

IX kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **KOMISJI ADMINISTRACJI I SPRAW
WEWNĘTRZNYCH
(NR 93)
z dnia 11 stycznia 2022 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych (nr 93)

11 stycznia 2022 r.

Komisja Administracji i Spraw Wewnętrznych, obradująca pod przewodnictwem posła **Wiesława Szczepańskiego (Lewica)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera (druk nr 1891).

W posiedzeniu udział wzięli: **Bartosz Grodecki** podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Łukasz Chaberski** zastępca dyrektora Departamentu Lotnictwa w Ministerstwie Infrastruktury, **ppłk SG Arkadiusz Matyjasik** zastępca dyrektora Zarządu Operacyjno-Słedczego w Komendzie Głównej Straży Granicznej wraz ze współpracownikiem, **Michał Lebioda** zastępca dyrektora Departamentu Ochrony w Lotnictwie Cywilnym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Joanna Wolf** country manager w International Air Transport Association Poland, **Andrzej Kobielski** przewodniczący Rady Przedstawicieli Linii Lotniczych w Polsce „BARIP”, **Michał Kaczmarzyk** prezes zarządu spółki Ryanair Sun, **Anna Midera** prezes zarządu Portu Lotniczego Łódź, **Agnieszka Jankowska** członek Zarządu Amerykańskiej Izby Handlowej w Polsce, członek Zarządu GE Poland sp. z o.o. oraz **Karolina Bonarska-Lenarczyk** radca prawny.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Magda Jedynak**, **Anna Ornat** i **Anna Pilarska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Jakub Bennewicz** i **Sławomir Osuch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Otwieram posiedzenie Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych. Uprzejmie informuję, że w porządku obrad mamy dzisiaj jeden punkt, tj. pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera, druk nr 1891 – uzasadnia minister spraw wewnętrznych i administracji. Stwierdzam kworum. Czy do porządku obrad są uwagi? Nie widzę zgłoszeń.

Szanowni państwo posłowie, jeśli pozwolicie, to w państwa imieniu chciałbym przywitać pana Bartosza Grodeckiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji. A ponieważ mamy wielu gości, w tym m.in. przedstawicieli linii lotniczych, związków zawodowych, przedstawicieli Straży Granicznej, Komendy Głównej Straży Granicznej, jak również przedstawicieli resortu spraw wewnętrznych, przywitam wszystkich państwa jednocześnie, razem. Natomiast oczywiście w trakcie debaty, kiedy zechcecie państwo zabrać głos, to wtedy każdy się przedstawi i będzie możliwość wpisania do protokołu, kto z państwa zabierał głos. Prosiłbym przy tym, że jeżeli będę udzielał głosu stronie społecznej czy państwu przedsiębiorcom, to żeby nie powtarzać w swoich wystąpieniach tego samego co poprzednio, bo rozumiem, że problem dotyczy państwa bezpośrednio, ale chcielibyśmy też to posiedzenie Komisji sprawnie poprowadzić. Jak państwo wiecie, pierwotnie posiedzenie było zaplanowane na jedną godzinę, wydłużyliśmy je do dwóch, chcąc wysłuchać państwa opinii, bo docierają do nas sygnały o możliwości poniesienia strat czy kosztów związanych z wprowadzeniem tej nowelizacji. Mam nadzieję, że pan minister w swoim wystąpieniu rozwieje państwa wątpliwości albo chociaż rozjaśni, udowodni, że obraz nie jest tak zły, jak rysuje się w mailach.

Szanowni państwo, jeśli pozwolicie, to rozpoczęlibyśmy pierwsze czytanie tego projektu od wystąpienia pana ministra i przedstawienia projektu ustawy. Potem byłaby dyskusja, pytania, odpowiedzi, a następnie zamknąłbym pierwsze czytanie i przystąpiłobyśmy do rozpatrzenia projektu. Będę też chciał się dowiedzieć od pana ministra,

czy projekt jest rzeczywiście tak pilny, że chcielibyście państwo go procedować na tym posiedzeniu Sejmu, czy też ta ustawa może trochę poczekać do czasu zasięgnięcia jeszcze innych opinii. Ale myślę, że to wybrzmi z wystąpienia pana ministra. Mam jeszcze taką uprzejmą prośbę, żeby ze względu na warunki fitosanitarne i ze względu na koronawirusa państwo, którzy będą zabierali głos, zdejmowali maseczkę na czas wypowiedzi, natomiast wszystkich pozostałych proszę, aby dla bezpieczeństwa mieć założone maseczki w czasie dzisiejszego posiedzenia. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Bartosz Grodecki:

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, szanowni goście, Wysoka Komisjo, odnosząc się do słów pana przewodniczącego, pozwolę sobie podzielić swoją wypowiedź, możliwie krótką, na dwie części. Pierwsza to będzie część formalna, do której jestem zobowiązany, czyli przedstawię założenia projektu, a potem się odniosę do uwag czy wątpliwości przedstawianych przez przewoźników, szczególnie przez przedstawicieli IATA (International Air Transport Association) i wtedy oczywiście za pozwoleniem pana przewodniczącego otworzymy dyskusję.

Projekt nowelizacji ustawy o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera wprowadza możliwość rozłożenia w dłuższym czasie procedury nakładania na przewoźników lotniczych przedmiotowych kar, które są dzisiaj głównym przedmiotem wątpliwości, oraz zmniejsza istniejące w tym zakresie obowiązki administracyjne. Trzy główne punkty, które są przedmiotem zainteresowania tejże nowelizacji, to jest rozłożenie w dłuższym czasie możliwości nałożenia na przewoźników lotniczych administracyjnych kar finansowych za naruszenie obowiązku przekazywania danych PNR, umożliwienie objęcia jednym postępowaniem więcej niż jednego naruszenia i wydanie jednej decyzji w odniesieniu do wielu naruszeń oraz wprowadzenie możliwości nakładania administracyjnych kar pieniężnych przez komendantów oddziałów SG. Proponuje się wejście w życie projektowanej nowelizacji z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Projekt nie przewiduje wprowadzenia zmian, które wymagałyby dostosowania istniejących rozwiązań technicznych w zakresie przekazywania danych PNR. Nie proponuje się również żadnych zmian, które w jakikolwiek sposób mogłyby rzutować na konieczność modyfikacji dotychczasowego sposobu postępowania przez przewoźników lotniczych. W związku z tym, mając na uwadze trudną sytuację finansową branży lotniczej, zasadne jest, aby projektowana ustawa weszła w życie jak najszybciej, o co jako strona rządowa wnioskujemy.

Natomiast jeśli chodzi o postulaty, które do nas również spłynęły, tak samo pewnie jak na skrzynki mailowe państwa posłów, to chcę powiedzieć, szanowni państwo, że ustawa o PNR jest wynikiem transpozycji do polskiego porządku prawnego dyrektywy unijnej. Dyrektywa unijna w art. 14 mówiła jasno o sankcjonowaniu linii lotniczych w momencie nieprzekazywania tych danych do Krajowego Punktu Kontaktowego, który znajduje się w SG. Mówimy oczywiście o okresie przeszłym, ponieważ w tej chwili właściwie wszystkie linie lotnicze te dane przekazują. My nie jesteśmy w stanie na tym etapie, w tym momencie, prowadząc prace nowelizacyjne, dokonać jakiegokolwiek zmiany tychże kar albo dokonać abolicji ze względu na to, że narazimy się na naruszenie ze strony Komisji Europejskiej. KE stwierdzi, że jeżeli w art. 14 jest sankcja, to w momencie wprowadzenia abolicji łamiemy zapisy tejże dyrektywy. Widzę, że panie kręcą głową, natomiast w tym wypadku wolelibyśmy, żeby jednak KE odniosła się do takich postulatów, a nie legislatorzy, bo ja wolałbym jednak mimo wszystko nie prowadzić później postępowań naruszeniowych z uwagi na to, że dyspozycja była jasna. Dyrektywy transponujemy w całości i zapisów dyrektywy musimy się trzymać. Jeżeli KE wydałaby jakikolwiek okólnik w tej sprawie, instrukcję czy zalecenie, a rzeczywiście taka możliwość istnieje, chociażby ze względu na sytuację pandemiczną, to my jesteśmy w stanie oczywiście nad takimi rozwiązaniami pracować. Natomiast dzisiaj w naszej ocenie nie mamy takiej możliwości. Co więcej, w tej chwili dajemy czas na wydłużenie tych postępowań o 2 lata, co jest zresztą zgodne w naszej ocenie z Kodeksem postępowania administracyjnego i taki okres powinien być pewnie w założeniu przyjęty od razu, natomiast chcemy dać czas KE, aby się w sposób właściwy do tego odniosła. Ja rozumiem, że KE miała i pande-

mię COVID, i sytuację na granicy, i problemy migracyjne, ale jednak tą sprawą mogłaby się zająć i jakkolwiek decyzję w tej sprawie wydać, natomiast w tej chwili my nie mamy innego wyjścia i jesteśmy zobowiązani do nakładania tych kar. Jeżeli nie nałożymy tych kar, to komendant główny SG naraża się na odpowiedzialność karną. Zatem wydaje się nam, że to rozwiązanie jest rozwiązaniem pośrednim, które docelowo oczywiście nie rozwiązuje państwa problemu, ale daje nam czas, kupujemy sobie czas na to, żeby jednak autor dyrektywy mógł się do tego w jakikolwiek sposób odnieść. Na to też, nie ukrywam, liczymy i jesteśmy w stanie państwa w tej sprawie przed KE w ramach swojej komisji sektorowej wesprzeć.

To tyle, panie przewodniczący, z naszej strony. Oczywiście jesteśmy otwarci na wszelkie pytania i na dyskusję. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dziękuję bardzo. Widzę, że zgłosiło się w tej chwili trzech posłów. Natomiast mam do panów pytanie, czy chcielibyście zabrać głos w tej chwili, czy jednak najpierw oddalibyśmy głos stronie społecznej. Może gdybyśmy się umówili, gdyby była taka zgoda – patrzę na pana posła Adamczyka, pana posła Frysztaka, pana posła Jońskiego i pana posła Polaczka – żebyśmy może wysłuchali w pierwszej turze wystąpień czterech, pięciu przedstawicieli strony społecznej, potem oddali głos panu ministrowi, a następnie oddałbym głos panom posłom. Czy jest na to zgoda? Myślę, że państwo mogliby przedstawić nam swoje obawy i to by dało podstawę do tego, aby panie i panowie mogli pytać o to, co w swoich wystąpieniach powie strona społeczna. Mam pytanie, kto z państwa chciałby pierwszy zabrać głos? Bardzo bym prosił, żeby do celów protokolarnych pan się przedstawił, podał imię, nazwisko. I bardzo bym prosił, abyśmy w tej pierwszej turze, gdzie pozwolę, żeby 4 osoby z państwa strony mogły wystąpić, aby to wystąpienie było nie dłuższe niż 3 do 5 minut, bo potem będziemy mieli dłuższą wypowiedź, a państwu być może dam możliwość do wypowiedzenia się ad vocem, ale nie chciałbym, żeby te wystąpienia były długie. I prosiłbym, jak powiedziałem na początku, żeby nie powtarzać tych samych wątków, które już wcześniej poruszył przedmówca. Bardzo pana proszę o zabranie głosu i przedstawienie się.

Przewodniczący Rady Przedstawicieli Linii Lotniczych w Polsce „BARIP” Andrzej Kobielski:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowne panie i panowie posłowie, dzień dobry, nazywam się Andrzej Kobielski, jestem prezesem stowarzyszenia przewoźników lotniczych w Polsce „BARIP” i reprezentuję blisko 30 linii lotniczych zrzeszonych w naszym stowarzyszeniu. Dziękuję za udzielenie mi głosu, postaram się być zdyscyplinowany i w tych 4–5 minutach się zmieścić.

Chciałbym generalnie mieć pewność, że cała Wysoka Komisja, wszyscy uczestnicy tej debaty rozumieją, dlaczego branża sprzeciwia się proponowanemu kształtowi nowelizacji ustawy, jaka jest geneza naszego stanowiska i jaka jest geneza samej ustawy. Ustawa ma wdrożyć postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i w tym kształcie niestety ona mylnie je wdraża. A to dlatego, że ta ustawa ma zapobiegać czynom czy przestępstwom terrorystycznym, natomiast nie ma za zadanie bezwzględnie, nieadekwatnie, nieproporcjonalnie do ewentualnych naruszeń karać linii lotniczych, zwłaszcza z tak dużą perspektywą czasu przeszłego, bo mówimy o 3 latach wstecz. Pan minister zaproponował 5 lat – to już zdecydowanie nie jest pomoc dla linii lotniczych, tylko zwiększenie okresu, kiedy te linie lotnicze mogą być represjonowane – tak to chyba trzeba nazwać. Bo niedopełnienie prawidłowego przesłania danych 3 lata temu na rejs z A do B, kiedy to w wyniku tego rejsu, tego nieprzekazania nie powstał żaden czyn, który mógłby być kwalifikowany jako terrorystyczny, wydaje się być totalnie w sprzeczności z intencją tej ustawy. Należy pamiętać, że SG chce nałożyć prawie 4 mld zł kar na przewoźników – 4 miliardy. Proszę sobie wyobrazić, jaka to jest kwota – to jest kwota dla linii lotniczych funkcjonujących nawet na zdrowym rynku absolutnie nieosiągalna. Większość uczestników rynku ona by wyrzuciła na plecy. Teraz tych pieniędzy po prostu nie ma. Karanie za coś, co już miało miejsce i de facto nie przyczynia się do złamania wymogów czy intencji ustawy, nie jest absolutnie właściwe. Warto tu zaznaczyć, że wśród krajów

członkowskich ponad 20 krajów ma możliwość karania, ale nie kara przewoźników, bo mówimy o okresie dostosowawczym, kiedy wymagane było zsynchronizowanie systemów. Natomiast co jest wielce istotne? Należy wziąć pod uwagę, że dzisiaj, jak pan minister słusznie zauważył, większość przewoźników wywiązuje się z tego obowiązku, więc dawanie po łapach liniom lotniczym i całemu rynkowi wydaje się nam co najmniej niewłaściwe, zwłaszcza w tym otoczeniu, w którym się znaleźliśmy, post-COVID. Tu trzeba jedną rzecz wziąć pod uwagę. To nie jest tylko kwestia tego, jak to dotknie linie lotnicze – to dotyka szeroko rozumianych interesów Polski, dotyka szeroko rozumianych interesów całej branży lotniczej. Tak jak tu siedzimy przy tym stole, mamy przedstawicieli linii lotniczych, przedstawicieli portów lotniczych, przedstawicieli przemysłu lotniczego, cała nasza Aviation Valley, która w tym momencie zostanie bardzo mocno uderzona ewentualnym wejściem tej znowelizowanej ustawy.

Ryzyka są potężne. Po pierwsze, gdyby ta ustawa weszła w życie w takim kształcie, nastąpi istotne przekierowanie ruchu lotniczego z nad terytorium Polski i z polskich portów lotniczych. Po drugie, zmniejszenie ruchu w Polsce i nad Polską spowoduje wzrost deficytu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Po trzecie, pamiętajmy, że nie żyjemy w niebycie, Polska nie jest wyspą samą w sobie, reakcje *reciprocity*, reakcje odwetowe będą miały miejsce. Proszę zauważyć, że żadne kraje nie karały przewoźników do tej pory, to my chcemy być w tej chwili liderem, jeśli chodzi o skuteczność w karaniu przewoźników, a to będzie rodzić reperkusje również polityczne. Po czwarte, pamiętajmy o dwóch istotnych projektach, które toczą się w Polsce. Jeden jest tak naprawdę już prawie zrealizowany – to jest lotnisko w Radomiu, a drugi to Centralny Port Komunikacyjny. Zmniejszenie ruchu w Polsce poprzez to spowoduje, że te wszystkie plany możemy odłożyć na półkę. Ponadto element, z którego sobie wszyscy nie zdajemy do końca sprawy, a może bardzo dobrze zdajemy – większość przewozów cargo do Polski odbywa się na rejsach pasażerskich, przez co zostanie załamany kompletnie łańcuch dostaw. I po szóste, co chyba bardzo istotne: proszę pamiętać, Wysoka Komisjo, że nie chodzi o linie lotnicze, tu chodzi o całą branżę lotniczą, chodzi o to, że mnóstwo małych i średnich przedsiębiorstw – mówimy tu o setkach tysięcy miejsc pracy – jest związanych z branżą lotniczą. To jest pan, który ładuje paletę z coca-colą do tracka, który przewozi tę colę do miejsca dostawy czy do punktu cateringowego, to jest firma spedycyjna, która to przewozi, to jest wreszcie firma, która to rozładowuje. Lotnictwo to też turystyka, a turystyka jest trzecią gałęzią gospodarki. Uderzając w turystykę – a w Polsce mówimy o 30, 40 mld zł obrotu – w tym momencie potężnie uderzamy w całą koncepcję gospodarki polskiej. Zakładam, że nie taki był cel dyrektywy i tym bardziej ustawy, że nie chodzi o stworzenie jakiegoś strumienia przychodów do Skarbu Państwa, ale te 2, 3, 4 mld zł zamienią się w minus kilkadziesiąt miliardów złotych, jeżeli ta ustawa by weszła w takim kształcie.

My jako branża mamy rozwiązanie, jak wyjść z tego kryzysu, jak nas zabrać z nad przepaści, nad którą się znajdujemy. To są trzy proste korekty nowelizacji: zachowanie trzyletniego okresu przedawnienia, wprowadzenie możliwości czy kryteriów ustalania kar w zależności od recydywy przewoźników, stopnia, częstotliwości popełniania naruszeń, wprowadzenie możliwości odstąpienia od nałożenia kary administracyjnej dla komendanta, bo taka możliwość istnieje w innych krajach UE. U nas komendant ma nałożyć karę czy nakłada karę, a tam może nałożyć karę. I wreszcie umorzenie istniejących w tej chwili postępowań, wszczętych...

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Proszę już zmierzać do końca, bo już 8 min pan mówi, także podwójnie pan przekroczył czas.

Przewodniczący Rady Przedstawicieli Linii Lotniczych w Polsce „BARIP” Andrzej Kobielski:

Bardzo przepraszam, już kończę. Umorzenie – i tutaj pan minister powiedział, że narazimy się na sankcje KE. Nie, a jeżeli nawet, to zadajmy to pytanie KE. Bardzo dziękuję i przepraszam za przekroczenie czasu.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Bardzo dziękuję. Kto następny?

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Proszę się przedstawić.

Country manager w International Air Transport Association Poland Joanna Wolf:

Dzień dobry. Szanowny panie przewodniczący, panie posłanki, panowie posłowie, nazywam się Joanna Wolf i jestem country managerem międzynarodowego zrzeszenia przewoźników lotniczych w Polsce, tj. organizacji, która zrzesza 290 linii lotniczych na całym świecie. Przede wszystkim chciałam podkreślić, że jesteśmy bardzo radzi, że możemy dziś uczestniczyć w tym posiedzeniu Komisji, ponieważ do tej pory nie mieliśmy szansy ani jako branża, ani jako poszczególne podmioty czy organizacje wyrazić swojej opinii ani złożyć komentarzy do poprawki, o której dzisiaj dyskutujemy. Proszę się zatem nie dziwić, że pozwalaliśmy sobie wysłać do państwa różne pisma w okresie świątecznym, dlatego że tak ułożył się kalendarz, że pierwszy raz przeczytaliśmy pełny tekst tej nowelizacji chyba dopiero 21 grudnia zeszłego roku. Chciałam podkreślić w imieniu IATA, z jak wielkim zdumieniem przeczytałam w ocenie skutków regulacji, że konsultacje branżowe nie są potrzebne, gdyż proponowana poprawka jest odpowiedzią na postulat IATA. To jest nieprawda, nigdy jako organizacja nie występowaliśmy o wydłużenie czasu nakładania kar na linie lotnicze, natomiast wielokrotnie zwracaliśmy się do głów państw, do odpowiednich ministrów, do wszelkich instancji o udzielenie pomocy liniom lotniczym, całej branży w kryzysie, który jest nieporównywalny z czymkolwiek innym i tak dotknął naszą branżę, że w zasadzie do dziś nie widzimy światła w tunelu. Żeby unaozcnić kwoty, o jakich tutaj mówimy – to nie jest kwota dla świata, ale dla samej tylko Europy – straty linii lotniczych w Europie wynoszą 260 mld zł, z czego Polska chce dołożyć liniom jeszcze 4 mld zł, tj. 16–17% strat wygenerowanych w samej Europie. Na świecie te straty sięgają 800 mld zł. Żeby zobrazować, jakie my jako branża używamy przychody czy jakie zyski generujemy, to marżowość w naszej branży wynosi między 1 a 2% – mówię tutaj o przewoźnikach lotniczych. Obliczono, że średni lot sprzed COVID, średni rejs przynosił linii lotniczej mniej więcej 3 tys. zł zysku. Natomiast od 2 lat, w czasie, kiedy znajdujemy się w kryzysie, każdy średni rejs przynosił w 2020 r. 34 tys. zł straty, a w 2021 r. 17,5 tys. zł straty. Do tego dokładamy po 40 tys. kary na locie.

Proszę państwa, proponowane zmiany nie tylko nie przyniosą nam ulgi, nie pomogą, ale w zasadzie przyczynią się do dewastacji branży lotniczej tak w Polsce, jak i na świecie. I obawiam się, że Polska może zyskać miano kraju, który się do tej dewastacji walnie przyczynił. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dziękuję pani bardzo za zmieszczenie się w czasie. Kto z pań lub panów chciałby zabrać teraz głos? Bardzo panią proszę o przedstawienie się.

Prezes Portu Lotniczego Łódź Anna Midera:

Dzień dobry państwu, nazywam się Anna Midera, jestem prezesem portu lotniczego w Łodzi, reprezentuję głos wszystkich 13 portów lotniczych w Polsce, które odpowiadają za ponad 60% ruchu lotniczego. Szanowni państwo, linie lotnicze są motorem rozwoju rynku lotniczego. Każdy cios, każde uderzenie w linie lotnicze spowoduje, że rynek lotniczy będzie się załamywał, będzie się walił. Chcę państwu przekazać bardzo króciutko pełen obraz, najkrócej jak to możliwe. 2019 r. – najlepszy okres dla rynku lotniczego, dla linii lotniczych – wówczas wszystkie porty lotnicze i przewoźnicy, którzy operowali w Polsce, przewieźli około 50 mln pasażerów, z czego ponad 30 mln porty regionalne. I wówczas, w tym najlepszym roku dla lotnictwa w Polsce na 13 portów lotniczych tylko 4 porty regionalne – mówię tylko o portach regionalnych w tej chwili – były na plusie, co jest generalnie standardem w Europie, bo około 70% portów regionalnych w Europie jest nierentownych. Ale znaczenie portów regionalnych to nie jest tylko wynik finansowy prowadzonej działalności, który oczywiście jest ważny, ale ich znaczenie dla gospodarki. Doskonale państwo wiecie, że przy portach regionalnych tworzą się centra dystrybucyjne, centra logistyczne, tworzą się biznesy, hotele, biurowce, liczne usługi. Tworzone są liczne miejsca pracy, nie mówiąc już o realizowaniu polityki spójności czy poprawie dostępności komunikacyjnej. Wydawało się, że rok 2020 będzie dla nas najgorszy, wtedy, kiedy zostaliśmy pozbawieni możliwości naszej działalności gospodarczej, kiedy w marcu

został wprowadzony lockdown. Ale wówczas porty regionalne dostały przynajmniej, nie wszystkie, ale 10 portów regionalnych dostało pomoc w wysokości 80 mln zł od państwa. Odrębną pomocą, ponad 100 mln zł, została obdarzona Warszawa, czyli główny port, aktualnie nasz centralny port lotniczy. Nie mówię tu o proporcjach, bo o tym dyskutowaliśmy bardzo dużo, i o nierównym traktowaniu. Ale okazało się, że rok 2021 był jeszcze gorszy. Do połowy ubiegłego roku cała branża praktycznie stała. Zaczęliśmy znowu powoli oddychać i odbijać się dopiero w czerwcu. I w tej chwili, kiedy jeszcze w 2019 r. cztery porty były na plusie, to obecnie wszystkie polskie regionalne porty lotnicze odnotowują stratę na podstawowej działalności, na sprzedaży. A w tym roku sytuacja będzie się jeszcze pogarszać, bo COVID trwa, będzie trwał, przewidywania Eurocontrol są takie, że europejski rynek być może powróci do stanu z 2019 r. w roku 2025.

Co mamy teraz? Mamy rosnącą inflację, mamy presję płacową pracowników, mamy radykalny wzrost cen energii i gazu, mamy wzrost cen materiałów budowlanych, mamy realny spadek wynagrodzeń obywateli, którzy mniej poświęcą na podróżowanie, zmniejsza się popyt nie tylko z powodu pandemii. Mamy jeszcze jedną sytuację, którą rząd wprowadził w ubiegłym roku – w grudniu obciążył linie lotnicze dodatkowymi opłatami, o ponad 70% wzrosły stawki opłat terminalowych. To będzie miało konsekwencje dla całej branży. I na deser dzisiejsza ustawa. Szanowni państwo, to jest pocałunek śmierci dla linii lotniczych, dla całej branży, dla polskiego rynku i konsekwencje poczujemy za parę lat. Autorzy nowelizacji tej ustawy, tej koślawo implementowanej dyrektywy europejskiej chcą wykonać wyrok śmierci na całej branży, która tu jest obecna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dziękuję za zmieszczenie się w czasie. I jeszcze jedna osoba – kto z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę.

Prezes zarządu spółki Ryanair Sun Michał Kaczmarzyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Michał Kaczmarzyk z Ryanaira, największego przewoźnika niskokosztowego operującego w Polsce. Ja bardzo krótko. Otóż tak naprawdę większość rzeczy zostało powiedzianych przez moich przedmówców. Po pierwsze, projekt dotyczy bezpośrednio branży, i tutaj zwracam się do pana ministra, ale niestety nie był z branżą skonsultowany, z nikim z branży, bo oczywiście powinien być z przewoźnikami w sposób naturalny, natomiast z nikim z branży konsultowany nie był...

Podsekretarz stanu w MSWiA Bartosz Grodecki:

To jest projekt z 2018 r., proszę o niewprowadzanie w błąd.

Prezes zarządu spółki Ryanair Sun Michał Kaczmarzyk:

Absolutnie nie. Panie ministrze, drugi temat – uzasadnienie do noweli ustawy jest absolutnie nieprawdziwe, niezgodne z prawdą, nie wychodzi naprzeciw żadnej linii lotniczej, żadnej i w żadnym punkcie noweli. Sama dyrektywa, o której pan minister wspomniał, absolutnie została implementowana w 2018 r. fatalnie, a ta nowelizacja jeszcze dodatkowo pogarsza tę implementację...

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie ministrze, proszę nie przerywać, oddam panu głos i będzie się pan mógł odnieść.

Prezes zarządu spółki Ryanair Sun Michał Kaczmarzyk:

Artykuł 14, o którym pan wspomniał, oczywiście mówi o karach, pełna zgoda, natomiast mówi też o karach proporcjonalnych itd., itd. Czy możemy mówić o proporcjonalności kary w wysokości 4 mld zł dla branży z przewinień popełnionych 3 lata temu? Nie ma proporcjonalności w tych karach tak naprawdę żadnych. Tyle ogólnie.

Panie ministrze, jesteśmy do pana dyspozycji jako przewoźnicy. My jako Ryanair mamy 86 baz operacyjnych w Europie i Polska jest jedynym krajem, który stosuje tego typu kary. Bardzo chętnie podzielimy się z panem wszystkimi informacjami, które mamy, wszystkimi danymi, które mamy, pokażemy panu systemy IT, którymi dysponujemy. Warto dodać, że w 2018 r. implementacja dyrektywy nie była poprzedzona żadnym przygotowaniem SG do komunikacji z liniami lotniczymi w kwestii absorbowania danych

PNR. SG nie miała żadnego systemu IT. Oczywiście za chwilę powiecie, że mieliście system, ale mieliście system bardzo prymitywny, który nie komunikował się z żadnym dużym systemem rezerwacyjnym linii lotniczych, a my jako duzi przewoźnicy nie mamy możliwości wysyłania indywidualnych depech wymuszanych manualnie, to musi robić automat. I prawda jest taka, że żadnego automatu pomiędzy systemami rezerwacyjnymi nie było. SG wprowadziła to bardzo późno, dlatego że sama dyrektywa była zaimplementowana późno, a okres przejściowy był wyjątkowo krótki. Panie ministrze, powtarzam, że jesteśmy po to, żeby państwu pomagać. Proszę do nas się odzywać i na pewno damy dobrą radę.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MSWiA Bartosz Grodecki:

Szanowni państwo, rozumiem państwa emocje, natomiast my nie wprowadzamy żadnych nowych kar. One istnieją i istniały od roku 2018, a dyrektywa jest z roku 2016 i też nie powstawała z dnia na dzień. Ustawa była wprowadzona w 2018 r. i państwo byliście świadomi zapisów tejże ustawy. Co więcej, daliśmy okres przejściowy, w ciągu 14 dni od wejścia ustawy w życie linie lotnicze mogły do komendanta SG wystąpić z wnioskiem i wtedy ten okres na podłączenie wyniósłby 6 miesięcy. Niektórzy providerzy dali radę się podłączyć do tego systemu. Czy jest to nasz wymysł? Nie, jest to wymysł dyrektywy unijnej. I teraz zacytuję wprost, co mówi dyrektywa w art. 15, żeby nie wprowadzać zamieszania. Mówi wprost: „Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.”. Sankcja wynosi 20 tys. zł za nieprzekazanie z jednego lotu, bo to są dwa przekazania, czyli rezerwacyjna lista i lista po odprawie, czyli dwie listy – 20 tys. zł za nieprzekazanie jednej listy. W tym okresie, o którym mówimy, doszło do 110 tys. naruszeń, stąd też takie kwoty. My proponujemy państwu przedłużenie tego terminu o 2 lata, wychodząc zresztą naprzeciw pismu, prośbie IATA z 2020 r., które mówi o zawieszeniu planowanych kar lub zastosowaniu wszelkich innych środków zaradczych. Odsuwamy to o 2 lata, a jeżeli tego nie zrobimy, to SG i my jako MSWiA będziemy musieli wszcząć te postępowania.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Proszę państwa, proszę nie prowadzić polemiki z panem ministrem, oddam państwu później głos.

Podsekretarz stanu w MSWiA Bartosz Grodecki:

Proszę państwa, mam to na piśmie. Pan Schwartzman w 2020 r. wystąpił do nas z takim pismem. W takim układzie moje pytanie jest takie: czy mamy tej nowelizacji nie wprowadzać i zostawić tak jak jest? Czy państwo będziecie czekali, aż te 3 lata miną, licząc na to, że dojdzie do przedawnienia postępowań?

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Szanowni państwo, prosiłbym o nieprowadzenie polemiki. Jak posłowie się wypowiedzą, to potem jeszcze państwu udzielię głosu.

Podsekretarz stanu w MSWiA Bartosz Grodecki:

Przez 3 lata SG nie wszczyniała postępowań, oczekując na jakiekolwiek stanowisko KE. Nie doczekaliśmy się takiego stanowiska. Jeżeli państwo deklarujecie wolę współpracy, którą odwzajemniam, to pracujemy na poziomie europejskim w tym zakresie. Jak powiedziałem, dyrektywa jest z 2016 r., za chwilę będzie miała 6 lat, obowiązuje już od 6 lat. Implementowaliśmy ją w czasie, żeby się nie narazić na naruszenia, art. 14 implementowaliśmy zgodnie. Jeszcze raz go cytuję: „Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.”. Mieliście państwo zgodnie z art. 76 jako linie lotnicze możliwość wystąpienia do komendanta SG i duża część linii tego nie zrobiła. Tak jak mówię, nie wprowadzamy niczego nowego, tylko przedłużamy ten proces o kolejne 2 lata. Taka była intencja pana Rafaela Schwartzmana z 2020, który napisał do nas wprost: „zastosowanie wszelkich innych środków zaradczych lub zawieszenie planowanych kar”. Nie jesteśmy w stanie zawiesić kar, a zawieszenie spowoduje, że kiedyś trzeba będzie

je odwieść, więc przesuwamy to o 2 lata. W tej chwili nie mamy innej możliwości jak tylko występowanie z wnioskami o ukaranie. Jeżeli państwo uznajecie, że ten projekt nie wychodzi wam naprzeciw, to rozumiem, że najlepszym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie abolicji. Dobrze, tylko tak jak powiedziałem, niech się wypowie autor dyrektywy, bo ja wprowadzę abolicję, a potem będę miał naruszenie. A naruszenie skończy się w TSUE np. karą 100 tys. euro za jeden dzień. Wnosił pan przewodniczący o brak polemiki, to bardzo dziękuję za to.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Bardzo bym prosił o spokój.

Podsekretarz stanu w MSWiA Bartosz Grodecki:

Rozumiem, że w tym projekcie chcemy odsunąć to o 2 lata i w tym momencie, jeżeli państwo rzeczywiście deklarujecie tak daleką wolę współpracy, to wypracujemy w takim razie to rozwiązanie na 2 lata. Ale w tym momencie my, tak jak powiedziałem, nie mamy innej możliwości, musimy karać. Jak wprowadzimy te rozwiązania, to odsuniemy to o 2 lata i wtedy niech faktycznie KE zabierze głos, niech powie: dobrze, niech te sankcje będą... jeżeli to jest czyn sprzed 3 lat, to w takim układzie te kary niech będą mniejsze. Mamy zgodę na to, że kara proporcjonalna nie wyniesie 20 tys., tylko np. 200 zł, ale niech KE zabierze głos w sposób jasny i klarowny. Nie musi to być nawet w formie dyrektywy, ale w formie opinii, okólnika, czegokolwiek, ale żebyśmy mogli do tego się odnieść i wychodząc naprzeciw postulatowi branży lotniczej, i wypełniając zobowiązania KE móc takie zmiany wprowadzić. Ale dajmy sobie na to czas. W tym momencie tego czasu nie mamy bez tych zmian, które wprowadzamy. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Zapisało się do głosu sześcioro posłów – pan poseł Frysztak, pan poseł Polaczek, pan poseł Adamczyk, pan poseł Joński, pani poseł Siarkowska i pan poseł Piotr Borys. Czy ktoś jeszcze? W takim razie umówmy się w ten sposób, że ja pozwolę zabrać głos wszystkim z sześciorga zgłoszonych posłów, bardzo proszę o krótkie i zwięzłe wypowiedzi, potem pan minister udzieli odpowiedzi, a potem jeszcze 2–3 osoby z branży odniosą się ad vocem i powoli zamknęlibyśmy dyskusję, po czym przystąpilibyśmy do rozpatrzenia projektu. Bardzo proszę, pan poseł Konrad Frysztak. Proszę o zwięzłą wypowiedź i żeby pan się zdyscyplinował w czasie.

Poseł Konrad Frysztak (PO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, myślę, że doskonale wszyscy lepiej byśmy zrozumieli, gdyby na miejscu pana ministra z MSWiA siedział minister finansów. Ta ustawa ma charakter czysto fiskalny, to jest nic innego jak próba skoku na kasę. Państwo ze SG nie wyrobili się w okresie 3 lat – dlaczego, o tym będą mówili za chwilę – i dzisiaj chcecie przesunąć bieg przedawnienia o 2 lata, by móc tych przewoźników po prostu skasować, będziecie ich kasować. Szanowni państwo, to, że wprowadzacie drożyznę na półkach sklepowych, na stacjach benzynowych, to już wszyscy wiemy. Nie dalej jak 3–4 miesiące temu wprowadzono przez Ministerstwo Infrastruktury podwyżkę opłat lotniskowych, to było 40%. O tym zapomnieliście? Za to kto płaci? Linie lotnicze, po raz kolejny to jest punkt, w którym coś na linii lotnicze. Szanowni państwo, skoro pan minister mówi o tym, że są przewoźnicy, którzy się dostosowali... nie widzę nikogo z Ministerstwa Infrastruktury... jest pan z MI. A czy jest ktoś z LOT? Nie ma. Czy pan z MI jest w stanie odpowiedzieć, na ile SG przygotowała wniosek dla LOT? Nie jest pan w stanie powiedzieć. Powiem: 66 mln zł, taki wniosek przygotowała SG dla narodowego przewoźnika, którego za chwilę będziemy musieli po raz kolejny dokapitalizować. To jest bzdura. Kto za to zapłaci? Pozostałe linie lotnicze.

Z panem ministrem zgodzę się co do jednej rzeczy, o której powiedział w swoim wystąpieniu, jedna rzecz jest prawdą – dziś dane PNR raportują wszyscy, według mojej wiedzy wszyscy dzisiaj raportują dane PNR. Dlatego tak naprawdę to, co państwo chcecie wprowadzić teraz, nie ma działać w przyszłości, tylko ma kasować za przeszłość, za to, że SG nie była w stanie odbierać raportów, bo na samym początku tak było. Czy SG zmieniła system do obsługi? Oczywiście, że zmieniła, dlaczego pan kiwa, że nie? Zmie-

niliście system. Dlaczego? Dlatego, że globalni przewoźnicy, którzy korzystają z globalnych systemów rezerwacyjnych, próbowali wam coś wysłać... to tak, jakby porównywać dzisiejszego najnowszego Windowsa do wysłania na Pegasusa, tylko nie tego Pegasusa, którego stosuje wasz rząd, ale na tę grę, konsolę z początku lat 90. To po prostu nie funkcjonowało, dlatego nie wyrabialiście się z tym, by wystawiać kary dla przewoźników. Dlatego chcecie sobie ten czas przedłużyć o kolejna 2 lata.

Szanowni państwo, nasze stosunki międzynarodowe jakie są, wszyscy wiemy: Marek Suski, „lex TVN”, walka z Amerykanami. Dzisiaj chcecie walczyć z kolejnymi krajami. Większość linii lotniczych zarejestrowanych jest w innych krajach. Oczywiście mamy też swoich lokalnych narodowych przewoźników, mamy Ryanaira, który jest dzisiaj największym zatrudniającym w Polsce, ale większość linii lotniczych to linie zagraniczne, które będą musiały płacić kary dla Polski. Dlaczego? Dlatego, że chcecie załatać dziurę w budżecie. Zamiast pana powinien tu siedzieć minister finansów i tłumaczyć się, dlaczego chce zrobić skok na kasę.

Szanowni państwo, odnośnie do tego, że ustawę pisał ktoś inny, a ktoś inny pisał uzasadnienie, bo to nie jest to samo – co innego piszecie w ustawie, a co innego w uzasadnieniu – to już wiemy. Pytanie: dlaczego zlecił pan innym działom pisanie tych dokumentów? To, że projekt nie był konsultowany z branżą, to już wybrzmiało, to już wszyscy wiemy. Twórzycie coś, by tak naprawdę kasować.

Szanowni państwo, nie będzie naszej zgody na to, byście portfelami, budżetami przedsiębiorców łatali swoje dziury w budżecie, bo nie potrafcie tym budżetem zarządzać. Dziś jedynym sposobem, aby wyjść z twarzą z tej sytuacji, jest to... i mam wrażenie, że pan minister niestety inaczej czyta dyrektywę niż każdy inny na tej sali, bo dyrektywa nie mówi o tym, że ma być kara finansowa, tylko o tym, że jedną z przykładowych kar może być kara finansowa. Tak wszyscy czytamy na tej sali tę dyrektywę. Wy oczywiście wpisujecie kasę. Dlaczego? Bo kasa wam się przyda. Przyda się, żeby promować wasze słabe projekty, programy typu Polski Ład, który się nie sprawdził. Po to są wam te pieniądze, nie po to, by faktycznie zapobiegać terroryzmowi. Skoro dziś wszystkie linie lotnicze działające na terenie naszego kraju, przelatujące przez naszą przestrzeń powietrzną wysyłają dane PNR, to po co wpisywanie i przedłużanie tego czasu przedawania? Tego na tej sali nie rozumie nikt, mam wrażenie, że również pan minister, który to przedstawia. Raz jeszcze podkreślę: nie dalej jak kilka miesięcy temu podniesione zostały przez MI opłaty lotniskowe o 40%, a dziś poprzez MSWiA jest skok na 4 mld zł, z czego 66 mln zł ma zapłacić LOT. To jest niezrozumiałe.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Teraz pan przewodniczący Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Troszkę ze smutkiem trzeba odnotować wystąpienie mojego poprzednika, bo pan poseł poruszył wątki, które w ogóle nie są objęte tą regulacją. Po pierwsze, jak rozumiem wystąpienie pana ministra, do chwili obecnej żadna z nałożonych kar nie została wyegzekwowana. Mówimy tutaj o pewnym modelu naliczania wynikającym z implementacji do polskiego prawa, który został zastosowany. Ja rozumiem obawy przedstawicieli rynku lotniczego, bo mówimy o pewnej polityce konkretnie, o tym, w jaki sposób można z tego w duchu kompromisu wyjść i o tym, co zarówno państwo, jak i minister Grodecki podkreślali w kontekście europejskim, czyli o rozwiązaniu, w jaki sposób dokonać zwrotu i pod kątem abolicyjnym czy proporcjonalnym zmniejszyć wysokość kar administracyjnych, biorąc pod uwagę sygnał płynący z poziomu KE do wszystkich państw członkowskich.

Na pewno chciałbym przedstawicielowi rządu zadać jedno pytanie. Przy projektowaniu tej nowelizacji ewentualnie jakie inne rozwiązania modelowe były brane pod uwagę? Jakie one były, bo też sam czuję, że materia, która jest tutaj zaproponowana, nie rozwiązuje problemu, tylko przesuwając w czasie ten okres zawieszenia i oczekiwania na rozstrzygnięcia z poziomu europejskiego. Na pewno ze swojej strony nie chcę wchodzić w retorykę... nie chcę nawiązywać do formy czy treści wypowiedzi kolegi posła, który przede mną przemawiał, ale na pewno będę rekomendował Komisji, prezydium, żebyśmy zlecieli dla Biura Analiz Sejmowych analizę w zakresie oceny wdrożenia tej dyrektywy

PE z 2016 r. w sprawie wykorzystania danych dotyczących przelotu pasażera do porządków prawnych poszczególnych państw członkowskich, ewentualnie z przykładami. I jeśli pierwotnym celem tej regulacji europejskiej, a wszyscy tu się chyba zgadzamy, jest zapobieganie przestępstwu terrorystycznym – myślę, że mój przedmówca podziela to, że jest to ważny wątek, związany z respektowaniem bezpieczeństwa w transporcie lotniczym w państwach członkowskich – to można skupić się właśnie na przedmiocie tej dyrektywy i ochronie przestrzeni UE przed terroryzmem oraz tym, jak ta regulacja europejska i implementacje krajowe wpłynęły czy mogą wpłynąć na sytuację ekonomiczną linii lotniczych.

Truizmem jest przypomnienie, bo pojawiło się tu odwoływanie do przykładu PAŻP itd., że nastąpiło zmniejszenie liczby operacji lotniczych o ponad 96–97% w pewnym momencie. Nawiązując chyba do wystąpienia pana, który jako pierwszy zabierał głos, podzielałam opinię, patrząc szerzej na kontekst tej ustawy, że nie możemy doprowadzić do sytuacji, w której zyska konkurencja, czyli lotniska w bezpośrednim sąsiedztwie po stronie południowej czy zachodniej. Mając na uwadze sytuację PAŻP, tak samo jak wszystkich innych operatorów europejskich, chyba wszystkim nam zależy, żeby nie nastąpiło drastyczne zmniejszenie ruchu lotniczego nad Polską, bo polskie niebo jest wartością samą w sobie jako część istotnego sektora gospodarki. Nie możemy też zapominać o kontekście prac nad strategią dla transportu lotniczego z perspektywą do 2040 r., bo to też jest element pewnej stabilizacji, rozwoju portów regionalnych, budowy CPK itd., itd. I w mojej ocenie...

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie przewodniczący, proszę zmierzać do końca.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Chciałem zakończyć wystąpienie skierowaniem pytania do strony rządowej: jakie ewentualnie inne rozwiązania były na stole przy projektowaniu tej cząstkowej regulacji i czy deklaracja pana ministra dotycząca współpracy z branżą lotniczą, reprezentowaną dzisiaj na naszym posiedzeniu, może przełożyć się na jakąś wspólną inicjatywę na forum europejskim? Chodzi o to, żeby uniknąć perturbacji na rynku wewnętrznym i teoretycznie, a może nie teoretycznie, mając na uwadze jakieś potencjalne retorsje, które by się pojawiły, żeby uniknąć scenariusza idącego w drugą stronę.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Rafał Adamczyk.

Poseł Rafał Adamczyk (Lewica):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie posłanki, panowie posłowie, szanowni goście, w trakcie dyskusji mieliśmy okazję posłuchać wystąpienia pana ministra i przedstawicieli branży. Mam kilka pytań w obszarze dotyczącym nowelizacji ustawy. Panie ministrze, jakby pan był uprzejmy przekazać informację, kiedy się odbyły ostatnie konsultacje na temat ustawy, którą się dzisiaj zajmujemy. Czy w jakiś sposób ma pan zamiar się odnieść do ogólnodostępnej opinii rzecznika małych i średnich przedsiębiorców w obszarze nowelizacji ustawy? Prosiłbym również o potwierdzenie, czy rzeczywiście do chwili obecnej nałożono kary w wysokości 1 mln zł na przewoźników? I jeszcze jedno pytanie bezpośrednio do pana ministra: dlaczego LOT ma zapłacić 66 mln zł i co się stało na linii LOT – komendant SG, że kara dotyczy kilkuset... według wysokości kary 20 tys. zł, którą powinien zapłacić LOT. A do przedstawicieli branży mam pytanie następujące: w przypadku, gdyby rzeczywiście te kary musieli zapłacić, o ile wzrosłyby procentowo ceny biletów pasażerskich i przewozów cargo? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dziękuję bardzo za zwięzłą wypowiedź. Pan poseł Dariusz Joński.

Poseł Dariusz Joński (KO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, muszę powiedzieć, że czegoś takiego dawno nie słyszałem ani nie widziałem. Mówię to w kontekście Komisji, podkomisji, którą miałem przyjemność poprowadzić parę tygodni temu, gdzie rząd PiS zaproponował – pan

minister Polaczek przed momentem na ten temat mówił – wyższe opłaty lotniskowe, aby zbilansował się budżet instytucji PAŻP. Mają zapłacić za to linie lotnicze, które przechodzą przez największy kryzys po II wojnie światowej. My mamy dzisiaj obłożenie samolotów na poziomie 1994 r. O stratach dużo zostało powiedziane, o liczbie pasażerów również. Wiemy doskonale, że pandemia zahamowała rozwój, wiele linii upadło, tylko w roku 2020 upadły 43 linie lotnicze, a następne upadały w kolejnych miesiącach. Kiedy zaproponowaliśmy, aby opłat lotniskowych nie podnosić, bo będziemy na czwartym miejscu w Europie pod kątem opłat lotniskowych, to dla wszystkich, którzy się interesują branżą lotniczą i wiedzą, jak są lokowane linie lotnicze w danych krajach, ważna informacja, bo od tego jest uzależnione, gdzie dana linia lotnicza się usadowi. Otóż rząd PiS przyjął te nasze propozycje, słuszne, po czym od 1 stycznia obowiązują wyższe stawki dla linii lotniczych, dla lotnisk, co oznacza wprost wyższe ceny biletów. Taka jest propozycja rządowa, bo rząd myśli wyłącznie o swojej instytucji PAŻP, a nie myśli o liniach lotniczych, o pasażerach i o lotniskach regionalnych, które oczywiście za to wszystko będą musiały zapłacić. Podwyżka jest nie kilku-, ale kilkunastoprocentowa, mówimy o podwyżce nawet rzędu 40%, więc to jest drastyczna podwyżka. I teraz po kilku tygodniach rząd przychodzi z kolejną propozycją, bo to za mało, trzeba jeszcze dorzucić kolejne koszty, trzeba dorzucić te linie lotnicze, która są, i te lotniska, i oczywiście też pasażerów, którzy jeszcze latają samolotami, dorzucić karami.

Muszę powiedzieć, że jestem absolutnie zdziwiony, bo z jednej strony słucham, co mówi prezes partii rządzącej, jak to broni polskie firmy, polskie rynki przed najeźdźcą z UE, po czym patrzę w dokumenty i widzę, że UE i wszystkie kraje UE nie płacą tych kar, tam przewoźnicy nie płacą, a u nas mają płacić jakieś drastyczne kary za tę dyrektywę. Sam pan minister przed momentem mówił o tych sankcjach, o skutecznej i proporcjonalnej karze – tam nie ma mowy o karach finansowych, można to zrobić tak jak w innych krajach, ale państwo poszliście na łatwiznę i nałożyliście kary rzędu 4 mld zł. Nieważne, czy mają teraz czy za rok, za dwa zapłacić, ale sam pomysł, żeby karać w takiej sytuacji, w czasie pandemii, kiedy to wszystko upada, kiedy wszystko jest zawieszona, jest absolutnie pozbawiony jakiegokolwiek sensu. Ja naprawdę do pana przewodniczącego apeluję, abyśmy podjęli w tej sprawie stanowisko z apelem do pana premiera Morawieckiego, żeby wycofał tę propozycję rządową. W innym przypadku duża część linii lotniczych się wyniesie – oczywiście część się wyniesie na wschód, część na południe, po prostu będą odchodzić z Polski. Nie wiem, czy ktoś sobie w ogóle zdaje sprawę z konsekwencji tych wszystkich propozycji. Naprawdę nie potrzeba wiele, żeby widzieć, że ruch pasażerski spadł o 70% względem 2019 r., że kolejne fale i kolejne miesiące wcale nie przynoszą światła w tunelu, tylko wręcz odwrotnie, że ta sytuacja może się jeszcze przez wiele miesięcy, a nawet lat utrzymywać. Dlatego dorzucanie obostrzeń, dodatkowych kar finansowych jest absolutnie pozbawione sensu i chcę, żeby to dzisiaj wybrzmiało. Nie wiem, być może będzie tu większa skuteczność, bo w przypadku PAŻP się nie udało i rząd narzucił te dodatkowe, wyższe opłaty lotniskowe. Natomiast tutaj mam nadzieję, że jednak ktoś pójdzie po rozum do głowy, zanim kilka linii lotniczych z Polski odejdzie. Naprawdę, panie przewodniczący, apeluję do pana, żebyśmy podeszli do tego jako do ważnej gałęzi gospodarczej w Polsce, która jest w tej chwili dożywiana. To kolejna gałąź dożywiana w Polsce przez rząd, który nie myśli o tym, co się z nią stanie.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dziękuję, panie pośle. Pani poseł Anna Siarkowska.

Posel Anna Maria Siarkowska (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, szczerze mówiąc, jestem nieco zaskoczona przebiegiem tego posiedzenia Komisji, ponieważ przygotowując się do posiedzenia, zapoznawałam się przede wszystkim z treścią ustawy, ale też z jej uzasadnieniem. Tymczasem jako posłowie mieliśmy możliwość wysłuchania stanowisk przedstawicieli branży lotniczej w tej sprawie. Okazuje się, że to uzasadnienie nowelizacji ustawy nie jest adekwatne do jej skutków. W uzasadnieniu nowelizacji wyraźnie zapisano, że jej celem jest pomoc liniom lotniczym, które znajdują się w trudnej sytuacji związanej z pandemią, a tymczasem przedstawiciele branży

mówią, że jej skutkiem będzie drastyczne pogorszenie sytuacji finansowej przewoźników lotniczych. Wydaje mi się, że w tej sytuacji powinniśmy jako posłowie co najmniej zastanowić się nad tym, czy w takim razie cele, które są stawiane przed tą ustawą, rzeczywiście ta ustawa realizuje. Na pewno możemy powiedzieć, że nie odpowiada to w tym momencie na potrzeby branży.

Chciałabym się zapytać, jak jest rozwiązana ta sytuacja w innych krajach? Bo słyszeliśmy tu, że w innych państwach przewoźnicy nie są karani za nieprzekazywanie danych PNR. W takim razie jaki jest sposób postępowania w tej sytuacji w innych krajach? Czy to jest umarzone, czy też jakaś inna forma kary występuje? Po drugie, w przypadku wprowadzenia tej nowelizacji jakie by były średnie obciążenia dla funkcjonujących w Polsce linii lotniczych, czyli jakie środki do budżetu państwa musiałaby średnio taka linia przekazać? Chciałabym również zapytać o to, czy problem, o którym mówimy, problem z przekazywaniem danych PNR pasażerów dotyczy tylko poprzednich lat, czy także obecnych? Jeżeli nie wprowadzilibyśmy tej nowelizacji, jeżeli te kary zostałyby umorzone, to czy ten problem stale występuje, czy też jest to problem poprzednich lat i pewnego systemu, który wcześniej obowiązywał? Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Piotr Borys.

Poseł Piotr Borys (KO):

Szanowni państwo, jesteśmy na posiedzeniu Komisji, która rozpatruje chyba jeden z najistotniejszych problemów – odpowiedzialności państwa z jednej strony za prawo, które zostało uchwalone, i instrumentarium, którym dysponuje pan minister, Straż Graniczna, wykonania określonych obowiązków, a z drugiej strony sytuacji faktycznej, która wydarzyła się po pandemii, która jest przedmiotem nieistniejącego czy też niewdrożonego skutecznego systemu naliczania kar, czego efektem mogą być bardzo istotne konsekwencje gospodarcze w Polsce. Jesteśmy w sytuacji, w której ta ocena powinna być dokonana absolutnie w sposób nowy. Dlatego to, co pan minister przedstawił w uzasadnieniu projektu ustawy, jest zupełnie niewiarygodne w kontekście oceny skutków działania tej ustawy i jej wpływu na sytuację rynku lotniczego w Polsce. I to zarówno linii lotniczych, portów lotniczych, ale też całego łańcucha związanego z funkcjonowaniem gospodarczym regionów, opartych także na konkurencyjności funkcjonowania połączeń lotniczych, całego segmentu małych i średnich firm, które funkcjonują w obrębie lotnisk tak naprawdę dzięki istnieniu wielu połączeń lotniczych.

Szanowni państwo, mamy do czynienia z sytuacją, w której wdrożona została dyrektywa, a każde państwo wdraża taką dyrektywę w sposób autonomiczny, zachowując jej główne cele i dokonując określonych działań. Dyrektywę można doszczegółowić, można ją jeszcze bardziej dociążyć przepisami, karami itd., itd. Dla mnie niepojęte jest to, dlaczego sytuacja dotycząca tak ogromnego obciążenia karami wynikającymi z określonych obowiązków ustawy dotyczy w takiej skali tylko Polski. Dlaczego dotyczy tylko Polski? Dlaczego linie lotnicze, które przecież konkurują, którym poszczególne kraje, regiony dają jak najlepsze warunki do inwestowania, bo przecież skuteczne połączenia dają możliwość otwarcia na świat, na kapitał, na cały ruch pasażerski, zarówno towarowy, jak i indywidualny, dlaczego tylko w Polsce mamy do czynienia z taką sytuacją? Czy wynika ona, po pierwsze – chciałem to pytanie zadać ministrowi – wyłącznie z polskiego sposobu wdrożenia dyrektywy, w którym system kar został zastosowany w tak ogromnej wysokości i tak ogromnie restrykcyjnie? Czy wynika z problemów związanych z funkcjonowaniem SG w tym zakresie, która nie poradziła sobie z obsługą przekazywania danych pasażerów? Czy wynika wyłącznie z problemu polskiego nieskutecznego egzekwowania ustawy w nałożeniu kar? Bo jeżeli tak, to znaczy, że myśmy być może zbyt restrykcyjnie podeszli do tych obowiązków. Najważniejszą ideą tej dyrektywy jest to, aby faktycznie linie lotnicze mogły przekazywać dane pasażerów, aby ruch lotniczy odbywał się w sposób bezpieczny, aby eliminować różnego rodzaju zagrożenia. I teraz jeśli postawiliśmy tak bardzo wysoko próg...

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie pośle, bardzo proszę zmierzać do puenty.

Posel Piotr Borys (KO):

Zmierzam do puenty. Jeśli postawiliśmy tak bardzo wysoki próg kar, to znaczy, że zachowaliśmy się być może nieproporcjonalnie do innych państw, które podobną dyrektywę wdrażały w swoich systemach.

Konkludując, nałożenie nowych obowiązków, które proponuje pan minister, spowoduje zmniejszenie konkurencyjności Polski, spowoduje być może adekwatne i proporcjonalne działania innych państw, które są właścicielami linii, które będą obciążone tak ogromnymi karami. Musimy być tego świadomi – spowoduje jeszcze większe zmniejszenie konkurencyjności ekonomiki polskich portów lotniczych, szczególnie tych regionalnych, spowoduje ogromne zamieszanie na rynku. Spróbujmy stworzyć propozycje, w której być może ten rok 2018, będący przedmiotem kontroli i już naliczonych kar, będzie w odpowiedni sposób jakby zakończony, natomiast to, co się dzieje z rokiem 2019, 2020, z uwagi na tak ogromny upadek ekonomiczny linii lotniczych związany z pandemią, spróbujmy uregulować. Może to jest kwestia abolicji, może przygotowania takiego systemu, który pozwoli liniom lotniczym, portom lotniczym funkcjonować bez egzekucji. Spróbujmy poszukać złotego środka, żeby nie wylać dziecka z kąpielą, czyli spowodować tak drastycznych obciążeń, które naprawdę wpłyną na całą polską gospodarkę, na relacje z liniami lotniczymi. Bo to, co się dzieje w tych propozycjach, czyli próba przesunięcia o 5 lat, wydłużenia terminu przedawnienia oznacza tak naprawdę te 4 mld zł, o których państwo wspomnieliście, czyli brak możliwości funkcjonowania w czasie pandemii. To jest raczej niedopuszczalne. Podkreślam raz jeszcze: proporcjonalność, porównanie tego z innymi krajami. Nie możemy być jedynym krajem, który w ten sposób się zachowa być może przez nieproporcjonalność i zaniechania w stosunku do linii lotniczych.

Dla nas linie lotnicze są szansą na rozwój, a nie dojną krową, którą należy obciążyć, bo mamy jako państwo polskie problem 35 mld zł deficytu w tym roku. Prosiłbym pana ministra o rozwałę i o znalezienie sposobu wyjścia z tej sytuacji, zachowując proporcjonalność tych zdarzeń. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Łacki.

Posel Artur Łacki (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni goście, mam parę pytań do pana ministra. Panie ministrze, uzasadnienie – zresztą pani poseł Sierakowska już o tym mówiła – jest naprawdę pokrętnie napisane. Nie można pisać, że projektowane zmiany w ustawie pozwolą na odciążenie branży lotniczej w bardzo trudnej sytuacji finansowej wtedy, kiedy IATA pisze, że mogą stracić nawet 100 mln zł, i tym odciążeniem ma być karanie linii lotniczych kwotą 2 mld zł. Resztę już można wyrzucić, takie jest uzasadnienie. Panie ministrze, kto tam u pana z urzędników ma takie pokrętnie myślenie, żeby poprzez karanie taką kwotą pomagać liniom lotniczym? To jest jedno pytanie, retoryczne.

I drugie: czy ktoś to policzył? Ja jestem ze ściany zachodniej, gdzie mamy kilka lotnisk, tj. Goleniów, Poznań, Wrocław. Mógłbym do tego jeszcze doliczyć Katowice, ale skupmy się na tych trzech. Do tej pory przynajmniej dwa z nich, czyli Poznań i Wrocław, rozwijały się bardzo dobrze, utrzymywały się bardzo dobrze i miały bardzo rozległą i bardzo dobrą siatkę połączeń z całą Europą, a nawet ze światem. Przecież ewidentnie widać, że po wprowadzeniu tej ustawy te porty przestaną być tak atrakcyjne. Nie wiem, ale muszę powiedzieć, i chyba trzeba będzie to powiedzieć prezesowi Kaczyńskiemu, że robicie wszystko, aby przekierować klientów do Berlina, do Brandenburgii. To jest ustawa, która przekieruje wszystkich klientów korzystających do tej pory z tych portów do nowego portu w Berlinie, który niedawno, po 10 latach budowy się otworzył, czyli do Brandenburgii. Taki będzie tego efekt. Już teraz Ryanair, przewoźnik, który zatrudnia w Polsce, mówi o tym, że będzie się przebazowywał na lotniska na zachodzie i na południu Europy. I już teraz Wizz Air 50% swojej bazy przeniósł niedawno do Bułgarii. Ta ustawa spowoduje, że Wizz Air wycofa się całkiem, a Ryanair na pewno to zrobi. Chcecie oddać nasze niebo takim przewoźnikom jak Turkish Airlines czy Alibaba, czy jakiś inny sułtan airlines, którzy będą tylko przylatywali po turystów do Egiptu i Turcji

i z powrotem, właściwie nie zostawiając nic w zamian. A znając naszą politykę zagraniczną, to jeszcze z rządem tureckim się dogadamy i oni w ogóle nie będą płacili.

Panie ministrze, strona społeczna czy strona lotnicza popełniła pewien błąd, nie dając nam materiałów przed tym posiedzeniem Komisji, dlatego nie byliśmy w stanie do końca się przygotować, nie mogliśmy przygotować poprawek, ale dajemy szansę panu ministrowi i pana urzędnikom, żeby te poprawki wyszły od strony rządowej. Wystarczą dwie – jedna poprawka będzie mówiła, że kary owszem, ale nie obligatoryjne, a fakultatywne, tak jak jest to na całym świecie, że można, a nie trzeba nałożyć. A druga sprawa to sprawa przedawnienia – jeśli było 3 lata, to po co zmieniać na 5 lat? Zmiana przedawnienia z 3 na 5 lat jest ewidentnie gnębieniem przedsiębiorstw, bo może się okazać, że już nawet nie mają dokumentów sprzed 5 lat, bo to nie są dokumenty finansowe i nie muszą być składowane przez 5 lat. Może się okazać, że już w ogóle nie ma tych dokumentów, a według innych przepisów pewnie trzeba było się ich pozbyć. Zatem dwie poprawki rządowe dotyczące fakultatywności kar i dotyczące przedawnienia, żeby nie było 5-letnie, i takie prawo wtedy można stosować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dziękuję bardzo. Jako ostatni jeszcze pan poseł i oddajemy głos panu ministrowi.

Poseł Paweł Hreniak (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, bardzo krótko, chciałem usłyszeć od pana ministra odpowiedź na pytanie, co się wydarzy, kiedy zmiana ustawy w tym kształcie nie zostanie przyjęta? Co się wydarzy w odniesieniu do każdej ze stron, której ta ustawa dotyczy? Bardzo krótkie i proste pytanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MSWiA Bartosz Grodecki:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, postaram się wyjaśnić raz jeszcze. Po pierwsze, nie nakładamy żadnej nowej sankcji, kary na linie lotnicze. To nie jest nic nowego, w nowelizacji nie ma żadnych takich zapisów. Po drugie, nie mamy intencji sięgania do kieszeni linii lotniczych, bo te kary już obowiązują. My przez 3 lata nie wszczęliśmy tych postępowań, licząc na to, co już powiedziałem, panie pośle, że KE zajmie stanowisko w sprawie pisma IATA, które się zwracało do wszystkich państw członkowskich i zdaje się, że do KE też, i że KE zajmie się tą sprawą. Nie zajęła się, być może ze względu na problemy migracyjne, być może ze względu na COVID; nie ma takiego stanowiska.

Odpowiadając na pytanie pana posła. Państwa członkowskie – pkt 18 – powinny przewidzieć skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające sankcje, w tym kary finansowe. Jaką sankcję mamy przewidzieć w naszym systemie prawnym jak nie finansową? Mamy cofać licencję liniom lotniczym? No nie, przyjęliśmy pewną sankcję. Jakie rozwiązania były na stole do tej pory? Moglibyśmy tę sankcję obniżyć albo wprowadzić abolicję. W momencie, kiedy zdecydujemy się obniżyć tę sankcję np. do 200 zł, symbolicznej kary, bądź też wprowadzimy abolicję, to dobrze by było jednak usłyszeć głos – to też już mówiłem – KE, czyli autora tej dyrektywy, czy się nie narażamy na naruszenie. Jeżeli nie, to myślę, że nie będzie z tym problemu, żeby taki wniosek linii lotniczych poddać pod głosowanie. To jest to, co mówiłem na wstępie. Szanowni państwo, jeżeli my nie wprowadzimy tych zmian teraz, to mamy ten okres trzyletni i komendant główny SG nie ma możliwości prawnej, nie ma możliwości innego ruchu niż wszczęcie tychże postępowań. Musi to zrobić, bo się narazi na postępowanie karne. Stąd wychodzimy dzisiaj z propozycją pośrednią i nikt z nas nie powiedział, że to w jakikolwiek sposób systemowo rozwiąże problem. Odciągamy możliwość nakładania kar o kolejne 2 lata, tak żeby ich nie nakładać. W tym czasie chcemy wypracować rozwiązanie, w którym będzie możliwe ulżenie liniom lotniczym. Tam nie ma nic nowego, nie ma żadnej nowej kary, żadnej nowej sankcji, przedłużamy tylko ten okres, w którym już w tej chwili jesteśmy. I gdy ta ustawa nie wejdzie w takim kształcie, komendant będzie musiał sankcjonować linie lotnicze. To jest wszystko, to jest bardzo krótka nowelizacja i rozumiem, że ona może budzić pewne kontrowersje, ale nie jest ona spójna z tym, co padało wielokrotnie z tej sali, że ktoś ma intencje zabicia linii

lotniczych. Nie, wręcz przeciwnie, bo gdyby taka intencja była i chcielibyśmy sięgnąć do kieszeni linii lotniczych, to stałoby się to dużo wcześniej, w okresie tych 3 lat. Co więcej, w ogóle byśmy z taką inicjatywą nie wychodzili, tylko zostawilibyśmy stan faktyczny taki, jaki jest. Więc taka jest nasza intencja w tym momencie, przy procedowaniu tego projektu ustawy.

Jeśli chodzi o kwestie techniczne, to pozwolę sobie oddać głos przedstawicielowi Straży Granicznej. Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Zarządu Operacyjno-Śledczego w Komendzie Głównej Straży Granicznej ppłk SG Arkadiusz Matyjasik:

Dzień dobry, ppłk Arkadiusz Matyjasik, jestem zastępcą dyrektora Zarządu Operacyjno-Śledczego KGSG. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, postaram się odpowiedzieć na państwa pytania i wątpliwości, które się pojawiły. Zacznę chronologicznie od kwestii konsultacji, które były przedmiotem pytania, czy one miały miejsce. Oczywiście, że tak. Kiedy ustawa była przygotowywana w 2017 i 2018 r., to była ona konsultowana tak jak każdy projekt ustawy ze stroną społeczną, z branżą lotniczą. Co więcej, SG stale przysyłała informacje do przewoźników lotniczych na temat bieżących działań związanych z opracowywaniem projektu. Przed samym wejściem ustawy w życie zaprosiliśmy przedstawicieli branży lotniczej na spotkanie, które miało miejsce w komendzie głównej. Na to spotkanie, proszę sobie wyobrazić, przyszło tylko 29 przedstawicieli linii lotniczych. Kolejna rzecz, która jest istotna w kontekście...

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Ile państwo wysłaliście zaproszeń?

Zastępca dyrektora zarządu w KGSG ppłk SG Arkadiusz Matyjasik:

Wysłaliśmy blisko 100 zaproszeń. Kolejna rzecz. Jeśli mówimy o przygotowaniu branży lotniczej, to pamiętajmy o tym, że mówimy tu o prawie zaimplementowanym, o implementacji dyrektywy, co oznacza, że branża lotnicza wiedziała, że obowiązek przekazywania danych PNR będzie funkcjonował w państwach członkowskich UE już w 2016 r., bo tak datowana jest dyrektywa. Jeśli chodzi o kwestie techniczne, to uzupełnieniem dyrektywy była decyzja Komisji, która określiła wstępnie uwarunkowania techniczne – to jest decyzja z 2017 r., która stanowi punkt wyjścia i podstawę do systemów budowanych w państwach członkowskich UE do odbioru danych PNR. Straż Graniczna oparła te rozwiązania na wskazaniach z decyzji. Co więcej, pan z Ryanaira wypowiedział się na temat opóźnień. Akurat przewoźnik Ryanair był w kontakcie ze SG już dużo wcześniej, natomiast intensywność działań była różna, skutkiem czego niestety nie udało się podłączyć temu przewoźnikowi w przewidzianym terminie.

Kolejna rzecz, która tu padała, to kwestia okresu dostosowawczego. Miał on służyć temu, aby przewoźnicy płynnie weszli w te obowiązki. Ustawodawca przewidział w art. 76 ustawy 6-miesięczny okres. Spośród zidentyfikowanych przez SG w tamtym okresie około 300 przewoźników zgłosiło się tylko 38 do okresu dostosowawczego. Przygotowaliśmy nawet formularz zgłoszeniowy, przypominaliśmy o tym obowiązku, ale niestety tylko 38 przewoźników skorzystało z tej możliwości.

Kolejna rzecz – powiedziano tutaj, że były problemy techniczne z podłączeniem. Proszę państwa, otóż 11 przewoźników podłączyło się w terminie. Czas podłączenia do systemu, jeśli intensywnie przewoźnik wejdzie w kontakt, to jest około 2 miesięcy i tyle faktycznie trwały podłączenia poszczególnych przewoźników. Tu jest, proszę państwa, inny problem – przewoźnicy nie podłączają się, szczególnie ci najwięksi, osobiście, że tak powiem, tylko za pośrednictwem firm, które prowadzą systemy rezerwacyjne. Natomiast te firmy w sobie znany sposób skolejkowały przewoźników i podłączały ich w całej Europie. Za to SG oczywiście odpowiedzialna być nie może, proszę mieć pretensje do firm. Ja już nie będę ich nazw wymieniał, bo to nie o to chodzi, żebyśmy napiętnowali jakiegoś podmioty, natomiast państwo doskonale wiecie, w jakim tempie podłączali państwa firmy providerzy, którzy obsługują systemy rezerwacyjne.

Padło też pytanie o LOT. Otóż LOT zdążył się podłączyć, natomiast kary, jakie LOT otrzymał w ostatnim czasie i otrzyma ewentualnie kolejne, są związane z tym, że przewoźnik podłączył się w zakresie lotów rejsowych, natomiast nie podłączył się do sys-

temu w zakresie lotów czarterowych. I tutaj dodam, że SG, przygotowując się technicznie do przejmowania danych, przygotowała nie tylko taki system, jaki jest przewidziany w przepisach unijnych, ale dodatkowo, w celu wprowadzenia ułatwienia dla branży lotniczej, jeszcze drugi system, który jest wykorzystywany w szczególności przez mniejszych przewoźników. Oba te rozwiązania techniczne były gotowe w dniu wejścia ustawy w życie.

Kwestia pomocy branży lotniczej. Jeszcze raz chciałbym podkreślić to, na co pan minister wskazywał. Proszę państwa, trzeba sobie zadać pytanie, co się stanie, jeśli nie będzie tej nowelizacji. Otóż, jeżeli nie będzie tej nowelizacji, to po prostu SG jest zobligowana nakładać kary, będziemy musieli to zrobić. I to zrobimy, proszę państwa. Natomiast kwestia tego, dlaczego Polska nakłada kary, a inne państwa nie. Proszę państwa, być może istnieją tu różnice w procedurach, które dotyczą stosowania przepisów materialnych, czyli takiej ustawy jaka nasza, PNR, być może w niektórych państwach pozwalają one na niestosowanie tych kar, być może z innych powodów te państwa nie nakładają kar. Ale proszę państwa, może powiem krótko, jakie są tego skutki. Jeśli chodzi o tryb podłączania, to pierwsze postępowania wszczęliśmy w 2018 r. w związku z pierwszymi naruszeniami. Skutkiem tego, jak podejrzewam, we wrześniu 2019 r. mieliśmy już podłączone 96% rynku, 97 przewoźników było podłączonych.

Gdybyśmy popatrzyli, jak wyglądała sytuacja w innych państwach, to np. Niemcy, gdzie jest znacznie większy ruch lotniczy, mieli podłączonych tylko 35 przewoźników. Polska baza danych PNR została zbudowana najszybciej w Europie. W równym tempie została zbudowana baza w Wielkiej Brytanii, która była wtedy jeszcze w UE, i we Francji. Ale tam bazy zostały zbudowane szybko dlatego, że w tych państwach już wcześniej obowiązywały przepisy, które obligowały do przekazywania danych PNR. Natomiast we wszystkich pozostałych państwach członkowskich – nie chcę tu już przytaczać dokładnych danych – poziom przyłączenia był jeszcze niższy niż w Niemczech. Krótko mówiąc, polska SG wskutek funkcjonowania tej ustawy najszybciej spośród państw członkowskich, nie licząc Wielkiej Brytanii i Francji, zbudowała obszerną bazę danych PNR. W efekcie ta baza dostarcza naprawdę wielu bardzo ważnych informacji dla służb. Na samym początku pan wspominał, że żadne zdarzenie terrorystyczne nie miało miejsca, ale proszę pamiętać o tym, że ta baza nie służy tylko zapobieganiu zdarzeniom terrorystycznym, ale również zwalczaniu różnego rodzaju innych przestępstw wymienionych w dyrektywie i w konsekwencji w naszej ustawie. Oznacza to, że często służby dostają informacje, które pozwalają zatrzymać osobę na lotnisku i tutaj Polska była wiodącym krajem w Europie, jeśli chodzi o trafienia z bazy PNR. A to jest związane z tym, o czym wcześniej powiedziałem.

Wydaje mi się, że wszystkie najważniejsze tematy poruszyłem. Może na koniec pozwolę sobie jeszcze na taką konkluzję, panie ministrze, powtarzając to, co pan minister na samym początku powiedział. Chcemy dać państwu czas na to, aby mogło zostać wprowadzone ewentualnie inne rozwiązanie, na które się zgodzi UE. Proszę państwa, to jest sprawa UE. Jeżeli jako jedyne państwo wprowadzimy abolicję, to za chwilę okaże się, że naruszymy przepisy dyrektywy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Szanowni państwo, ponieważ widzę, że państwo się ponownie zgłaszają, a czas płynie, mam taką uprzejmą prośbę do osób, które chcą zabrać głos – po jednej minucie, panowie, bo rozumiem, że chcecie się odnieść do wypowiedzi pana ministra lub pana dyrektora. Pan poseł Frysztak, pani poseł Siarkowska, pan poseł Borys, pan poseł Polaczek, pan poseł Joński. Panie pośle, pan zasnął, 3 minuty pan będzie miał, żeby mógł pan zabrać głos, a potem pozwolę jeszcze się wypowiedzieć osobom z branży lotniczej. Dla państwa też 3 minuty, bo chciałbym, żebyśmy rozpoczęli procedurę albo złożenia wniosku o odrzucenie, albo procedurę rozpatrzenia projektu. Minuta, panie pośle Frysztak, bo rozumiem, że odnosi się pan do wypowiedzi pana ministra. Bardzo bym prosił o rygor czasowy.

Poseł Konrad Frysztak (PO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, ponieważ nie otrzymałem odpowiedzi na zadane pytania, to chciałbym od pana ministra, ewentualnie od przedstawiciela

KGSG dowiedzieć się, czy występowaliście do KE o wykładnię tego przepisu? Czy ktoś z państwa o to zapytał? Bo dzisiaj mówicie, że czekacie, aby KE się wypowiedziała na ten temat, więc pytanie za 100 punktów: zapytaliście?

Pytanie drugie: jakie sankcje stosują inne kraje wspólnotowe? Przeanalizowaliście to? Chciałbym dowiedzieć się od państwa jednej rzeczy – czy to nie jest przypadkiem tak, że te 2 mld zł, jak wynika z przeliczenia, 110 tys. naruszeń razy 20 tys. zł to jest 2 mld zł, czy to nie jest tak, że to są te 2 mld na mur na granicy z Białorusią? Oczywiście zgadzam się z panem posłem Polaczkiem, że sprawa walki z terroryzmem jest sprawą zasadniczą, bezdyskusyjną i niepodlegającą jakiegokolwiek dyskusji...

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie pośle, ale prosiłem krótko.

Poseł Konrad Fryszak (PO):

Ale szanowni państwo, kwestię dotyczącą przesyłania danych PNR mamy za sobą, a więc warunek, który jest zapisany w tej dyrektywie, został spełniony. Dziś ta zmiana ma wyłącznie zabezpieczyć przedawnienie tych naruszeń, które były. Ja się zgadzam – były, bez dyskusji, ale dlaczego komendant SG jest w tym momencie w zwłoce? O tym też możemy dyskutować. Nie odpowiedział pan.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie pośle, bardzo dziękuję. Proszę nie polemizować.

Poseł Konrad Fryszak (PO):

Ma pan obowiązującą ustawę. Skoro ta ustawa obowiązuje, to trzeba było wystawiać, a nie wystawialiście.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Pani poseł Siarkowska.

Poseł Konrad Fryszak (PO):

Panie przewodniczący, ostatnie zdanie. Chcę spuentować swoją wypowiedź.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Prosiłbym od razu puentować.

Poseł Konrad Fryszak (PO):

W związku z tym, że według nas ta ustawa zmierza wyłącznie do fiskalizacji, do tego, by kasować pieniądze, składam wniosek o odrzucenie tej ustawy w pierwszym czytaniu.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Poseł Siarkowska. Nie mogę go przegłosować, dopóki nie wyczerpię dyskusji i nie zamknę pierwszego czytania. Niech pani na mnie nie macha, pani poseł.

Poseł Anna Maria Siarkowska (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, niestety z ubolewaniem stwierdzam, że nie dostałam odpowiedzi na żadne pytanie, które postawiłam, wobec czego przypomnę, bo może to umknęło. Po pierwsze, chciałam zapytać, jakie rozwiązania są stosowane w innych krajach w kontekście tego problemu, czyli w jaki sposób są karane linie lotnicze za to, że nie przekazały na czas danych PNR? Po drugie, chciałam zapytać, jakie są średnie obciążenia dla linii lotniczych w Polsce, związane z faktem, że nie przekazały na czas tych danych? I pytanie trzecie: czy ten problem występuje obecnie, czy też dotyczy tylko lat ubiegłych? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Borys, minutka.

Poseł Piotr Borys (KO):

Szanowni państwo, w odpowiedzi... rozumiem, że to pan minister mówił? Pan jest ministrem czy przedstawicielem SG? Okej, z jednej strony trzeba pochwalić SG, wprowadziliśmy skutecznie system, jako jedno z trzech państw, brawo, naprawdę, ogromnym wysiłkiem, mówię to poważnie i z uznaniem. Ale być może jako jedyne państwo wprowadzili-

śmy także drastyczne sankcje, które spowodują upadek i wszystkie inne elementy wynikające z ryzyka, które niesie za sobą nałożenie kar. Nie wiem, być może kary w tamtym czasie były jakąś metodą, aby ten system szybko wdrożyć, aby te 90 wspomnianych linii mogło się podłączyć. Wymiana informacji funkcjonuje, osiągnęliśmy cel, ale osiągnięcie tego celu nie może się odbywać kosztem tak poważnych zagrożeń finansowych, ludzkich, problemów ekonomicznych i tego wszystkiego, o czym rozmawialiśmy. W związku z tym być może jest tak, że właściwie tak jak państwo wykluczyliście na etapie ustawy możliwość upomnienia... bo nie było tego? Były kary finansowe, a nie było możliwości upomnienia, co spowodowało przyspieszenie, ale być może trzeba poszukać innego sposobu.

Szanowni państwo, jeżeli osiągnęliśmy cel, nie powodujemy tak drastycznych... Poradźmy sobie z karami. Być może jest tak, że ta ustawa nie powinna być przyjęta, w związku z tym de facto cały 2019 r. się przedawni i nie będziemy mieli problemów, które są wynikiem ryzyk upadków linii lotniczych bądź tych ryzyk, o których mówimy. Osiągnęliśmy cel, to jest najważniejsze, trzeba to powiedzieć i pochwalić SG. Natomiast nie powodujemy tego, aby linie lotnicze płaciły tak drakońskie kary, bo skutek będzie dramatyczny dla polskiej gospodarki, o czym już dzisiaj mówiliśmy.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam kilka uwag. Po pierwsze, wszyscy mamy świadomość, i to zostało podkreślone w wypowiedzi pana ministra, przedstawiciela SG, przedstawicieli branży, iż rozwiązanie zaproponowane w tej krótkiej nowelizacji jest przejściowe. Ono jakby przesuwając kwestię egzekucji naliczonych kar z punktu widzenia implementacji ustawy w 2018 r. To z wypowiedzi jednej i drugiej strony wynika i jest oczywiste. W związku z tym na chwilę obecną lepszym rozwiązaniem jest przyjęcie takiego modelu, w którym – mówiąc kolokwialnie – te kary nie będą egzekwowane, a będzie podstawa prawna do wydłużenia okresu przejściowego. W porozumieniu z członkami prezydium z mojego klubu parlamentarnego i w porozumieniu ze stroną rządową deklaruje przedstawicielom branży, że jeżeli zostanie w międzyczasie wypracowane rozwiązanie modelowe, idące naprzeciw oczekiwaniom i strony publicznej, i branży lotniczej, to my jako klub parlamentarny jesteśmy gotowi wyjść np. z jakąś inicjatywą poselską. Myślę, że dzisiaj trudno na gorąco formułować jakieś docelowe propozycje, bo pan minister podkreślił, że ze strony KE powinna wpłynąć jakakolwiek deklaracja w formie okólnika czy pewnych wytycznych, pozwalająca na zmiarkowanie tych kar bądź jakieś rozwiązania abolicyjne. To chcę podkreślić w konkluzji i tak jak powiedziałem wcześniej, będziemy chcieli również zlecić analizę, która da odpowiedź na pytanie, jakie są najlepsze praktyki współpracy SG z przewoźnikami w realizacji tej dyrektywy na terenie Polski po to, żeby osiągnąć ten cel pierwotny, na którym wszystkim nam, niezależnie od tego, z jakiego klubu parlamentarnego jesteśmy, zależy, a jest nim, mówiąc wprost, zwalczanie najgroźniejszej przestępczości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Pan poseł Joński. Krótko, panie pośle.

Poseł Dariusz Joński (KO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, w 20 krajach UE w ogóle nie nałożono na linie lotnicze żadnej kary, najwyżej upomniano za spóźnienia, w Rumunii dwukrotnie karano przewoźnika, na Litwie raz. To są informacje, które posiadamy. W związku z tym mam propozycję, bo jak słyszę, pan minister mówi: my byśmy nie karali, ale przepisy i dyrektywa są jasne, ustawa jasno to definiuje. W takim razie mam propozycję: może warto rozważyć taki zapis, aby zmienić uprawnienia komendanta, że może, a nie musi karać. Wystarczy napisać, że może karać, a nie musi, żeby miał możliwość odstąpienia. Wydaje się, że jeśli w innych krajach pouczenie czy też inne formy dają rezultaty, a jednocześnie w ten sposób...

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Proszę nie przeszkadzać

Poseł Dariusz Joński (KO) – spoza składu Komisji:

Panie pośle, pan poseł porównuje to do zabójstwa. Tak, jeżeli mówimy o liniach lotniczych i o rynku lotniczym, to jeśli to wprowadzicie, to będzie zabójstwo wielu linii lotniczych, ale proponuję rozwiązanie, które być może w jakiś sposób by pomogło polskiemu rynkowi lotniczemu, będącemu w bardzo trudnej sytuacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Zimoch, proszę krótko.

Poseł Tomasz Zimoch (Polska2050):

Postaram się bardzo krótko. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, szanowni państwo, najpierw mam pytanie do naszych szanownych legislatorów. Czy ta nowelizacja, która uchyla zasadę szczególną, powraca do ogólnej zasady Kodeksu postępowania administracyjnego i wydłuża czas przedawnienia, czy te okresy przedawnienia będą ustalane na podstawie przepisów, jakie będą obowiązywały w dniu przedawnienia naruszenia? To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie kieruję do pana ministra. Panie ministrze, prawda, ta nowelizacja nie nakłada dodatkowych kar, bo zgodnie z przyjętą 9 maja 2018 r. ustawą o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera art. 64 mówi o tych karach. Tyle tylko że on chyba jednak wprowadza wszystkich w błąd, mówiąc, że musimy tę nowelizację przeprowadzić, bo inaczej UE by miała zastrzeżenia. Czy naprawdę uchylając art. 70, a wprowadzając art. 186g § 1 k.p.a., taka zgoda musiałaby być i co jest przyczyną, że uchylacie art. 70, a wprowadzacie tę ogólną zasadę k.p.a.?

Kolejne pytanie: ile spraw uległo przedawnieniu do dzisiaj, do dnia 12 stycznia 2022 r.? I do tego jeszcze jedno pytanie, bardzo proste, na które do tej pory nie udzielił pan chyba odpowiedzi. Dlaczego nie nakładaliście tych kar? Bo pan ciągle mówi, że jak nie wprowadzimy tej ustawy, to będziecie nakładali kary. Dlaczego nie stosowaliście się do tej ustawy z 2018 r.? Jeszcze raz przypomnę – 9 maja tego roku przyjęta wtedy przez Sejm. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dziękuję bardzo. Oddam teraz głos dwóm osobom z branży. Bardzo bym prosił, żeby to były osoby, które jeszcze nie zabierały głosu – 3 minuty i potem oddam głos panu ministrowi, po czym zamkniemy pierwsze czytanie. Bardzo proszę.

Country manager w IATA Joanna Wolf:

Joanna Wolf, IATA.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Ale krótko proszę, 3 min i potem pan minister.

Country manager w IATA Joanna Wolf:

Tak, krótko, dwie nawet. Bardzo dziękuję za deklarację, którą usłyszałam z ministerstwa, o tym, że jesteście państwo otwarci na współpracę z nami, na rozmowy, ponieważ na wspomniane wcześniej pismo, a właściwie dwa, które zostały wysłane do państwa, jedno z prośbą o powstrzymanie się od nakładania kar, a drugie z wyraźną prośbą o zaprzestanie nakładania kar – to było pismo z sierpnia 2021 r. – na żadne z tych pism nie otrzymaliśmy odpowiedzi. Po moich licznych prośbach, mailach, pytaniach uzyskałam obietnicę otrzymania takiej odpowiedzi i właściwie do dzisiaj to się nie wydarzyło, więc z wielką radością jako branża przyjmujemy tę deklarację.

Druga rzecz. Chyba od pani poseł było pytanie, czy ktoś jest w stanie policzyć, jakie będą skutki wypłacenia przez linie lotnicze tych kar ze swoich budżetów. Otóż ja próbowałam ze swoim działem ekonomicznym to ustalić. Mój dział ekonomiczny zajmuje się głównie „forecastem” i prognozowaniem oraz analizą ekonomiczną naszej branży – to jest dość uznany dział – ale niestety nie był w stanie mi policzyć tych strat. Po prostu nigdy w historii nie wydarzyła się taka sytuacja, że są nakładane na linie lotnicze kary w takiej wysokości. Natomiast jest taki jeden algorytm, który tu przytoczę – już wcześniej o nim mówiłam – mianowicie 20–30% podwyżek na opłatach powoduje 5–7-procentowy spadek „connectivity”, to jest wycofywanie się linii lotniczych z rynku.

Nie wiem, do czego tu odnieść te 4 mld zł, bo to są jednak 4 mld niestety, nie 2, z racji tego, że za każde naruszenie płacimy podwójnie. Nie jesteśmy też w stanie się odnieść do jakiejś kwoty bazowej, jak taki procent policzyć. To tyle z mojej strony.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dziękuję bardzo. I jeszcze jedna osoba. Nie, jedna z pań... Dobrze, półtorej minuty dla każdej z pań, patrzę na zegarek. Pani Aniu, spokojnie, najwyżej poczekają.

Członek zarządu Amerykańskiej Izby Handlowej w Polsce Agnieszka Jankowska:

Dziękuję bardzo. Agnieszka Jankowska, jestem członkiem zarządu Amerykańskiej Izby Handlowej. Proszę państwa, chcę tylko powiedzieć krótko, że to jest wpływ nie tylko na linie lotnicze, ale też na przemysł lotniczy, także naprawdę mijamy w tyle głowy, że wszelkie ograniczenia lotów, zmniejszenie liczby lotów przekłada się na przemysł, który w Polsce mamy jeszcze dość fajnie rozwinięty, funkcjonujący mimo pandemii, nie tylko produkcja, ale także serwis. Natomiast chciałabym zaproponować – tutaj pani mecenas jeszcze bardziej konkretnie się odniesie – może odłożymy tę nowelizację w tym momencie, usiadźmy do stołu, bo ja osobiście pisałam do MSWiA, do pana dyrektora, prosiłam o spotkanie w ubiegłym roku w maju, w sierpniu, dzwoniłam wielokrotnie z prośbą o to, żeby po prostu się spotkać i porozmawiać, ale niestety nie dostałam odpowiedzi, nie było zgody na to. Może odłożymy tę nowelizację, usiadźmy razem do stołu, ustalmy coś konkretnego, co możemy wprowadzić. Może przy okazji tej nowelizacji naprawmy te rzeczy, które w tej chwili za dobrze nie funkcjonują, które nakładają na linie lotnicze tak wysokie kary, a mając również w tyle głowy, że teraz cały ten system lepiej funkcjonuje, linie bardzo dobrze raportują, przekazują te dane, może po prostu razem usiadźmy i naprawmy to – nie wiem, w tym tygodniu, w przyszłym tygodniu. Możemy to naprawdę szybko zrobić, bo my jesteśmy przygotowani na to i chcemy z państwem współpracować. Jak mówię, wiele razy prosiłam, dzwoniłam do sekretariatu i nie było odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dziękuję bardzo i proszę bardzo, a potem pan minister.

Radca prawny Karolina Bonarska-Lenarczyk:

Dziękuję bardzo, radca prawny Karolina Bonarska-Lenarczyk. Szanowny panie przewodniczący, Komisjo, panie posłanki, panowie posłowie, moja kancelaria obsługuje branżę lotniczą, stąd moja obecność tutaj. Panie ministrze, my nie mamy problemu z tym, że ustawa przewiduje kary. Branża lotnicza ma problem z tym, że kary są obecnie nakładane za naruszenia, które były popełnione w początkowej fazie funkcjonowania systemu za rok 2018 i rok 2019. Odpowiadając na pytanie, co się stanie, jeśli nie wprowadzimy w życie tej nowelizacji – odpowiedź jest bardzo prosta, bo ja prowadzę teraz tysiące postępowań penerowych. Po prostu te postępowania umorzają się, jeżeli pozostaniemy przy trzyletnim okresie przedawnienia. Jeżeli wprowadzimy w życie tę nowelizację, spowodujemy sytuację taką, że postępowania wszczęte, które mamy „na biegu”, zyskają kolejne 2 dodatkowe lata na ukaranie przewoźników. To nie odciąża przewoźników. Gdyby chodziło o odciążenie i rozłożenie w czasie możliwości zapłacenia już nałożonych kar, nowelizacji podlegałyby, zdaje się, art. 73, a nie uchylenie art. 70.

Jeśli chodzi o pytanie pani posłanki Siarkowskiej, jak to regulują inne kraje, to ja z przy czyn naukowej działalności mam to dość mocno zgłębite. Otóż inne kraje – oczywiście, zgadzam się z panem dyrektorem – przewidują kary nawet w wyższej wysokości, natomiast przewidują również możliwość poprzestania na pouczeniu, odstąpienia od nałożenia kary. Ustawy innych państw członkowskich przewidują jakby warunki brane pod uwagę w trakcie prowadzonych postępowań o nałożenie kar administracyjnych.

Jeśli chodzi o konsultacje ustawy w 2018 r., co z całym szacunkiem, brali udział w konsultacjach i w opiniowaniu ustawy ci przewoźnicy, którzy mają przedstawicielstwa w naszym kraju. Jest gros przewoźników – Nouvelair, Air Cairo i dziesiątki innych, którzy tutaj nie bazują. Wiem, że oni też mają potężny problem z PNR-ami, bo dokumenty z postępowań administracyjnych idą do Turcji, Kairu, Emiratów, są po polsku, oni nie rozumieją, co czytają, nie wiedzą, o co chodzi, dlatego też nie brali udziału w tych konsultacjach. Zresztą tak na marginesie: żadne uwagi środowiska lotniczego zgłaszane przez

BARIP w tych konsultacjach w 2018 r. nie były wzięte pod uwagę. Natomiast projekt, o którym dzisiaj rozmawiamy, w ogóle nie był przedstawiony do konsultacji środowisku lotniczemu, a zawiera nowość...

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Proszę zmierzać do końca.

Radca prawny Karolina Bonarska-Lenarczyk:

...bo wydłuża okres przedawnienia – nie zapłacenia kary, a przedawnienia jej nałożenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dziękuję pani ślicznie. Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MSWiA Bartosz Grodecki:

To jeszcze raz, po raz kolejny. Owszem, karaliśmy, nakładaliśmy kary w 2018 r., ale tak jak powiedziałem, nie było naszą intencją, żeby sięgać do kieszeni przewoźników w takim zakresie, w jakim zostały naruszone przepisy ustawy o danych PNR. I tutaj, jeżeli chodzi o dane, za chwilę oddam głos panu dyrektorowi, który tę sprawę dokładnie przedstawi.

Jeśli chodzi o UE – tak, występowaliśmy do ministra do spraw europejskich i odpowiedź dostaliśmy w trybie niejawnym. Natomiast tyle, ile mogę powiedzieć, to w tym piśmie jest stwierdzone, że w momencie gdybyśmy wprowadzili abolicję, jest duże prawdopodobieństwo naruszenia dyrektywy. Stąd też chcielibyśmy, żeby taką informację generalną wydała sama KE.

Jeśli chodzi o prezesa Amerykańskiej Izby Handlowej, to ostatnie pismo zostało wysłane do państwa 10 grudnia, więc prosiłbym jednak o niewprowadzanie państwa posłów w błąd poprzez mówienie, że nie jesteśmy z państwem w kontakcie. Zdaje się, jak wynika z informacji, którą dostałem z Departamentu Porządku Publicznego, że nie odpowiedzieliśmy jeszcze tylko na jedno pismo, które do nas wpłynęło. 10 grudnia było wysłane pismo do państwa. Pani powiedziała, że nie odpowiadamy na pisma, dlatego mówię: 10 grudnia odpowiedzieliśmy ostatnio na pani pismo.

Jeśli chodzi o opcje, które były brane pod uwagę, to poza abolicją były jeszcze opcje zmniejszenia tychże kar. Natomiast na dzisiaj, tak jak powiedziałem, powtarzam to po raz trzeci, dobrze byłoby uzyskać z KE informację generalną w zakresie tego, jak mamy sankcjonować. Pouczenie, pani mecenas, to nie jest sankcja, a w dyrektywie jest napisane „sankcja, w tym kary finansowe”. Pani mecenas, bądźmy precyzyjni, pouczenie nie jest sankcją. Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora zarządu w KGSG ppłk SG Arkadiusz Matyjasik:

Szanowni państwo, w uzupełnieniu odnośnie do pytań, które się pojawiły. Jeśli chodzi o wysokość kar w państwach członkowskich, to one kształtują się na poziomie zbliżonym do rozwiązań przyjętych przez polskiego ustawodawcę, ale mamy też przykłady znacznie wyższych sankcji, które grożą przewoźnikom. I tutaj podam przykłady: Luksemburg – 50 tys. euro za lot, Irlandia – 250 tys. euro. Niemcy – 50 tys. euro, Czechy – 20 tys. euro, Słowacja – 20 tys. euro. Polski poziom sankcji przewidziany w ustawie jest, można powiedzieć, na średnim, a raczej na średnio-niższym poziomie niż przeciętna przyjęta w państwach członkowskich.

Jeśli chodzi o pytanie dotyczące średnich obciążeń karami poszczególnych przewoźników, to zależy to od tego, proszę państwa, ile przewoźnik wykonał lotów w tym okresie. Mówimy o przewoźniku, który wykonał tysiące lotów, ale są też przewoźnicy, którzy wykonali dwa loty.

Poseł Anna Maria Siarkowska (PiS):

Ile średnio?

Zastępca dyrektora zarządu w KGSG ppłk SG Arkadiusz Matyjasik:

Proszę państwa, powiem inaczej: jeżeli przewoźnik był niepodłączony, to w tym okresie, kiedy był obowiązkiem przekazywania danych, za każdy lot ponosi odpowiedzialność.

Poseł Anna Maria Siarkowska (PiS):

Przepraszam bardzo, ale jeżeli państwo się spodziewają, że całość opłat wyniesie ileś miliardów, to chyba wiedzą państwo, ile to będzie średnio. Pytam, ile dany przewoźnik, średni przewoźnik, który operuje w Polsce, jakie to będzie dla niego obciążenie. Średnia to oczywiście... niektórzy przewoźnicy zapłacą więcej, niektórzy mniej, ale można powiedzieć, na jakim poziomie będzie się kształtowało średnie obciążenie.

Zastępca dyrektora zarządu w KGSG ppłk SG Arkadiusz Matyjasik:

Proszę państwa, niestety nie dysponuję takim obliczeniem, nie spodziewałem się po prostu takiego pytania.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie ministrze, bardzo bym prosił, żeby pan odpowiedział pani poseł Siarkowskiej na piśmie.

Podsekretarz stanu w MSWiA Bartosz Grodecki:

Pani poseł, a może przekazemy po prostu tabelę, którą mamy. Tam są wszystkie linie lotnicze...

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Przekaże pan na piśmie, łącznie z tabelą, dobrze?

Poseł Anna Maria Siarkowska (PiS):

Chodzi mi o to, ile wynosi średnia?

Podsekretarz stanu w MSWiA Bartosz Grodecki:

4 mld zł dzielone przez liczbę przewoźników – to jest średnia.

Poseł Anna Maria Siarkowska (PiS):

Poproszę o odpowiedź na piśmie.

Zastępca dyrektora zarządu w KGSG ppłk SG Arkadiusz Matyjasik:

Było jeszcze pytanie dotyczące tego, jak aktualnie wygląda sytuacja. Otóż w tej chwili mamy podłączone przeszło 99% rynku, biorąc pod uwagę kryterium przewożonych pasażerów. Jest jeszcze grupa przewoźników tych najmniejszych, którzy są albo w trakcie podłączania do systemu, albo tuż przed, natomiast ta liczba systematycznie się zmniejsza i w konsekwencji tych naruszeń jest zdecydowanie mniej. Mówimy tu o około 100 do 200 naruszeń miesięcznie, ale ze strony drobnych przewoźników, którzy są tuż przed podłączeniem lub w trakcie podłączania. Problem ten oczywiście z biegiem czasu, od wejścia w życie ustawy, był coraz mniejszy i teraz, w porównaniu z tym, co było na początku, marginalny.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie pośle, nie. Bardzo bym prosił, panie ministrze, o jedną rzecz: jeśli nie zostały udzielone odpowiedzi posłom, to bardzo proszę, aby pan minister odpowiedział na te pytania na piśmie.

Szanowni państwo, w ten sposób wyczerpaliśmy dyskusję, bardzo dziękuję stronie społecznej. Zamykam pierwsze czytanie. Nie zgłoszono wniosku o wysłuchanie publiczne, natomiast został zgłoszony wniosek o odrzucenie ustawy w całości. W związku z tym zanim przystąpię do rozpatrzenia projektu ustawy, po zamknięciu pierwszego czytania poddam pod głosowanie wnioski o odrzucenie ustawy w całości. Bardzo bym prosił wszystkie panie i panów posłów, którzy nie brali udziału w dyskusji i nie zalogowali się do systemu, aby zrobili to w tej chwili. Za chwilę przystąpimy do głosowania nad wnioskiem pana posła Frysztaka o odrzucenie projektu ustawy. Czy wszyscy państwo posłowie zdążyli się już zalogować? W takim razie przystępujemy do głosowania.

Kto z pań i panów posłów jest za odrzuceniem ustawy o zmianie ustawy o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał od głosu? Czy wszyscy państwo posłowie oddaliście głos? W takim razie zamykam głosowanie i proszę o podanie wyników.

Głosowało 35 posłów. Za wnioskiem o odrzucenie zagłosowało 15, przeciw było 18, 2 osoby wstrzymały się od głosu. Stwierdzam, że wniosek pana posła Frysztaka nie uzyskał większości.

W związku z tym przystępujemy do rozpatrzenia projektu ustawy o zmianie ustawy o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera zawartego w druku nr 1891.

Mam pytanie do Biura Legislacyjnego: czy macie państwo uwagi? I pytanie do państwa posłów: czy jest zgoda na zmiany w projekcie ustawy proponowane przez BL, jeśli one mają charakter redakcyjny? Jest zgoda. Bardzo proszę BL o informację, czy macie państwo jakieś uwagi.

Legislator z Biura Legislacyjnego Jakub Bennewicz:

Dziękuję bardzo. Biuro Legislacyjne przygotowało dwie poprawki o charakterze legislacyjnym, które – jak sądzę – zostały państwu posłom przedstawione wcześniej. Oprócz tego mamy kilka uwag o charakterze systemowo-prawnym i to już do decyzji pana przewodniczącego, czy mam je przedstawić wszystkie teraz, czy w odniesieniu do poszczególnych przepisów.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Ustawa jest krótka, dlatego bardzo bym prosił, panie mecenasie, aby pan teraz powiedział, w całości.

Legislator Jakub Bennewicz:

Dobrze. W takim razie obie poprawki legislacyjne dotyczą art. 1 pkt 1. Pierwsza z nich odnosi się do polecenia nowelizacyjnego, któremu proponujemy nadać brzmienie: „W art. 67 dotychczasowe brzmienie oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ustępy od 2 do 5 w brzmieniu”. Wynika to z tego, że tylko ust. 2–5 stanowią wartość dodaną, ust. 1 się nie zmienia. To jest oczywista poprawka i nie wnosi ona żadnych zmian merytorycznych. Natomiast poprawka druga dotyczy art. 67 ust. 3, któremu proponujemy nadać następujące brzmienie: „Od decyzji, o której mowa w ust. 2, przysługuje wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy przez ten sam organ”. Tu również merytorycznie to jest to samo, tylko treść wypowiedziana jest wprost, bez odesłań i w taki sposób, jak się to zwykło w systemie prawa podobne przepisy formułować.

Oprócz tego mamy, jak powiedziałem, kilka wątpliwości systemowo-prawnych. Pierwsza z nich dotyczy art. 67 zmienianego ust. 2, zgodnie z którym administracyjne kary pieniężne miałyby teraz nakładać także komendant oddziału SG w przypadku przekazania mu przez komendanta głównego SG zawiadomienia. Natomiast z żadnego przepisu nie wynika, w jakim przypadku to nastąpi i kiedy komendant główny przekaze komendantowi oddziału owo zawiadomienie, co może o tyle rodzić wątpliwości, że będzie problem z ustaleniem właściwości organu, który z komendantów ma w danej sytuacji nałożyć karę.

Kolejna kwestia dotyczy konstrukcji, która została przedstawiona w ust. 4 i 5 art. 67, tzn. możliwości objęcia kilku naruszeń jednym postępowaniem i wydania jednej decyzji administracyjnej w odniesieniu do kilku takich naruszeń. Jest to rozwiązanie nieznane w systemie prawa, o ile nam wiadomo, innych takich przykładów nie ma. Zwykle formułuje się to w taki sposób, iż jedno naruszenie jest objęte jednym postępowaniem i wydaje się jedną decyzją. Może to też rodzić praktyczne trudności w postaci tego, że gdy sąd administracyjny będzie rozpatrywał skargę w odniesieniu do takiej decyzji i dojdzie do wniosku, iż niektóre spośród naruszeń objętych taką decyzją czy takim postępowaniem miały miejsce, a inne nie, to będzie zmuszony uchylić całą decyzję. To takie praktyczne konsekwencje tego typu rozwiązań. To tyle, jeśli chodzi o art. 1.

Jeśli chodzi o art. 2, to pan poseł Zimoch troszkę do odpowiedzi nas wywołał. Rzeczywiście konstrukcja polegająca na tym, że zmieniamy okres przedawnienia w stosunku do postępowań, które już się toczą, może budzić pewne wątpliwości co do zasady niedziałania prawa wstecz. Natomiast jest orzecznictwo TK na ten temat, gdzie trybunał stwierdza, że zmienianie okresu przedawnień w stosunku do postępowań, które się toczą, nie narusza zasady działania prawa wstecz, więc trybunał wypowiedział się na temat konstytucyjności takiego rozwiązania. Jakkolwiek oczywiście z naszego punktu widzenia budzi to pewne wątpliwości.

I ostatnia wątpliwość dotyczy art. 3 i tego, iż w projekcie nie przewiduje się żadnego okresu *vacatio legis*. W naszej ocenie standardem jest 14-dniowe *vacatio legis*, przynajmniej 7-dniowe byłoby tu wskazane. Wejście w życie ustawy z dniem następującym po dniu ogłoszenia zawsze budzi nasze wątpliwości od strony legislacyjno-prawnej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, proszę się odnieść.

Podsekretarz stanu w MSWiA Bartosz Grodecki:

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, jeśli chodzi o dwie poprawki legislacyjne do projektu ustawy o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera, zgłoszonych przez BL, to oczywiście je przyjmujemy. Natomiast do uwag odniesie się pan dyrektor Cichomski z Departamentu Porządku Publicznego.

Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego w MSWiA Mariusz Cichomski:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, w kontekście pierwszego zapytania, dotyczącego możliwości delegowania uprawnienia na komendanta oddziału – przypominam, że komendant oddziału jest organem w przypadku SG, w związku z tym wykonuje samodzielnie szereg czynności, natomiast to, że nie ma konieczności szczegółowego opisu przypadków, kiedy komendant główny może przekazywać uprawnienie tego rodzaju na komendanta oddziału, wynika z tego, że SG jak każda formacja mundurowa jest formacją zhierarchizowaną. To od dyspozycji głównego, centralnego organu administracji rządowej, jakim jest Komendant Główny SG, będzie zależało, czy dane postępowanie ma być prowadzone w ramach KGSG, czy w ramach danego oddziału, chociażby dostosowując się do miejsca naruszenia przepisów.

Jeśli chodzi o kwestie związane z retroaktywnością, to jedynie mogę się wpisać w wypowiedź pana mecenasa. Mamy jednoznaczne orzeczenie TK, chociażby orzeczenie z 25 maja 2004 r. SK 44/03, w którym wskazano, że zmiana długości okresów przedawnienia nie wpływa ani na sam fakt karania, ani też na wysokość możliwej do wymierzenia kary. „Regulacje przewidujące przedawnienie nie mają charakteru gwarancyjnego, nie są ustanawiane z uwagi na sprawcę czynu zabronionego, lecz cel karania. Retroaktywnie działające przedłużenie okresów przedawnienia podlega ocenie w świetle zasady państwa prawnego, nie jest jednak związane z naruszeniem praw nabytych ani ochroną zaufania w zakresie regulacji określającej karalność czynu zabronionego.” Już nie będę cytował, natomiast inny przykład to wyrok z 15 października 2018 r. sygn. P32/06. Warto też zauważyć, że w kwestii retroaktywności, jeśli chodzi o przepisy przedawniające, wypowiedział się również Europejski Trybunał Praw Człowieka i jego orzecznictwo w tym zakresie jest analogiczne.

Jeśli chodzi o kwestię łączenia w jednym postępowaniu wielu spraw, tak najkrócej rzecz biorąc, to mamy dwa powody tak sformułowanego przepisu. Po pierwsze, mamy do czynienia ze sprawami, które są identyczne. Samo postępowanie polega na stwierdzeniu faktu, czy nastąpiło przekazanie, czy nie. W związku z tym nie ma konieczności rozbudowanego, oddzielnego prowadzenia spraw, które czymkolwiek by się od siebie różniły. To jest tylko stwierdzenie: zrealizowano bądź nie zrealizowano danego nakazu. I teraz to należy odnieść do kwestii obecnych zasad funkcjonujących w k.p.a., a mianowicie zasady wynikającej z art. 12 kodeksu, czyli zasady szybkości i prostoty postępowania. I to właśnie wychodzi naprzeciw owej szybkości i prostocie postępowania. Zakładamy, że około 20 spraw jednocześnie można przeprowadzić w ramach jednego postępowania. Zagrożenie z punktu widzenia orzeczenia na poziomie zaskarżenia sądowego w przypadku tak jednolitych, tak ewidentnych spraw jest znikome, więc z naszej perspektywy warte jest to, żeby oszczędzić i organom SG, ale po drugiej stronie również przewoźnikom konieczności oddzielnego występowania w poszczególnych sprawach.

Natomiast w ostatniej kwestii, która dotyczyła terminu wejścia w życie, prosiłbym o odpowiedź pana dyrektora z KGSG.

Zastępca dyrektora zarządu w KGSG ppłk SG Arkadiusz Matyjasik:

Dziękuję. Jeśli chodzi o termin wejścia w życie ustawy, to z tego przepisu, który znalazł się w projekcie, wynika, że ustawa wejdzie w dniu następującym po dniu ogłoszenia

i to jest związane z tym, o czym pan minister mówił na wstępie. Chcielibyśmy, żeby te rozwiązania jak najszybciej weszły w życie, po to żebyśmy mogli podjąć działania, o których tutaj była mowa, czyli zejść z dynamiki prowadzenia postępowań i podjąć ewentualnie kroki związane z innymi rozwiązaniami prawnymi, o ile byłaby zgoda organów UE. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, przystępujemy do rozpatrzenia projektu ustawy.

Czy do tytułu ustawy są uwagi? Nie widzę zgłoszeń, stwierdzam zatem, że tytuł ustawy został przyjęty.

Przechodzimy do rozpatrzenia art. 1 i zmiany pierwszej. Rozumiem, że do zmiany pierwszej zostały zgłoszone dwie poprawki. Obie poprawki zostały podpisane przez pana posła Sipiery i pana posła Polaczka. Pierwsza zmiana odnosi się do całości, czyli nadać brzmienie ust. 1 jako 67 i potem ust. 2 do 5. A kolejna zmiana to jest w art. 1 pkt 1 w art. 63 ust. 2 nadać nowe brzmienie. Mam pytanie: czy jest zgoda na przyjęcie tych poprawek? Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, stwierdzę, że poprawka pierwsza i druga zostały przyjęte. Sprzeciwu nie słyszę. W takim razie mam pytanie, czy jest zgoda na przyjęcie całej zmiany pierwszej w art. 1, czyli konkretnie art. 67 ustawy wraz z przyjętymi wcześniej poprawkami? Pan poseł Borys, proszę.

Poseł Piotr Borys (KO):

Chodzi jeszcze o jeden drobny element, o zmianę w art. 67 pkt 1, który miałby następujące brzmienie: Administracyjne kary pieniężne, o których mowa w art. 64 oraz art. 66, może nakładać, w drodze decyzji, Komendant Główny Straży Granicznej.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie pośle, moje pytanie jest takie: czy może pan przedłożyć tę poprawkę? Bo pan w tej chwili rzuca ją słownie, a ja bym potrzebował mieć tę poprawkę na piśmie. Albo pan ją zgłosi w drugim czytaniu.

Poseł Piotr Borys (KO):

Nie, w drugim czytaniu zgłosi pan poseł Frysztak. Może wyjaśnię do końca...

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Nie, ja pana rozumiem, tylko pan mówi w tej chwili o propozycji zmiany, natomiast nie przedłożył pan tej poprawki na piśmie, więc albo mi pan ją przedłoży w tej chwili na piśmie i będę ją procedował, albo pan ją złoży w drugim czytaniu.

Poseł Piotr Borys (KO):

Akurat tę poprawkę złożę na piśmie.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Szanowni państwo, bo teraz będziemy czekali na każdą poprawkę. Jak pan mi da w tej chwili tę poprawkę na piśmie, to ją poddam pod głosowanie. Jeżeli jest gotowa, podpisana, to proszę o jej przedłożenie.

Pan poseł Borys złożył poprawkę następującej treści: „Art. 67... – bo on teraz nie będzie miał ust. 1, prawda? – otrzymuje brzmienie: „Administracyjne kary pieniężne, o których mowa w art. 64 oraz art. 66, może nakładać, w drodze decyzji, Komendant Główny Straży Granicznej”. Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Sławomir Osuch:

W naszej ocenie ta poprawka nie jest poprawką pełną. Proszę zwrócić uwagę na brzmienie ust. 2.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Tak, tak, ja nie przeczytałem, że również w ust. 2 pan poseł napisał: „Administracyjne kary pieniężne, o których mowa w art. 64 oraz art. 66, może nakładać...”. Zatem zarówno w ust. 1, jak i w ust. 2 dodane jest „może”. Bardzo proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Jakub Bennewicz:

Taka konstrukcja budzi wątpliwość także pod tym względem, że administracyjne kary pieniężne już zostały nałożone, w związku z tym zmienianie z obligatoryjności na fakultatywność w stosunku do postępowań, które już są w toku, może budzić pewne wątpliwości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie pośle, czy pan podtrzymuje swoją poprawkę, czy głosujemy?

Poseł Piotr Borys (KO):

Zagłosujemy.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

W takim razie przystępujemy do głosowania.

Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez pana posła Borysa, polegającej na tym, aby w ust. 1 i 2 art. 67 kary mogły być nakładane, czyli nie będą one obligatoryjne – kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał od głosu? Proszę o podanie wyników głosowania.

Za poprawką głosowało 16 osób, przeciw 18, 1 osoba się wstrzymała, a zatem poprawka nie uzyskała większości. W związku z tym, szanowni państwo, czy możemy uznać, że pkt 1 w art. 1 został rozpatrzony? Stwierdzam, że rozpatrzyliśmy art. 67 wraz z dwiema poprawkami, które zostały wcześniej przyjęte.

Czy do zmiany drugiej w art. 1 są uwagi? Nie widzę zgłoszeń, w takim razie stwierdzam, że ust. 2 został rozpatrzony, a tym samym rozpatrzyliśmy art. 1.

Przystępujemy do rozpatrzenia art. 2. Czy są uwagi, pytania do art. 2? Nie ma uwag, stwierdzam, że art. 2 został przyjęty.

Przystępujemy do rozpatrzenia art. 3, mówiącego, iż ustawa wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Proszę, panie pośle.

Poseł Piotr Borys (KO):

Pan bardzo szybko procedował, przepraszam najmocniej. Ja chciałem prosić akurat w przypadku art. 2, który przesuwa o 2 lata kwestie związane z przedawnieniem, o wykreślenie art. 2, bo on jest zasadniczy w kontekście przedłużenia okresu naliczania kar. Proszę o wykreślenie – skreśla się art. 2 proponowanej ustawy.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

A na piśmie? Ma pan tę poprawkę na piśmie czy pan teraz chce to napisać? Myślę, że pan zgłosi to w drugim czytaniu, dlatego że ja zadałem pytanie, czy jest zgoda na przyjęcie art. 2 i nie było sprzeciwu. W związku z tym rozumiem, że pan zgłosi tę poprawkę w drugim czytaniu.

Poseł Piotr Borys (KO):

Zgłosi wszystkie poprawki w drugim czytaniu pan poseł Frysztak.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Będzie na posiedzeniu plenarnym drugie czytanie, to pan zgłosi poprawkę o wykreśleniu, wróci to wtedy do Komisji i będziemy procedować.

Szanowni państwo, przechodzimy do rozpatrzenia art. 3. Czy jest zgoda na przyjęcie art. 3? Czy ktoś z państwa chce zgłosić poprawkę do art. 3? Czy jest zgoda na przyjęcie art. 3 w takim kształcie? – zapytam pana posła Borysa. Nie ma sprzeciwu, nie ma zgłoszeń, stwierdzam, że rozpatrzyliśmy art. 3. W takim układzie przystępujemy do głosowania nad całością ustawy.

Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem ustawy o zmianie ustawy o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Zamykam głosowanie, proszę o podanie wyników.

Głosowało 35 posłów, za przyjęciem ustawy było 18, przeciw 14, 3 osoby wstrzymały się od głosu. Stwierdzam, że Komisja pozytywnie zaopiniowała projekt ustawy o zmianie ustawy o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera.

Czekam na propozycje posła sprawozdawcy.

Posel Zdzisław Sipiera (PiS):

Chciałem zgłosić pana posła Jerzego Polaczka jako sprawozdawcę.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie pośle, czy wyraża pan zgodę?

Posel Jerzy Polaczek (PiS):

Wyrażam zgodę.

Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Czy są inne kandydatury? Nie widzę zgłoszeń. Wobec tego stwierdzam, że pan poseł Polaczek zostały wybrany na posła sprawozdawcę.

Stwierdzam, że wyczerpaliśmy porządek obrad. Zamykam posiedzenie Komisji.