

VIII kadencja



# **KANCELARIA SEJMU**

## **Biuro Komisji Sejmowych**

### **PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

- **KOMISJI DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ**  
**(NR 148)**  
z dnia 20 lipca 2017 r.



---

## Pełny zapis przebiegu posiedzenia

### Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 148)

20 lipca 2017 r.

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

**I. informację o dokumentach UE, w stosunku do których prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag: COM(2017) 329, 541 (art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r.); COM(2017) 270, 296, 318, 322, 324, 332, 333, 336, 540 (art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r.); COM(2017) 286, 299, 319, 321, 323, 325, 326, 328, 330, 334, 338, 350, 351 (art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r.);**

**II. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (COM(2017) 275 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP;**

**III. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku oraz rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów oraz wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania prawa oraz ustanawiającej szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczącej delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego (COM(2017) 277 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP;**

**IV. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania prawa oraz ustanawiającej szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego (COM(2017) 278 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP;**

V. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (wersja przekształcona) (COM(2017) 280 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP;

VI. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze (COM(2017) 281 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP;

VII. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (COM(2017) 282 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP;

VIII. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ochrony konkurencji w transporcie lotniczym, uchylające rozporządzenie (WE) nr 868/2004 (COM(2017) 289 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP;

## IX. sprawy bieżące.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Szmit** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Rafał Czarski**, **Agata Jackiewicz**, **Agnieszka Maciejczak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Spraw Międzynarodowych; **Marcin Fryźlewicz**, **Adrian Grycuk**, **Jacek Krzak**, **Dorota Olejniczak** i **Wojciech Zgliczyński** – eksperci z Biura Analiz Sejmowych.

### Przewodniczący poseł **Lech Kołakowski (PiS)**:

Otwieram posiedzenie Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Witam serdecznie wszystkich obecnych członków Komisji do Spraw Unii Europejskiej, ministrów oraz towarzyszące panu ministrowi osoby. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Wobec tego stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek dzienny.

Przechodzimy do rozpatrzenia pkt I, czyli informacji o dokumentach UE, w stosunku do których prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag. Są to następujące dokumenty: w trybie art. 7 ust. 4 ustawy COM(2017) 329, 541; w trybie art. 8 ust. 2 ustawy COM(2017) 270, 296, 318, 322, 324, 332, 333, 336, 540; w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy COM(2017) 286, 299, 319, 321, 323, 325, 326, 328, 330, 334, 338, 350, 351. Czy do wymienionych przeze mnie dokumentów państwo posłowie chcą zgłosić uwagi, czy też zgodnie z wnioskiem prezydium możemy je przyjąć bez rozpatrywania przez Komisję? Sprzeciwu nie słyszę. **Stwierdzam, że Komisja postanowiła nie zgłaszać uwag do wymienionych powyżej dokumentów.** Na tym zamykam rozpatrywanie pkt I.

Szanowni państwo, ze względu na to, że o godzinie 14.00 odbędą się głosowania, zwracam się z gorącą prośbą do pana ministra i państwa posłów o zwięzłe wypowiedzi.

dzi, tak byśmy wszyscy, bez przekładania Komisji na dzień jutrzejszy, mogli w terminie zakończyć.

Przechodzimy do pkt II, czyli rozpatrzenia w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (COM(2017) 275 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP. Rząd jest reprezentowany przez pana ministra Jerzego Szmita, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie stanowiska.

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

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, rząd popiera tę dyrektywę, natomiast będziemy dyskutowali o kilku bardzo poważnych kwestiach, które dla nas, dla Polski, są istotne. Wyznacznikiem naszego stanowiska jest fakt, że w Polsce funkcjonuje już kilka koncesji na utrzymanie i eksploatację dróg. Musimy tak zbudować nasze prawo, żeby nie było ono sprzeczne z umowami wcześniej zawartymi, bo inaczej wiązałyby się to z bardzo istotnym zagrożeniem wypłaty bardzo wysokich odszkodowań dla koncesjonariuszy. W związku z tym będziemy w dalszych negocjacjach zgłaszać, aby – po pierwsze – na szczeblu prawa unijnego zostały określone zasady poboru opłat od samochodów ciężarowych i osobowych, ale miały one na względzie specyfikę poszczególnych państw członkowskich; po drugie, aby państwa członkowskie miały w miarę możliwości swobodę decydowania o rodzajach, kategoriach pojazdów oraz o zakresie sieci drogowej, które będą podlegały odpłatności, charakterze opłat, metodach poboru opłat, a w szczególności, aby całość przychodów z poboru opłat mogła być nadal przeznaczana na krajową infrastrukturę drogową. Następny punkt to podejmowanie decyzji o sposobie przeznaczenia środków z pobranych opłat, co powinno pozostawać w gestii państw członkowskich. Czas dostosowania prawa krajowego powinien wynosić minimum dwa lata. To są najważniejsze punkty, o które chcemy zadbać, żeby były w ramach naszego stanowiska przedstawione i zrealizowane.

**Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):**

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Michał Wojtkiewicz. Bardzo proszę pana posła o zabranie głosu.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Dziękuję bardzo. W zasadzie można się zgodzić całkowicie z wypowiedzią pana ministra, ale chciałbym tylko dodać, że celem tego całego przedsięwzięcia jest wyeliminowanie zakłóceń konkurencji między przedsiębiorcami transportowymi. Teraz pytanie. Nie chce odpowiedzi, ale rachunek ekonomiczny powinien być w ministerstwie przeprowadzony, ile stracimy, jak to wykonać, bo według szacunkowych obliczeń do tej pory Polska traciła w PKB na skutek podjętych złych decyzji około 200 mld zł. W związku tym prośba, i w zasadzie, nie chcę mówić, ale ten rachunek ekonomiczny powinien być zrobiony. To tyle, żeby nie przedłużać, aczkolwiek wiele by się chciało jeszcze na ten temat powiedzieć. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):**

Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Czy są pytania? Nie widzę. Czy pan minister jeszcze chce coś dodać w tym punkcie?

**Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:**

Bardzo krótko. Ta dyrektywa ma umożliwić jednolity sposób poboru opłat w całej UE. To jest dzisiaj ważny problem, bo rzeczywiście jest dzisiaj tak, że każde państwo stosuje własne rozwiązania, natomiast mówimy, że jednak pewna autonomia czy pewna swoboda państw członkowskich musi być zachowana, bo w każdym są nieco inne warunki. Natomiast rzeczywiście generalnie ta dyrektywa ma służyć, mówiąc wprost, do zwiększenia poboru opłat czy wprowadzenia większej sieci dróg odpłatnych. Taki jest też jeden z generalnych celów tej dyrektywy.

### **Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):**

Bardzo dziękuję. Jeżeli nie ma zgłoszeń, to chciałbym zaproponować następującą konkluzję: **Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy dokument o sygnaturze COM(2017) 275 wersja ostateczna. Komisja podzieliła stanowisko rządu wraz z zastrzeżeniami.** Czy jest sprzeciw? Nie widzę. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt II.

Przechodzimy do pkt III, czyli rozpatrzenia w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku oraz rozporządzenia (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów oraz wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania prawa oraz ustanawiającej szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczącej delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego (COM(2017) 277 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP. Rząd jest reprezentowany przez pana ministra Jerzego Szmita, podsekretarza stanu w MIB. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie stanowiska.

### **Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, rząd generalnie popiera projekt rozporządzenia, niemniej jednak jesteśmy przygotowani na bardzo głęboką dyskusję o poszczególnych zapisach. To jest bardzo obszerne rozporządzenie, które w bardzo istotny sposób zmieni w ogóle funkcjonowanie transportu międzynarodowego w Europie. Z jednej strony chodzi o zadbanie o sprawy socjalne kierowców, o odpowiedni wypoczynek, o warunki tego odpoczynku, czyli na przykład jest tu zaproponowany zakaz odbierania długiego odpoczynku 45-godzinowego w kabinach. To jest bardzo istotna zmiana w praktyce funkcjonowania dzisiejszego transportu w Europie. Takich daleko idących propozycji jest tutaj bardzo dużo. Te propozycje z jednej strony, można powiedzieć, są bardzo kuszące, jeżeli chodzi o prawa socjalne, o prawa pracowników, kierowców, niemniej jednak, biorąc pod uwagę dzisiejszą praktykę, byłaby to bardzo gruntowna zmiana w funkcjonowaniu polskich firm przewozowych na rynku europejskim, dlatego musimy te sprawy równoważyć. A więc z jednej strony oczywiście chcemy, aby warunki socjalne kierowców się poprawiały, ale też żeby warunki, które są dyktowane prawem europejskim, nie sprowadziły dzisiaj na polski transport bardzo poważnych problemów, które wiązałyby się ze zwiększeniem kosztów, bardzo istotnym zwiększeniem kosztów funkcjonowania polskich firm transportowych, co mogłoby doprowadzić nawet do tego, że część firm albo by musiała ograniczyć działanie, albo wyprowadzałyby się z Polski, szukając innych miejsc rejestracji swojej działalności gospodarczej. Jest to zatem bardzo istotne rozporządzenie. Jesteśmy w trakcie negocjacji, są utworzone zespoły robocze, które te negocjacje prowadzą. Dziś odpowiedzialna za negocjacje jest prezydencja estońska. Bardzo intensywne prace są prowadzone w podzespołach. Jeżeli jest potrzeba dalszego wchodzenia w szczególności, to oczywiście tak, natomiast generalnie jesteśmy za tym, natomiast musimy doprowadzić do takiego rozwiązania, które nie obciąży bardzo polskich firm przewozowych.

### **Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):**

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Sławomir Zawiślak. Bardzo proszę pana posła o zabranie głosu.

### **Poseł Sławomir Zawiślak (PiS):**

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, bardzo dobrze, że rząd pozytywnie ocenia wszelkie działania na rzecz zapewnienia godnych warunków pracy i ochrony socjalnej, w tym przypadku kierowców, ale i każdej grupy pracowników. Natomiast pamiętamy o tym, że ten zakres ochrony prawnej w prawodawstwie naszym narodowym czy unijnym jest od bardzo wielu lat stosowany. W przypadku UE jest tak zwany pakiet mobilności, czyli zestaw inicjatyw „Europa w ruchu”, gdzie jest szeroki przegląd prawodawstwa dotyczący transportu drogowego. Rzeczywiście przepisy wymagają czasami nowelizacji,

aktualizacji i tutaj w tym zakresie dostrzeganie przez rząd tej potrzeby, o której wcześniej mówiłem, jest pozytywne. Ale jest też pozytywne, według mnie, dostrzeganie faktu, że ten bardzo specyficzny rynek pracy, dla naszej gospodarki bardzo ważny, przy przedstawianiu stanowiska rządowego na forum UE trzeba niejako chronić pod kątem nie tylko interesu pracowników, ale także zważać na inne otoczenie gospodarcze. Co prawda w tym dokumencie, według mnie, troszkę delikatnie występuje sugerowanie, że kierowca podlega przepisom o pracownikach delegowanych, ale wiemy, że strona społeczna reprezentująca interesy pracowników pozytywnie ocenia ten dokument, natomiast już przedsiębiorcy zwracają uwagę na pewne kwestie dotyczące chociażby zwiększenia ich kosztów.

Wierzę głęboko w to, co pan minister Szmit powiedział, że rząd będzie bardzo uważnie monitorował tę całą sytuację, zapewni maksymalne zabezpieczenie interesów pracowników, którzy wykonują bardzo ciężką i ważną pracę – przecież wiemy, że transport kołowy jest główną osią przewozów towarowych w UE – ale także zabezpieczy interesy gospodarcze naszych narodowych firm polskich. Dziękuję panu ministrowi za tę deklarację.

**Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):**

Bardzo dziękuję panu ministrowi. Otwieram dyskusję. Czy są pytania? Pan poseł Abramowicz, bardzo proszę.

**Poseł Adam Abramowicz (PiS):**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, ta regulacja jest częścią walki przedsiębiorstw konkurencyjnych z Europy Zachodniej z polskimi firmami transportowymi. Nie ulega żadnej wątpliwości, że nie chodzi o ochronę pracowników, tylko o utrudnienia i w efekcie do wyrzucenia polskich firm transportowych z tamtego rynku. Jesteśmy w UE, otworzyliśmy nasz rynek zresztą zgodnie z tymi kardynalnymi zasadami panującymi w UE wolnego przepływu kapitału, usług, ludzi na terenie Unii, licząc na to, że te zasady będą zawsze stosowane także wobec naszych przedsiębiorstw. Okazuje się, że kiedy polskie przedsiębiorstwa zdobyły bardzo mocną pozycję na rynku UE, przypomnę, że druga co do wielkości Hiszpania ma 50% przewozów, tyle co Polska, zaczęły się oczywiście działania, które są niezgodne ani z duchem, ani z zapisami traktatowymi. Otóż, nie możemy się na to zgodzić, bo nie po to wchodziliśmy do UE, żeby później tolerować niedziałanie zasad, o których mówiłem. Można się zasłaniać różnymi przepisami, ochroną pracowników, tylko że to rzeczywiście powinno być nakierowane na tę ochronę. Dzisiaj na przykład wymaganie noclegu w kabinach, w sytuacji kiedy w krajach Europy Zachodniej brakuje hoteli z parkingami, na których tiry mogłyby parkować, zakrawa na jakąś kpinę i – szczerze mówiąc – jest kpina. To jest jedna sprawa.

**Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):**

Panie pośle, ale bardzo proszę o pytania. Prosiłem państwa, mamy głosowania, a jeszcze siedem punktów do omówienia. Proszę skracać, bo spotkamy się jutro, panie pośle, na Komisji.

**Poseł Adam Abramowicz (PiS):**

Już się skracam. Ostatnie zdanie. Dzisiaj są kabiny z klimatyzacją za ogromne pieniądze, które mają w środku wszystko to, co jest w hotelu, a nawet więcej. Porównywanie tego noclegu z jakimś obskurnym hotelem przy drodze jest też ewidentnie zasłoną dymną. Mam pytanie do pana ministra, czy Polska będzie walczyła o to, żeby te cztery zasady, o których mówiłem, były w UE traktowane nadal poważnie i czy polskie przedsiębiorstwa dostaną mocne wsparcie w tym zakresie. Bardzo dziękuję.

**Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):**

Bardzo dziękuję. Czy są jeszcze inne pytania? Nie widzę. Panie ministrze, bardzo proszę.

**Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:**

Polskie przedsiębiorstwa dostają nieustannie bardzo silne wsparcie rządu, jeżeli chodzi o warunki funkcjonowania zarówno na rynku wschodnim, jak i zachodnim. Jesteśmy w stałym kontakcie z reprezentacją przewoźników, ale też z reprezentacją pracobiorców, kierowców. Funkcjonuje zespół trójstronny do spraw transportu. Od kilku miesięcy roz-

począł swoją działalność, bardzo intensywnie pracuje. Staramy się wypracowywać możliwie optymalne rozwiązania zarówno na arenie międzynarodowej, jak i uregulowania wzajemnych relacji w branży transportu drogowego w Polsce.

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

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie ma. W takim razie, ponieważ nie widzę więcej zgłoszeń, proponuję następującą konkluzję: **Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy dokument o sygnaturze COM(2017) 277 wersja ostateczna. Komisja podzieliła stanowisko rządu wraz z zastrzeżeniami.** Czy jest sprzeciw? Nie widzę. Wobec tego stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy dokument o tej sygnaturze. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt III.

Przechodzimy do pkt IV, czyli rozpatrzenia w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania prawa oraz ustanawiająca szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego (COM(2017) 278 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP. Rząd jest reprezentowany przez pana ministra Jerzego Szmita. Bardzo proszę o przedstawienie stanowiska.

**Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:**

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, Polska generalnie sprzeciwia się temu rozwiązaniu, w którym pracownicy w transporcie międzynarodowym będą uznawani za pracowników delegowanych. W Polsce była na ten temat duża dyskusja, jeżeli chodzi o prawo krajowe. Zostało to rozstrzygnięte wyrokami sądów, że generalnie kierowcy w transporcie międzynarodowym nie są w trakcie wykonywania swoich obowiązków w delegacji, bo to jest ich normalna, podstawowa, fundamentalna praca. To jest istota wykonywania zawodu. Nie ukrywam, że będzie bardzo ostra dyskusja w ramach tych negocjacji. Tworzymy z kilkunastoma krajami europejskimi rodzaj koalicji, która ma doprowadzić do tego, żeby te propozycje, które zostały przedstawione przez Komisję Europejską, nie zostały przyjęte. To są bardzo duże, skomplikowane negocjacje międzynarodowe. Na szczeblu europejskim są prowadzone w ramach rozmowy na temat pakietu mobilności, o czym już była mowa. Ponownie powtórzę, że w interesie Polski jest to, aby zapewniać godne warunki pracy dla kierowców. Rozmawiamy też wewnątrz, żeby składniki wynagrodzenia kierowców w transporcie międzynarodowym były dla nich bardziej korzystne. Jeśli chodzi o nasze wewnętrzne uregulowania, te rozmowy idą do przodu. Mijmy też nadzieję, że uda nam się osiągnąć na szczeblu europejskim takie rozwiązanie, które pozwoli funkcjonować naszym firmom, ale też zapewni odpowiednią opiekę socjalną dla pracowników, dla kierowców, których na rynku europejskim funkcjonuje blisko 200 tysięcy.

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

Bardzo dziękuję. Sprawozdawcą jest pan poseł Zawiślak. Bardzo proszę o krótkie zabranie głosu.

**Poseł Sławomir Zawiślak (PiS):**

Bardzo żałuję, że jest mało czasu, ale rozumiem. W związku z tym chcę powiedzieć, że dalej doceniając pracę kierowców, co rząd ma zawsze na uwadze, zdecydowanie zauważam to, co pan minister powiedział, a wcześniej poseł Abramowicz. Szczególnie w tej propozycji zmiany aktu prawnego UE bardzo wyraźnie widać próbę naruszenia interesów można nawet powiedzieć, że gospodarczych naszego kraju, także przedsiębiorstw, które dysponują flotyllą około 180 tys. polskich pojazdów ciężarowych. W związku z tym cieszę się bardzo, że rząd wyeksponował w swoim stanowisku bardzo wiele wątpliwości do tego aktu prawnego. Wykluczył możliwość traktowania kierowców jako pracowników delegowanych, wypowiedział się jasno w kierunku narzucania stawek płacy przez inne kraje. Cieszę się i dziękuję panu ministrowi, że rząd wskazał, że w tej potrzebnej, bardzo twardej, trudnej dyskusji już wie, jakie kierunki naszego stanowiska powinny



być. Cieszy też, że jest koalicja europejska. Nie może być tak, żeby takimi działaniami na rynku, gdzie jest eksponowany przede wszystkim interes pracowników, zaprzeczać idei pakietu mobilności, unijnego pakietu, który był kiedyś rozsądnym kompromisem czy też te propozycje Komisji godzą w główne cele zapisane w białej księdze transportowej jeszcze w 2011 r., które miały wspierać rozwój jednolitego rynku na obszarze transportowym. Polscy przedsiębiorcy, także pracownicy, mają prawo funkcjonować na tym rynku, i wierze głęboko, że rząd sobie poradzi z tym problemem. Zachęcam do bardzo twardej, bardzo mocnej dyskusji. Dziękuję.

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

Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Czy są pytania? Nie widzę. Wobec tego chciałabym zaproponować następującą konkluzję: **Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy dokument o sygnaturze COM(2017) 278 wersja ostateczna. Komisja podzieliła stanowisko rządu wraz z zastrzeżeniami.** Czy jest sprzeciw wobec takiej konkluzji? Nie widzę. W takim razie stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy dokument o sygnaturze COM(2017) 278 wersja ostateczna. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt IV.

Przechodzimy do pkt V, czyli rozpatrzenia w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (wersja przekształcona) (COM(2017) 280 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP. Rząd jest reprezentowany przez pana ministra Jerzego Szmita, podsekretarza stanu w MIB. Bardzo proszę o zajęcie stanowiska.

**Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:**

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, ta dyrektywa PE jest bardzo korzystna dla rynku europejskiego, dla rynku transportowego, dlatego że umożliwia pobieranie w sposób jednolity opłat za używanie dróg. Taki jest cel, aby we wszystkich państwach UE można było w jednym systemie komunikować się z systemami poboru opłat i żeby nie było konieczności instalowania się w różnych systemach krajowych, tylko żeby to było jednolite, wygodne i funkcjonalne. Generalnie bardzo gorąco popieramy tę inicjatywę, jak również to, że na początku tego roku została już przyjęta ustawa, która umożliwia wprowadzenie tego systemu do polskiego prawa. Ze swojej strony wykonaliśmy już więc stosowaną pracę.

Natomiast chcemy jednak, aby zostały tu spełnione pewne warunki, mianowicie aby europejska usługa opłaty elektronicznej pozostała usługą o charakterze uzupełniającym, czyli żeby nie była konkurencyjna do systemów, które funkcjonują w poszczególnych krajach. Po drugie, aby przepisy w sposób wyraźny i precyzyjny określiły relacje pomiędzy EETS a krajowymi systemami elektronicznymi, systemami poboru opłat, oraz żeby korzystanie z EETS nie było związane z nakładaniem na podmioty pobierające opłaty obowiązku wypłaty wynagrodzenia dla dostawcy EETS, czyli żeby nie było to dodatkowym obciążeniem dla użytkowników. To są najważniejsze wskazówki, którymi będziemy się kierowali.

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

Dziękuję panu ministrowi. Sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Lipiec. Bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Krzysztof Lipiec (PiS):**

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, trudno nie zgodzić się ze stanowiskiem polskiego rządu, bo to rzeczywiście dobre rozwiązanie, które będzie ujednolicało europejską opłatę elektroniczną za korzystanie z dróg. To jest korzystne rozwiązanie również dla tych, którzy muszą używać, tak jak do tej pory, wielu urządzeń pokładowych, aby należycie sczytać te wszystkie opłaty. Jestem również przekonany co do tego, że rząd wyszedł naprzeciw oczekiwaniom i wcześniej niż UE stosuje to prawo. To dobre rozstrzygnięcia i proponuję, aby Komisja do Spraw Unii Europejskiej zaopiniowała

pozytywnie stanowisko rządu wraz z tym małym zastrzeżeniem, które pan minister był uprzejmy dzisiaj wyartykułować. Dziękuję bardzo.

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

Dziękuję bardzo. Czy są głosy w dyskusji? Nie widzę. Wobec tego proponuję następującą konkluzję. **Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy dokument o sygnaturze COM(2017) 280 wersja ostateczna. Komisja podzieliła stanowisko rządu.** Czy jest sprzeciw? Nie widzę. Tak więc stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy dokument o sygnaturze COM(2017) 280. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt V.

Przechodzimy do pkt VI, czyli rozpatrzenia Wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze (COM(2017) 281 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP. Rząd jest reprezentowany przez pana ministra Jerzego Szmita i bardzo proszę o przedstawienie stanowiska.

**Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:**

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, stanowisko rządu do tego rozporządzenia jest, można powiedzieć, bardzo zdystansowane. Zdaję sobie sprawę, że to nie jest precyzyjne określenie, niemniej jednak jak powiem, o co chodzi, to myślę, że stanowisko będzie jasne. Mamy tu wiele niuansów, o których jesteśmy chętni rozmawiać z Komisją Europejską. Chodzi o to, żeby wymogami, które dzisiaj obowiązują w transporcie międzynarodowym przy przewozie samochodami o nośności ponad 3,5 tony, czyli dużymi ciężarówkami, które głównie prowadzą transport międzynarodowy, objąć również znaczną część wymagań związaną z uzyskiwaniem koncesji, różnych zezwoleń, a również transport ciężarówkami poniżej 3,5 ton, czyli mały transport, który jest ważnym uzupełnieniem transportu międzynarodowego. W wielu krajach ten transport jest też bardzo istotny, zresztą tak jak w Polsce.

Z jednej strony są postulaty, które wnoszą przedsiębiorstwa już pracujące, aby objąć różnymi wymogami firmy posługujące się mniejszymi autami, ale z drugiej strony firmy, które dziś funkcjonują na tym rynku, wykorzystując małe auta, mówią, że to jest niepotrzebna nadregulacja. Jeżeli rynek funkcjonuje dziś dobrze i na tym rynku funkcjonują zarówno przedsiębiorstwa – duże ciężarówki, mówiąc językiem potocznym – i małe ciężarówki, to nie ma sensu wprowadzać dodatkowych regulacji, które jeszcze skomplikują funkcjonowanie transportu międzynarodowego. Tak że będziemy zajmować bardzo ostrożne stanowisko w tej dyskusji i zobaczymy, jakie rozwiązania ostatecznie będą proponowane, bo rzecz jest niejednoznaczna. Dziękuję.

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

Dziękuję bardzo. Sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Krzysztof Lipiec. Bardzo proszę o zabranie głosu.

**Poseł Krzysztof Lipiec (PiS):**

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, już dzisiaj niejednokrotnie podczas tego posiedzenia padała kwestia dostępu do rynku usług transportowych, jak i dostępu do zawodu kierowcy na rynkach UE. Jest to rzeczywiście bardzo skomplikowany problem i należy kibicować polskiemu rządowi, aby na forum UE wywalczył korzystne regulacje dla polskich przewoźników i tych, którzy chcą świadczyć usługi transportowe na rynkach UE. Dlatego też w całej rozciągłości należy poprzeć to – jak pan minister to określił – zdystansowanie względem zaproponowanych projektów aktów prawnych UE w tej materii. Należy poprzeć stanowisko związane z rozbieżnościami, które polski rząd jasno i stanowczo przekazuje. Jestem przekonany, że to stanowisko rządu, zawarte zarówno w opinii pana ministra, jak i w oficjalnym dokumencie Komisja do Spraw Unii Europejskiej powinna poprzeć. Dziękuję.

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

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Czy są pytania? Nie widzę zgłoszeń. Pan minister, bardzo proszę.

**Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:**

Jeszcze, pani przewodnicząca, jedno uzupełnienia, na które zwrócili mi uwagę moi współpracownicy. Chciałbym powiedzieć, że jest część tego wniosku, której się sprzeciwiamy i będziemy to bardzo jasno i jednoznacznie artykułować. Otóż, w zakresie zmian zasad wykonywania przewozów kabotażowych Polska pozytywnie ocenia zapowiedź zniesienia limitów operacji transportowych kabotażu. Dotychczas były trzy takie operacje funkcjonowania na obcym rynku. Natomiast negatywnie, i to bardzo ostro, oceniamy propozycję ograniczenia liczby dni, w trakcie których można wykonywać przewozy kabotażowe w następstwie wykonywania przewozu międzynarodowego z siedmiu do pięciu dni. To oznacza, że tak naprawdę możliwości funkcjonowania w ramach kabotażu będą bardzo ograniczone, a na możliwości wykonywania usług kabotażowych bardzo zależy polskim przewoźnikom i będziemy tego bardzo zdecydowanie bronić. Dziękuję.

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

Dziękuję bardzo za to wyjaśnienie. Proponuję następującą konkluzję: **Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy dokument o sygnaturze COM(2017) 281 wersja ostateczna. Komisja podzieliła zastrzeżenia rządu.** Nie widzę sprzeciwu wobec takiej konkluzji. Ministerstwu życzę przede wszystkim dobrych negocjacji w tej kwestii, bo to bardzo ważna sprawa dla polskiej polityki transportowej. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt VI.

Przechodzimy do pkt VII, czyli rozpatrzenia w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (COM(2017) 282 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP. Rząd jest reprezentowany przez pana ministra Jerzego Szmita, podsekretarza stanu w MIB. Bardzo proszę, panie ministrze, o zajęcie stanowiska do tego projektu dyrektywy.

**Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:**

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, jeśli chodzi o wniosek w sprawie zmiany dyrektywy w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy, to istota dyrektywy polega na tym, by umożliwić firmom – przede wszystkim będzie to dotyczyło dużych międzynarodowych firm transportowych – przekazywanie aut z poszczególnych krajów UE bez konieczności zarejestrowywania. To jest bardzo liberalne rozwiązanie i takie, które ma ułatwić prowadzenie operacji transportowych czy prowadzenie firm transportowych, bo tak można precyzyjniej powiedzieć. Mamy tutaj jednak bardzo poważne zastrzeżenia, bo może się okazać, że te cztery miesiące, które tu są wpisane, będą służyły tak naprawdę omijaniu różnych przepisów, omijaniu różnych obowiązków, które wynikają z obowiązku rejestracji aut. Tak naprawdę, jako kraj, jako administracja, nie będziemy w stanie kontrolować tego całego ruchu, mówię bardziej o ruchu administracyjnym i nie dotyczącym samego przewożenia towarów, tylko funkcjonowania jednostek transportowych na polskim rynku. Z tego powodu będziemy zgłaszali bardzo twarde zastrzeżenia. Zdajemy sobie sprawę, że zderzymy się trochę z opinią wielkich firm transportowych, które chcą sobie w ten sposób poprawiać warunki wykonywania przewozów, niemniej jednak wydaje się, że jeśli spojrzymy z kolei na mniejsze polskie firmy, które nie dysponują takimi zasobami i będą zobowiązane do wykonywania wszystkich obowiązków w związku z rejestracją i obowiązków administracyjnych, to po prostu stworzylibyśmy nierówne warunki rynkowe. W związku z tym o tym będziemy w trakcie negocjacji rozmawiać. Dziękuję.

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

Dziękuję bardzo. Sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Michał Wojtkiewicz. Bardzo proszę o zabranie głosu, panie pośle.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Dziękuję bardzo. W zasadzie zgadzam się z panem ministrem. Chcę dodać tylko jedno. Te wszystkie ustawy, wszystkie dyrektywy, które dzisiaj procedowaliśmy, można powiedzieć, od ostatniej do pierwszej referowane przede wszystkim przez pana ministra, służą

głównie temu, żeby zniszczyć nasze polskie przedsiębiorstwa, które dopracowały się wspaniałego systemu zarządzania, funkcjonowania, co boli przewoźników w Europie. Te państwa, przede wszystkim Francja, wnoszą uwagi, żeby ten proceder w jakimś stopniu ukrócić. Nie możemy być spolegliwi. Głosili hasła „równość, wolność, braterstwo”, a dzisiaj napadają na polskie ciężarówki, na polskich kierowców we Francji na parkingach. To jest rzeczywiście godne potępienia i bardzo bym prosił pana ministra, żeby w tym wielkim przedsiębiorstwie, jakim jest ministerstwo, zrobić dokładne analizy ekonomiczne. Bo działają na takiej zasadzie, że polski rolnik dostaje dopłaty o wiele mniejsze od rolnika, który jest w starej UE. To jest równość i braterstwo. To na takiej samej zasadzie polega – żeby zniszczyć nasz przemysł i przedsiębiorstwa, które funkcjonują w Polsce. Dziękuję bardzo.

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

Bardzo dziękuję panu posłowi. Otwieram dyskusję. Czy ktoś chciałby zabrać głos? Ja tylko w ramach dyskusji pozwolę sobie powiedzieć, że dzisiaj rozmawialiśmy również o tematach, które będziemy podejmować w trakcie międzynarodowych spotkań w ramach V4 Komisji do Spraw Unii Europejskiej i w ramach Bałtów, czyli państw bałtyckich. Będziemy się również starali omówić sprawy dotyczące pakietu mobilności. Oczywiście w dalszej kolejności, gdy to przejdzie do PE, będziemy również prosili o współpracę posłów do PE, zresztą tak jak zawsze prosimy, gdy są ważne sprawy dla Polski, jak chociażby zbliżający się właśnie w PE etap dotyczący pakietu zimowego, jeśli chodzi o energię elektryczną.

Ale przejdźmy w tej chwili do zaproponowania konkluzji. **Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy dokument o sygnaturze COM(2017) 282 wersja ostateczna. Komisja podzieliła zastrzeżenia rządu.** Czy jest sprzeciw? Nie widzę. W związku z tym stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła ten dokument. Na tym zamykam pkt VII.

Przechodzimy do pkt VIII, czyli rozpatrzenia w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ochrony konkurencji w transporcie lotniczym, uchylające rozporządzenie (WE) nr 868/2004 (COM(2017) 289 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP. Proszę pana ministra Jerzego Szmita o przedstawienie stanowiska.

#### **Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:**

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, projekt rozporządzenia PE i Rady dotyczy ochrony konkurencji w transporcie lotniczym, a tak naprawdę jego ideą jest to, aby ułatwiać i wprowadzać bardziej rynkowe regulacje w funkcjonowaniu lotnictwa. Istotą tego rozporządzenia ma być uregulowanie relacji między państwami UE a państwami trzecimi. Rynek lotniczy z natury rzeczy jest rynkiem bardzo otwartym i bardzo międzynarodowym. Poszczególne państwa, te które wspierają swoich narodowych przewoźników, takie jak Emiraty Arabskie, Katar czy Turcja, chcą być bardzo obecne i są obecne na rynku europejskim. Chcą być jeszcze bardziej obecne. Zastrzeżenia Komisji Europejskiej do tej ekspansji wynikają z faktu, że te firmy są bardzo wspierane przez rządy środkami publicznymi. To rozporządzenie między innymi ma zmierzać do tego, żeby ograniczyć możliwość wspierania środkami publicznymi tych przewoźników, którzy chcą operować na rynku europejskim. Znamy problemy polskiego LOT-u, który dwukrotnie korzystał z takiej pomocy. Jest konieczność uzgadniania z Komisją Europejską wsparcia publicznego dla LOT-u, a Komisja Europejska na wsparcie ze środków publicznych dla lotnictwa jest bardzo wyczulona.

Z drugiej strony, co jest też niezmiernie istotne, musimy pamiętać, że jeżeli w sposób zgodny z projektem przyjęlibyśmy te rozwiązania, to może to spowodować potencjalne działania odwetowe przeciwko przedsiębiorstwom lotniczym z UE. Swoboda latania jest wielkim przywilejem, przede wszystkim też dla pasażerów, którzy mają możliwość szybkiego przenoszenia się z miejsca na miejsce, a gdybyśmy poszli, tak jak tu jest proponowane, w mocne regulacje, które będą zaglądały poszczególnym firmom w książki rachunkowe, to może to spowodować reakcje państw spoza UE. Przedmiotowy projekt może też wpłynąć negatywnie na dostępność połączeń lotniczych z poszczególnymi pań-

stwami UE, chociażby z tego względu, że dzisiaj niektóre uzyskują wsparcie, funkcjonują w ramach UE, więc stwarzają możliwość lepszej komunikacji. Należy też dążyć do stworzenia mechanizmu, który zabezpieczy wszystkie państwa członkowskie przed potencjalnym negatywnym wpływem regulacji na zakres oferowanych usług lotniczych.

Wreszcie, jeszcze jeden podstawowy, ważny punkt, mianowicie proponowany projekt rozporządzenia stwarza możliwość wpływania Komisji Europejskiej na umowy zawarte z przewoźnikami państw trzecich na podstawie bilateralnych umów o komunikacji lotniczej, czyli wówczas do umów, które dzisiaj zawieramy z przewoźnikami z innych krajów spoza UE, Komisja miałaby wstęp i byłaby konieczność negocjowania czy kontroli nadzoru nad tymi umowami. To jest też trudne dla nas do zaakceptowania. Dziękuję bardzo.

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

Dziękuję bardzo. Sprawozdawcą tego dokumentu jest pan poseł Wojciech Bakun. Bardzo proszę o krótkie przedstawienie tematu.

**Poseł Wojciech Bakun (Kukiz15):**

Krótkie to dobre słowo, dlatego że czas nas troszeczkę nagli. W zasadzie pan minister większość problematyki dotknął. Chciałbym się przychylić do stanowiska ministerstwa. Cieszy, że ministerstwo widzi problemy polskiego rynku transportowego, zarówno przewoźników, jak i lokalnych portów lotniczych. Nie jest tajemnicą, że nasz lokalny, największy przewoźnik PLL LOT jest stosunkowo niewielkim przewoźnikiem w porównaniu z przewoźnikami europejskimi. Niemniej jednak z sukcesem krok po kroku otwiera kolejne połączenia, zdobywa kolejne rynki, potrafi na tym trudnym rynku znaleźć swoją niszę. Podobnie zresztą, myślę, ma się sytuacja z przewoźnikami, którzy świadczą usługi czarterowe. Z roku na rok ten rynek się rozwija i Polacy bardzo dobrze sobie radzą. Dlatego jeszcze raz podkreślam, że z zadowoleniem należy przyjąć stanowisko ministerstwa, które z dużą ostrożnością podchodzi do tego oczywiście potrzebnego dokumentu, potrzebnego rozwiązania. Nie bez znaczenia też w tym stanowisku pozostaje sytuacja naszych lokalnych portów lotniczych. Myślę, że mamy świadomość, jak wyglądała ostatnia kontrola NIK, mówiąca o tym, że tylko dwa z lokalnych portów lotniczych przynoszą zyski, a jeżeli, jak wskazuje ministerstwo, omawiane rozporządzenie dodatkowo może pogorszyć sytuację niewielkich lokalnych portów lotniczych, to powinniśmy do niego podchodzić z bardzo dużą ostrożnością. W przeciwnym wypadku może się zwyczajnie okazać, że miliony unijnych dotacji przeznaczonych na budowę i rozbudowę lokalnych portów, rozbudowę sieci połączeń lotniczych w tych wykluczonych terenach, będą pieniędzmi wyrzuconymi w błoto. Dziękuję.

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

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Czy ktoś chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pan poseł Świąćicki.

**Poseł Marcin Świąćicki (PO):**

Pani przewodnicząca, panie ministrze, mam takie pytanie, czy mamy jakąś analizę, jakie nasze porozumienia byłyby tutaj zagrożone? Na przykład porozumienia z Ukrainą czy inne? Bo rozumiem, że intencją tej regulacji PE i Rady jest to, żeby walczyć z czymś, co można by nazwać dumpingiem, prawdziwym albo w cudzysłowie, lotniczym ze strony krajów trzecich, które stosują jakieś lepsze, tańsze, mniej kosztowne usługi dla pasażerów korzystających z naszych portów lotniczych. Tu oczywiście jest narażony na szwank przede wszystkim interes pasażera, bo jeśli na przykład latamy na Ukrainę tanimi liniami ukraińskimi i mamy z nimi takie porozumienie, że je dopuszczamy, to, jak rozumiem, mogłaby tu wejść UE i powiedzieć, że to narusza zasady unijne, zasady konkurencji, w związku z tym Polska musi rozwiązać porozumienia z Ukrainą czy z jakimiś innymi krajami. Czy mamy rozpoznanie, jaka byłaby skala zagrożeń dla tych porozumień?

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

Dziękuję. Oddaję głos panu ministrowi.

**Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:**

Takich porozumień mamy kilkadziesiąt z różnymi krajami, bo jest wymagane w prawie lotniczym, aby zanim linie lotnicze zaczną wykonywać międzynarodowe przewozy, zawarły umowę bilateralną. Na podstawie tego rozporządzenia Komisja mogłaby zażądać przeglądania tych umów i zastanawiać się, które z nich naruszają konkurencję, które powodują, że nasi partnerzy korzystają ze wsparcia publicznego, a którzy nie. To też jest takie niebezpieczeństwo, które byłoby groźne. Takich umów jest kilkadziesiąt, bo tego wymaga funkcjonowanie międzynarodowego transportu lotniczego. Musi być umowa bilateralna między stronami, żeby samoloty komunikacyjne mogły latać w sposób regularny.

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

Dziękuję bardzo. Nie widzę więcej zgłoszeń, dlatego proponuję następującą konkluzję: **Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy dokument o sygnaturze COM(2017) 289 wersja ostateczna. Komisja podzieliła stanowisko rządu wraz z zastrzeżeniami.** Czy jest sprzeciw wobec takiej konkluzji? Nie widzę. Wobec tego stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła i przyjęła ten dokument. Na tym zamykam pkt VIII.

Przystępujemy do spraw bieżących. Kolejne posiedzenia Komisji odbędą się po wakacjach we wrześniu. Chcę poinformować szanowną Komisję, że planujemy wyjazdowe posiedzenie Komisji na początku października do Katowic w sprawie pakietu zimowego. To będzie już okres debaty w PE. Oczekujemy również aktywnego udziału posłów do PE w tym posiedzeniu. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Nie widzę. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt IX. Informuję, że na tym porządek dzienny został wyczerpany. Protokół dzisiejszego posiedzenia będzie wyłożony do przejrzania w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.

Zamykam posiedzenie Komisji.