów przejściowych, tak żeby przedsiębiorstwa miały możliwość dostosowania się do nowej sytuacji. Wnosiłiśmy o pięcioletni okres przejściowy. Przyjęte zostały trzy lata, plus ewentualnie jeden dodatkowy rok, po poinformowaniu Komisji Europejskiej o konieczności wydłużenia okresu przejściowego. Bylibyśmy skłonni zaakceptować skrócone okresy przejściowe, gdyby nie fakt, że na rzecz ERA przekazano znacznie więcej uprawnień, niż mogliśmy zaakceptować.

**Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):**

Bardzo proszę, jeszcze jedno dodatkowe pytanie, jeszcze raz pan poseł Chruszcz.

**Poseł Sylwester Chruszcz (Kukiz15):**

Chciałbym spytać, czy byliśmy sami, czy jakieś inne kraje nas popierały, jak Austria czy Łotwa?

**Radca ministra w MIB Małgorzata Słojewska-Kościołek:**

Niestety, byliśmy sami. Podstawową różnicą między nami a pozostałymi krajami było to, że front inwestycyjny w przypadku Polski, czyli te inwestycje, które zarządca infrastruktury będzie robił w następnej perspektywie, jest niewspółmiernie duży w porównaniu z innymi krajami europejskimi. Dlatego nie uzyskaliśmy poparcia, bo obawialiśmy się, że nowa procedura będzie oznaczała wydłużenie procesu inwestycyjnego, czyli będzie dla nas zagrożeniem czasu i pieniędzy.

**Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):**

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie słyszę.

**Stwierdzam, że Komisja przyjęła do wiadomości informację o stanowisku, jakie Rada Ministrów zajęła podczas rozpatrywania projektów aktów ustawodawczych UE i projektów aktów przyjmowanych na podstawie art. 352 ust. 1 Traktatu o Funkcjonowaniu UWE na posiedzeniu Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii w dniu 10 grudnia 2015 r.** Na tym zamykam rozpatrywanie pkt I.

Przechodzimy do pkt II, czyli rozpatrzenia w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 i odnoszącego się do niego projektu stanowiska rządu.

Rząd jest reprezentowany ponownie przez pana ministra Jerzego Szmita, podsekretarza stanu w MIB. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie stanowiska.

**Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:**

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, to rozporządzenie PE i Rady dotyczy poprawy bezpieczeństwa i ochrony w transporcie lotniczym. Rzeczą dotyczy również reformy Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, kwestii ochrony środowiska oraz przepisów odnoszących się do funkcjonowania w przestrzeni powietrznej państwowych statków powietrznych, a także niezwykle istotnego zagadnienia, które wymaga regulacji, mianowicie statków powietrznych bezzałogowych, tak zwanych dronów. Jest to rzecz niezmiernie istotna również dla Polski, dlatego że nasz rynek statków bezzałogowych bardzo dynamicznie się rozwija. Można powiedzieć, że jest to ogromny sukces Polski jako gospodarki. Miesiąc temu w MIB odbyła się pierwsza konferencja dotycząca tej sprawy, ciesząca się ogromnym powodzeniem. Planujemy następną, już o zasięgu europejskim. To będzie latem br. Myślę, że ten zakres naszej działalności będzie niezmiernie istotny. Natomiast co do szczegółów, to bardzo proszę pana Michała Fronczaka z Departamentu Lotnictwa o przedstawienie stanowiska.

**Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):**

Bardzo proszę pana Michała Fronczaka.

## **Naczelnik wydziału w Departamencie Lotnictwa MIB Michał Fronczak:**

Szanowni państwo, rozporządzenie, do którego stanowisko rządu właśnie w tej chwili omawiamy, ma zastąpić jeden z najważniejszych aktów prawnych UE w zakresie bezpieczeństwa lotniczego. Z jednej strony zastępuje akt prawny, a z drugiej strony porządkuje kwestie, które były rozproszone po różnych aktach prawnych. Dodatkowo rozszerza kompetencje Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego w zakresie bezpilotowych statków powietrznych, o czym wspomniał przed chwilą pan minister. Ta kwestia na szczelbu europejskim nie była jeszcze uregulowana. Ma to na celu zharmonizowanie przepisów w tym zakresie.

W związku z tym, że jest to rozporządzenie bazowe i najważniejsze w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, tak naprawdę jest mocno przekrojowe i w swojej treści zawiera wiele kwestii. Jednym z podstawowych celów tego dokumentu jest poprawa bezpieczeństwa. To jest rzecz, na którą kładzie się olbrzymi nacisk. Dotyczy współzależności pomiędzy szeroko rozumianym obszarem bezpieczeństwa i technicznymi uregulowaniami w zakresie bezpieczeństwa. Porusza również kwestie ochrony lotnictwa cywilnego, ochrony środowiska i techniki lotniczej.

Proponowane przepisy sankcjonują na poziomie prawa UE tworzenie europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego oraz krajowego programu bezpieczeństwa lotniczego. O tych dwóch dokumentach będziemy mówili na koniec. O bezzałogowych statkach powietrznych już pan minister wspomniał, ja również. Będą to przepisy obejmujące całą UE. Co do zasady będzie w tych przepisach kilka klas i gradacja: od najcięższych dronów do lżejszych.

W rozporządzeniu, w celu określenia przepisów dotyczących bezpieczeństwa, będą uwzględniane zastosowania usprawnień dotyczących koordynacji i rozwoju badań oraz szkoleń w zakresie lotnictwa. Gros przepisów dotyczy organizacji samej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego UE. To będzie przekształcona EASA. Będą ułożone przepisy dotyczące organizacji Agencji i jednocześnie będzie uporządkowany podział kompetencji z innymi europejskimi agencjami odpowiedzialnymi za kwestie lotnictwa.

Ideą uporządkowania tych wszystkich przepisów jest poprawa przejrzystości rozwiązań prawnych, co spowoduje rozwój i wzmocnienie konkurencyjności europejskiego lotnictwa na świecie.

Wspomniałem już wcześniej sprawy dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego. Kwestia ochrony regulowana jest innymi aktami prawnymi UE. EASA nie miała wcześniej w swoich kompetencjach ochrony w tak szerokim zakresie. Chodzi o scentralizowanie tej kwestii. Jednocześnie, bezpieczeństwo i ochrona dosyć mocno się przenikają, stąd idea uwzględnienia tego tematu w rozporządzeniu.

Swoimi regulacjami dotyka on również kwestii ochrony środowiska. Chodzi o zwiększenia wpływu UE na stosowanie przepisów dotyczących ochrony środowiska i pilnowanie europejskiego interesu w przypadku prac podjętych na szczelbu organizacji międzynarodowego lotnictwa cywilnego, tak zwanego ICAO.

Rozporządzenie, jak wspomniałem wcześniej, jest rozporządzeniem bazowym. Do niego będą wydane akty wykonawcze. Są to tak zwane akty delegowane. Ten mechanizm jest proponowany w miejsce przyjętych obecnie rozwiązań. Jak pan minister wspomniał wcześniej, rozporządzenie będzie mogło dotyczyć państwowych statków powietrznych. Państwa członkowskie będą mogły zastosować te przepisy, ale nie będą musiały.

Praktykę na szczelbu krajowym mamy taką – myślę, że jest to dobry przykład – że lotnictwo służb porządku publicznego, głównie straż graniczna, jest zainteresowane spełnianiem przepisów cywilnych. Jeśli te rozwiązania wejdą, to będą oni mogli w takiej rozpiętości, w jakiej będą sobie życzyli, stosować rozwiązania przyjęte w lotnictwie cywilnym. Rozporządzenie dotyczy również kwestii obsługi naziemnej. Chodzi o włączenie do niego sektora obsługi naziemnej. Wcześniej tego nie było.

Rozporządzenie uwzględnia wyniki prac nad rozporządzeniami z tak zwanego pakietu SES II+. Są to przepisy dotyczące żeglugi powietrznej. Chodzi w nich głównie o kwestie bezpieczeństwa i zwiększenie przepustowości przestrzeni powietrznej UE. Tyle, jeśli chodzi o zakres samego rozporządzenia. Jak państwo widzą, jest on bardzo szeroki.

Jeśli chodzi o stanowisko rządu, to poprosiłbym pana prezesa o zaprezentowanie szczegółów. Dziękuję.

**Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):**

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę o zabranie głosu pana prezesa.

**Wiceprezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Maciej Kozłowski:**

Maciej Kozłowski, wiceprezes ULC. Jeśli chodzi o poszczególne punkty, to nie budzi wątpliwości kwestia regulacji związanych z bezzałogowymi statkami powietrznymi. Ten temat od wielu lat już był rozważany przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego. W rozporządzeniu bazowym znajdzie się to jako osobny rozdział, na bazie którego powstaną rozporządzenia wykonawcze, które są niezwykle istotne. Na tym etapie stosujemy regulacje krajowe w sposób minimalny, zapewniający bezpieczeństwo eksploatacji tych statków, jak również osób je użytkujących, głównie w zastosowaniach komercyjnych, które są związane z określonymi warunkami wykonywania lotów.

Co do aktów delegowanych, o których była mowa, to nasze stanowisko i stanowisko rządu jest takie, że jest to uproszczenie, jeśli chodzi o tempo wydawania różnego rodzaju aktów przez Komisję. Jest to procedura, która pomija całą komitologię, czyli *de facto* mamy jako państwo członkowskie niewielki wpływ na wynik końcowy. Do tej pory większość zagadnień była dyskutowana w ramach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa i potem przez całą komitologię. Natomiast akty delegowane byłyby aktami, które wchodzi w sposób skrócony, bez konsultacji z państwami członkowskimi. Dzieje się to w ograniczony sposób.

To jest tryb, który teoretycznie byłby wygodny, jeśli chodzi o kwestie lotnictwa, ale tylko i wyłącznie w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa, to znaczy, podjęcia natychmiastowych działań na tak wysokim szczeblu, żeby zapobiec określonym zdarzeniom. Co do obsługi naziemnej, to ten temat nigdy nie był rozważany, jeśli chodzi o kwestie bezpieczeństwa. Natomiast analizy związane ze zdarzeniami, głównie na lotniskach, na płycie lotniska, wskazują na to, że zarządzający muszą zostać poddani odpowiednim procedurom kontrolnym. Często się zdarza, że samoloty ulegają uszkodzeniom ze względu na niewłaściwe zabezpieczenie obsługi naziemnej. W tym wypadku mówimy o takich elementach jak: dostarczanie bagażu, cateringu, tankowaniu samolotów. To nie ma nic wspólnego z obsługą naziemną w sensie technicznym. To jest zupełnie osobne zagadnienie.

W stanowisku rządu uwzględniony jest też fakt finansowania EASA z opłat nawigacyjnych. Byłoby to oczywistym zwiększeniem kosztów funkcjonowania służb zabezpieczających ruch lotniczy. Uważamy, że wszelkie działania związane z prowadzeniem pakietu SES II, jak i inne działania w tym obszarze, powinny nastąpić bez dodatkowych kosztów, które byłyby przerzucone na krajowe ośrodki zabezpieczające żeglugę powietrzną.

**Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):**

To wszystko, tak?

**Wiceprezes ULC Maciej Kozłowski:**

Jeszcze tylko dwa słowa. Kwestia ochrony. Nie mylimy tego z bezpieczeństwem lotnictwa. To jest zupełnie oddzielne zagadnienie, które do tej pory w całości było regulowane wyłącznie aktami Komisji Europejskiej i przez nią nadzorowane. W tej chwili mamy próbę włączenia tego w strukturę działalności Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego. Są to na razie ogólne zapisy, które docelowo będą stopniowo ubierane w rozporządzenia wykonawcze.

**Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):**

Dziękuję bardzo. Sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Szymon Szykowski Vel Sęk. Bardzo proszę pana posła o zabranie głosu.

**Poseł Szymon Szykowski Vel Sęk (PiS):**

Dziękuję pani przewodniczącej. Akt jest duży, ma prawie sto pięćdziesiąt stron, załączniki pięćdziesiąt stron, ale postaram się omówić go kompaktowo, ponieważ w stanowisku

rządu zostało z grubsza opisane, co się w nim znajduje. Podsumowując hasłowo: akt ma na celu koordynację unijnych ram prawnych w zakresie bezpieczeństwa lotniczego. Ma temu służyć między innymi wprowadzenie w rozdziale drugim kategorii zarządzania bezpieczeństwem lotniczym na poziomie unijnym, wprowadzenie europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego oraz wyróżnienie krajowego programu bezpieczeństwa lotniczego. Mają być wprowadzone regulacje dotyczące bezałogowych statków powietrznych, czyli dronów, oraz włączenie nadzoru nad dronami do systemu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Taka harmonizacja przyczyni się nie tylko do zwiększenia bezpieczeństwa, ale również do pobudzenia rozwoju gospodarczego, zdaniem twórców rozporządzenia, zapewnienia też odpowiedniego poziomu ochrony danych osobowych, co jest nie bez znaczenia.

Ponadto, rozporządzenie reguluje kwestie projektowania statków powietrznych. Narzuca obowiązek uwzględniania kwestii bezpieczeństwa teleinformatycznego i zabezpieczania ich, przy projektowaniu, przed ewentualnym atakiem cybernetycznym, na co zwracam państwu uwagę.

Jest też kwestia mało trafnych propozycji w zakresie aktów delegowanych, które Komisja Europejska mogłaby wydawać z naruszeniem kompetencji państw członkowskich, co trafnie zostało wskazane i skrytykowane w stanowisku rządu. Istnieje możliwość zastosowania przepisów rozporządzenia do państwowych statków powietrznych – o tym była mowa – czyli do statków policyjnych, poszukiwawczo-ratowniczych, służb granicznych.

Rozporządzenie włącza obsługę naziemną w swój zakres kompetencji. Jest to kierunek co do zasady słuszny, ponieważ jedna czwarta wypadków w lotnictwie cywilnym jest powodowana błędami służb naziemnych. Są tylko pewne wątpliwości co do kosztów, jakie rodzi to po stronie budowy odpowiedniej infrastruktury służby naziemnej, w szczególności na mniejszych lotniskach. W stanowisku rządu wskazane jest, że to również może być kłopotem. Ponadto budzi wątpliwości finansowanie agencji o nowej nazwie z opłat nawigacyjnych. Na to również rząd wskazuje.

Niektóre przepisy rozporządzenia zbyt ogólnie zakreślają wymogi, na przykład w zakresie lotnisk dla śmigłowców. To powoduje wątpliwości interpretacyjne.

Szanowni państwo, mechanizm koordynacji wymiany ekspertów jest narzucany art. 50 rozporządzenia. Rząd słusznie stoi na stanowisku, że taki mechanizm, będący miękkim mechanizmem zapewniania bezpieczeństwa lotniczego, powinien być wprowadzony na zasadzie dobrowolności przez państwo członkowskie, nie powinien być obowiązkowy.

Podsumowując, sugeruję, aby Komisja zaakceptowała stanowisko Rady Ministrów odnośnie do opiniowanego wniosku, dotyczącego rozporządzenia. Rozporządzenie zakłada trafne cele, natomiast są wątpliwości co do niektórych jego szczegółów, słusznie ujęte w stanowisku rządu. Dziękuję bardzo.

### **Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):**

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Czy są jakieś pytania? Nie słyszę.

**Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylający rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 i odnoszący się do niego projekt stanowiska rządu. Komisja podzieliła stanowisko rządu odnoszące się do tego dokumentu.** Na tym zamykam rozpatrywanie pkt II.

Przechodzimy do pkt III, czyli rozpatrzenia w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu, z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r., Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa (COM(2015) 598) i odnoszącego się do niego stanowiska rządu. Poproszę pana ministra Jerzego Szmita o przedstawienie stanowiska rządu.

**Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:**

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, Komisja Europejska w dniu 7 grudnia 2015 roku przyjęła europejską strategię w dziedzinie lotnictwa. Zawiera ona osiem grup działań. Pierwsze to jest wejście na rozwojowe rynki azjatyckie. Jeszcze będę o tym dalej mówił. Zwiększenie przepustowości przestrzeni lotniczej i portów lotniczych, utrzymanie wysokich unijnych standardów bezpieczeństwa i ochrony, wzmocnienie agendy socjalnej i tworzenie wysokiej jakości miejsc pracy, ochrona praw pasażerów, nowe technologie, kwestie środowiskowe oraz inwestowanie w modernizację lotnictwa.

Rząd RP popiera co do zasady przedstawioną strategię, ale nie popiera jej bezkrytycznie. Naszym zdaniem zawiera ona sporo braków, o których wspomnę. Po pierwsze, strategia nie zawiera propozycji w zakresie niwelowania różnic rozwojowych w samej UE, rozwojowych w zakresie lotnictwa. Obszar Europy Środkowo-Wschodniej charakteryzuje się gorszą dostępnością połączeń lotniczych i tego strategia nie zauważa. Nie odnosi się też do bardzo ważnej, szczególnie dla nas, współpracy lotniczej z naszymi sąsiadami. Jednoczy się z sąsiadami UE, jakimi są Ukraina i Rosja. Do tego dokument się nie odnosi.

Nasze zastrzeżenia dotyczą też prób ograniczenia dostępu do europejskiego rynku przez przewoźników, którzy wykorzystują wsparcie publiczne. Chodzi tu przede wszystkim o kraje Zatoki Perskiej. Są to przedsiębiorstwa mocno dotowane przez swoje państwa, ale dzięki temu my, jako klienci, mamy lepszy dostęp do dalekich lotów, które są tam dużo tańsze.

Rząd w swoim stanowisku popiera plany i działania „Wsparcie dla LOT-u” oraz przedsiębiorstwa Państwowe Porty Lotnicze, które będą zmierzały do rozwoju w Warszawie regionalnego portu przesiadkowego. To też ma wynikać dla Polski z tej strategii.

Dziękuję bardzo. O ewentualne uzupełnienia prosiłbym pana Michała Fronczaka z Departamentu Lotnictwa.

**Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):**

Dziękuję. Proszę bardzo.

**Naczelnik wydziału w Departamencie Lotnictwa MIB Michał Fronczak:**

Szanowni państwo, pani przewodnicząca, dziękuję za głos. Pan minister powiedział o większości rzeczy. Dokument, jak państwo zauważyli, jest bardzo ogólny w swojej treści. Jeśli chodzi o jego zakres, to w większości zgadzamy się z tymi zapisami. Podkreślamy rzecz dotyczącą skomunikowania, czyli dostępności przewozów w regionie. Dotyczy to nie tylko Polski, ale całego regionu Europy Środkowo-Wschodniej. Strategia w ogóle nie zauważa tej kwestii, jest ona zupełnie zmarginalizowana.

Kwestie, o których wspomniał pan minister w zakresie współpracy z Rosją, to są tak zwane loty transsyberyjskie. Ma to ogromne znaczenie w przypadku polskich linii lotniczych LOT, które część swojej działalności kierują w stronę azjatycką – Chin i Japonii. Tak naprawdę, to nie tylko Polska, ale i inne kraje mają w tej kwestii problemy. UE w tym dokumencie stara się nie zauważać tego problemu. Jakiś mechanizm został kiedyś wypracowany, niemniej jednak, nie wraca się do tego. Mamy to z tyłu głowy, ale nie podnosi się tego przy okazji takich dokumentów, jakim jest ta strategia. Dziękuję bardzo.

**Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):**

Dziękuję bardzo. Sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Dominik Tarczyński. Bardzo proszę pana posła.

**Poseł Dominik Tarczyński (PiS):**

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, dokument ten nazwany jest strategią, przy czym ta strategia została opisana, według mojej oceny, w sposób nierównomierny, bo w ośmiu podstawowych punktach nie są opisane z równym naciskiem wszystkie elementy. Element ekonomiczny, według mojej oceny, może być tym, który jest zagrożeniem, to znaczy, może skutkować pogłębieniem różnic, jeżeli chodzi o Europę dwóch prędkości. Mam na myśli mniejsze ośrodki, jeżeli chodzi o transport lotniczy. Idealnym przykładem jest miasto, z którego pochodzę – Kielce. Zrównoważony rozwój byłby o wiele lepszy, dlatego stanowisko rządu jest absolutnie zrozumiałe i myślę, że godne poparcia, ponieważ zauważa te braki. Zrównoważony rozwój oraz dostrzeżenie ośro-

ków, to są podstawowe elementy ekonomiczne, dla nas bardzo ważne. Jeszcze jedna rzecz, na którą chciałbym zwrócić uwagę, to kwestia terroryzmu, która w dokumencie występuje, czyli bezpieczeństwo transportu. Myślę, że powinna być ona o wiele bardziej szczegółowo opisana.

Konkludując, chciałbym powiedzieć, że stanowisko rządu, które zostało przedstawione w dokumencie, czyli poparcie, ale nie bezkrytyczne, strategii w dziedzinie lotnictwa, jest warte poparcia. Dziękuję.

**Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):**

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa chce zabrać głos? Nie słyszę. Czy jest sprzeciw Komisji wobec przyjęcia do wiadomości informacji dotyczącej tego dokumentu? Nie słyszę.

**Stwierdzam, że Komisja przyjęła do wiadomości informację rządu na temat Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa (COM(2015) 598) i odnoszącego się do niego stanowiska rządu.** Na tym zamykam rozpatrywanie pkt III.

Przechodzimy do pkt IV, czyli rozpatrzenia w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu, z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r., Sprawozdania Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady: Europejski program bezpieczeństwa lotniczego (COM(2015) 599) i odnoszącego się do niego stanowiska rządu. Bardzo proszę ponownie pana ministra Jerzego Szmita, podsekretarza stanu w MIB.

**Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:**

Dziękuję bardzo. Poproszę pana Michała Fronczaka z Departamentu Lotnictwa o przedstawienie stanowiska.

**Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):**

Bardzo proszę, panie naczelniku.

**Naczelnik wydziału w Departamencie Lotnictwa MIB Michał Fronczak:**

Szanowni państwo, przedmiotowy dokument zawiera opis i uzasadnienie zmian w dokumencie, którym jest europejski programem bezpieczeństwa lotniczego. Dotychczas te dokumenty były wewnętrznymi dokumentami Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego. Jednak w związku ze zwiększeniem zaangażowania się państw członkowskich UE oraz przemysłu lotniczego jako takiego, w identyfikowanie zagrożeń i podejmowanie działań zapobiegawczych w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, Komisja uznała za wskazane, aby w drugim wydaniu tego dokumentu uszczegółowić proces opracowywania i aktualizacji.

Sama konieczność aktualizacji wynika z szeregu zmian w przepisach prawa UE, które zostały przyjęte od daty opublikowania poprzednich dokumentów. Zmiany te są związane z operacjami lotniczymi – dotyczą przewoźników nie tylko unijnych, ale i z krajów trzecich – kwestiami ograniczenia czasu lotu, obszarów zarządzania przestrzenią powietrzną, regulacjami w zakresie lotnisk, raportowaniem zdarzeń. Wynikało to między innymi z poprzedniego rozszerzenia kompetencji EASA.

W stanowisku rządu proponujemy poprzeć ten projekt bez zastrzeżeń. Po prostu, jest on zbiorem informacji z różnych dokumentów legislacyjnych i nielegislacyjnych, dotyczących bezpieczeństwa lotniczego. Chciałbym podkreślić, że w pracach nad dokumentem brali udział przedstawiciele ULC, którzy zgłaszali swoje uwagi. Jego finalna wersja uwzględnia uwagi naszych specjalistów. Myślę, że na tym skończę. Dziękuję.

**Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):**

Dziękuję bardzo. Sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Dominik Tarczyński. Bardzo proszę.

**Poseł Dominik Tarczyński (PiS):**

Bardzo dziękuję. To jest ten element, o którym mówiłem wcześniej, przy poprzednim dokumencie – bezpieczeństwo. Jak mogliśmy usłyszeć w stanowisku rządu, ta aktualizacja nie zmienia przepisów, które dotyczą państw członkowskich, jeżeli chodzi o zapew-

nienie bezpieczeństwa. Dlatego, jak możemy przeczytać, rząd RP popiera europejski program bezpieczeństwa lotniczego bez zastrzeżeń, bo, tak naprawdę, niewiele on wnosi. To jest tylko i wyłącznie aktualizacja. Naturalne jest poparcie i przyjęcie stanowiska rządu. Dziękuję.

**Przewodnicząca poseł Izabela Kloc (PiS):**

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Czy ktoś chciałby zabrać głos? Nie słyszę. Czy jest sprzeciw wobec decyzji Komisji o przyjęciu do wiadomości informacji dotyczącej tego dokumentu? Sprzeciwu nie słyszę.

**Stwierdzam, że Komisja przyjęła do wiadomości informację rządu na temat Sprawozdania Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady: Europejski program bezpieczeństwa lotniczego (COM(2015) 599) i odnoszącego się do niego stanowiska rządu.** Na tym zamykam rozpatrywanie pkt IV.

Przystępujemy do spraw bieżących. Następne posiedzenia Komisji odbędą się jutro o godzinie 12:00 i o 14:00. Przypominam również o posiedzeniu podkomisji stałej ds. wykorzystania środków pochodzących z UE, które odbędzie się jutro o godzinie 9:30. Wszystkie posiedzenia odbędą się w tej sali.

Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Nie słyszę. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt V. Informuję, że na tym porządek dzienny został wyczerpany. Protokół z dzisiejszego posiedzenia będzie wyłożony w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Dziękuję bardzo.

Zamykam posiedzenie Komisji.