

IX kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Infrastruktury**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU LOTNICZEGO
(NR 7)
z dnia 25 kwietnia 2022 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego (nr 7)

25 kwietnia 2022 r.

Podkomisja stała do spraw transportu lotniczego, obradująca pod przewodnictwem posła **Dariusza Jońskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat działań podejmowanych w sprawie rozwiązania konfliktu z kontrolerami ruchu lotniczego oraz przywrócenia pewności połączeń i bezpieczeństwa w ruchu lotniczym – kontynuacja.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Anita Oleksiak** prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikami, **Piotr Samson** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Maciej Sosnowski** przewodniczący Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego wraz ze współpracownikami, **Wojciech Arszewski** prezes Związku Pracodawców Forum Przewoźników Ekspresowych oraz **Joanna Wolf** country manager International Air Transport Association.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Magdalena Krzymowska** i **Jolanta Osiak** – z sekretariatu podkomisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dzień dobry. Serdecznie witam państwa na posiedzeniu podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów obecnych tu i łączących się z nami zdalnie oraz zaproszonych gości. W szczególności witam pana ministra Adamczyka. Witam serdecznie. Jest z nami pani prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, pani Anita Oleksiak. Witam serdecznie. Jest pan prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, pan Piotr Samson. Są z nami również, jak poprzednio, przedstawiciele strony społecznej: przewodniczący Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego, pan Maciej Sosnowski, dzień dobry, wiceprzewodniczący ZZKRL, pan Andrzej Fenrych wraz z członkami i przedstawicielami związku zawodowego. Witam wszystkie zaproszone osoby.

Szanowni państwo, informuję, że posiedzenie zostało zwołane na podstawie at. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Link z dostępem do wideokonferencji wraz z instrukcją użytkowania zostały wcześniej przesłane posłom oraz zaproszonym gościom przez sekretariat Komisji. Osoby chętne do udziału w wideokonferencji i zabrania głosu proszę o logowanie się do systemu wideokonferencyjnego. Chęć zabrania głosu proszę sygnalizować w aplikacji za pośrednictwem czatu.

Jednocześnie informuje, że posłowie członkowie podkomisji obecni na sali obrad głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów.

Zawracam się do państwa posłów uczestniczących zdalnie z prośbą o zalogowanie się, a do posłów obecnych na sali z prośbą o przyłożenie kart do głosowania do czytników i o wzięcie udziału w próbnym głosowaniu sprawdzającym kworum. Teraz pozwolicie państwo, że otworzę to głosowanie i pozostawimy je na kilka czy nawet kilkanaście minut, żeby posłowie mogli wziąć w nim udział. Na koniec ogłosimy, ile osób wzięło udział w dzisiejszym posiedzeniu podkomisji i czy było kworum. Bardzo proszę.

Szanowni państwo, zgodnie z przedstawionym porządkiem, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, które jest kontynuacją posiedzenia z 21 kwietnia, będzie informacja ministra infrastruktury, prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej na temat działań podejmowanych w sprawie rozwiązania konfliktu z kontrolerami ruchu lotniczego oraz przywrócenia pewności połączeń i bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.

Za chwilę chciałbym zatem poprosić o zabranie głosu pana ministra, jest z nami, aby mógł przedstawić informację. Ostatnio na spotkaniu podkomisji rozstaliśmy się z myślą i prośbą, aby czas ostatnich dni i godzin wykorzystać do tego, żeby zostało podpisane porozumienie, a co za tym idzie, aby uspokoić wszystkich, którzy chcą korzystać z linii lotniczych, którzy planują podróż w najbliższym czasie, żeby uspokoić ich wszystkich, by mogli bezpiecznie wrócić, i mając na uwadze również fakt, że porozumienie to zostanie podpisane nie tylko w kwestii wynagrodzeń, bo, jak rozumiem, jesteście państwo bliżej rozwiązania tego problemu, ale również z uwagi na SPO, czyli Single Person Operations. Chodzi o jednoosobową obsadę stanowisk na wieżach lotniczych.

Otwierając tę część, oddając głos panu ministrowi, chciałbym oczywiście, żeby odnieśli się państwo do faktu, czy porozumienie zostało podpisane, czy nie. Jeśli nie, to kiedy zostanie podpisane? Po drugie jakie były opóźnienia przez ostatnie dwa dni, jeśli chodzi o starty i lądowania? Po trzecie czy prawdą jest, a jeśli tak, to dlaczego, że na lotnisku w Rzeszowie jest jednoosobowa obsługa? Nie bez przypadku mówię o Rzeszowie, bo wszyscy zdajemy sobie sprawę, że jest to strategiczne lotnisko.

Ostatnie pytanie dotyczy ostatnich słów pana wiceministra Bittela, który zapowiedział, że rozważacie państwo czy już podjęliście decyzję o możliwości podniesienia wynagrodzeń dla obsługi sprzed pandemii o 30%. Jeśli tak, chciałbym, żebyście państwo jednocześnie wskazali źródło finansowania. Czy to będzie kolejna pożyczka? Czy to będzie dotacja? Jak chcecie to państwo sfinansować?

Pytań jest wiele, ale główne jest o to, czy udało się podpisać porozumienie. Bardzo proszę, panie ministrze, oddaję głos.

Minister infrastruktury Andrzej Adameczyk:

Dziękuję bardzo. Panowie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo obecni dzisiaj na posiedzeniu tutaj, w Warszawie, a także wszyscy, którzy śledzą nasze obrady i debatę z wykorzystaniem środków elektronicznego przekazu... Panie przewodniczący, nie mam tego w zwyczaju, niemniej pozwolę sobie na małe odniesienie się do tego, co pan powiedział.

Lotnisko w Rzeszowie jest dla Polski bardzo ważnym lotniskiem w tej dramatycznej sytuacji, jaka toczy się poza naszą granicą, czyli w wojnie na Ukrainie, ale bez wyjątku wszystkie polskie lotniska również są w tym kontekście niezmiernie ważne. To nie jest tylko lotnisko rzeszowskie. To jest lotnisko w Okęciu i każde z lotnisk regionalnych w tym systemie pomocy jest niezmiernie ważne.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie ministrze...

Minister infrastruktury Andrzej Adameczyk:

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, tutaj postawiłbym kropkę.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Mam tylko prośbę. Jeśli pan minister chciałby to rozszerzyć o informację o wszystkich lotniskach, gdzie jest jednoosobowa obsługa kontrolerów, będę tym bardziej wdzięczny.

Minister infrastruktury Andrzej Adameczyk:

Chciałem tylko zwrócić uwagę na to, że wszystkie lotniska w Polsce i ruch lotniczy w solidarności europejskiej pomocy Ukrainie tworzą niezmiernie ważne punkty na mapie transportu lotniczego, tego europejskiego, ale także tego z wykorzystaniem statków powietrznych spoza Europy.

Szanowni państwo, podczas ostatniego posiedzenia sejmowej podkomisji przedstawiciel strony społecznej powiedział, że bezpieczeństwo nie ma ceny. Takie też jest stanowisko polskiego rządu. Kwestie bezpieczeństwa są fundamentalne. Dlatego jeszcze przed

Świątami Wielkanocnymi udało się uzgodnić kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu lotniczego. Podkreślam to bardzo wyraźnie w kontekście przebijających się w mediach informacji, że w dalszym ciągu kwestie bezpieczeństwa są elementem spornym, a w kwestii bezpieczeństwa prowadzona jest debata pomiędzy stroną społeczną a PAŻP-em. Tak już nie jest. To już przeszło do historii.

PAŻP zgodził się na wszystkie postulaty strony społecznej, które dotyczyły bezpieczeństwa lotów. To m.in. przywrócenie zasady pracy w obsadzie dwuosobowej, to poddanie się przez PAŻP audytom ze strony organizacji europejskiej Eurocontrol i EASA, przywrócenie organizowania dla pracowników dnia poświęconego sprawom bezpieczeństwa, zwiększenie znaczenia osoby odpowiedzialnej za politykę bezpieczeństwa w organizacji oraz przyjęcie właściwej roli ocen ryzyka i analiz bezpieczeństwa. Strona społeczna zgłosiła łącznie 24 postulaty odnoszące się do kwestii bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Wszystkie są parafowane i są uzgodnione. To jest ten dokument.

Wyzwania negocjacyjne, przed jakimi obecnie stoimy, nie dotyczą już spraw bezpieczeństwa, które, jak wszyscy się zgadzamy, nie ma ceny. Obecnie negocjujemy właściwie wyłącznie kwestie wynagrodzeń i czasu pracy. Dyskutujemy nad oczekiwaniami kontrolerów, które dotyczą znacznego zwiększenia ich pensji. To kwestie nowego regulaminu wynagradzania wprowadzonego przez poprzednie kierownictwo PAŻP-u stały się bezpośrednim zarzewiem obecnie trwającego konfliktu, PAŻP zaproponował zatem powrót do stanu sprzed jego wprowadzenia, czyli, mówiąc wprost, kierownictwo PAŻP-u położyło na stole propozycję, aby wrócić do zasad i poziomu wynagradzania sprzed okresu covidowego, sprzed wybuchu pandemii, bo później w konsekwencji doprowadziło do przygotowania nowego regulaminu wynagradzania, którym wynagrodzenia te obniżono.

Nam zależy przede wszystkim na utrzymaniu ruchu lotniczego w Polsce, ale zależy nam też na tym, aby to utrzymanie ruchu lotniczego było prowadzone w warunkach bezpiecznych i w warunkach szczególnie bezpiecznych bezpośrednio dla kontrolerów, którzy sprawują nadzór nad przestrzenią powietrzną w Polsce.

Odwołałem się do kwestii pandemii. Pandemia COVID-19 spowodowała zmniejszenie ruchu lotniczego w Polsce, zresztą nie tylko w Polsce, ale na całym świecie. Ten ruch odbudowuje się, ale jest to proces, który potrwa jeszcze kilka lat. Liczba operacji lotniczych w Warszawie, czyli liczba startów i lądowań, jest obecnie o ok. 30% mniejsza niż w ostatnim niecovidowym roku, czyli w 2019 r. W chwili obecnej jest o 30% mniejsza, czyli nakład pracy kontrolerów, wszystkich służb na lotnisku i służb okołolotniskowych, oczywiście tych służb, które wykonują działania bezpośrednio związane z obsługą operacji lotniczych, jest zmniejszony o ok. 30%. W żadnym z trzech pierwszych miesięcy bieżącego roku średnia dzienna liczba operacji lotniczych w Warszawie nie przekroczyła 1500, podczas gdy trzy lata temu, czyli przed pandemią, ta liczba nigdy nie była mniejsza niż 2000. Przypomnę: przed pandemią, w 2019 r. dzienna liczba operacji lotniczych była nie mniejsza niż 2000, a w chwili obecnej wynosi 1500. Realnie szacujemy więc, że jest o ok. 30% mniej operacji lotniczych.

Mniejsza liczba operacji lotniczych ma bezpośredni wpływ na sytuację finansową agencji. Pragnę przypomnieć, że PAŻP utrzymuje się z opłat za realizację przelotów, można powiedzieć, że za nadzór nad tymi przelotami, za nakierowanie tych samolotów. To jest źródło dochodów, które wynikają z opłat wnoszonych przez organizacje lotnicze, przez linie lotnicze. Mniejsza liczba operacji lotniczych ma bezpośredni wpływ na sytuację finansową agencji. Jeszcze raz to powtórzę.

Kontrolerzy ruchu lotniczego w Polsce są bardzo dobrze wynagradzani. To jest poza wszelką dyskusją. Przedstawiciele tego zawodu są odpowiedzialni za życie i zdrowie tysięcy osób każdego dnia i to także jest poza wszelką dyskusją. Dlatego ich zarobki są bardzo wysokie, musimy to zrozumieć, nie tylko na tle innych odpowiedzialnych zawodów, ale także na tle kontrolerów ruchu lotniczego w innych krajach europejskich. Według danych z 2020 r. uwzględniających tzw. parytet siły nabywczej – jest to ten wskaźnik, który uwzględniamy, aby można było porównać dochody pracujących w Niemczech, we Francji, w Czechach czy w Hiszpanii z dochodami osób pracujących w Polsce – średnie godzinowe zarobki polskich kontrolerów plasowały ich na drugim miejscu w Europie.

To jest wykres, który to wskazuje. To jest wysokość wynagrodzenia polskich kontrolerów na tle kontrolerów w państwach Unii Europejskiej. Na szarym końcu jest Grecja, Cypr, Albania, Finlandia, gdzieś w środku stawki jest Serbia, Estonia, Czechy, Węgry, Francja, Holandia, Norwegia, Irlandia, zaś na czele stawki są Niemcy, później Polska. To są dane dotyczące wysokości wynagradzania.

Trzeba też dodać, że w 2020 r. polscy kontrolerzy przepracowali średnio ok. 770 godzin. Wówczas średnia europejska wyniosła 1150 godzin. To było przed COVID-em, w 2020 r. Polscy kontrolerzy to średnio 770 godzin, a średnia europejska to 1150 godzin. Dla porównania powiem, że w Szwecji było to 1540 godzin, w Portugalii 1744 godziny, w Wielkiej Brytanii 1011 godzin, w porównaniu do 770 godzin przepracowanych przez kontrolerów w Polsce. Przymownie: dokładnie 769 godzin.

To z kolei przedstawia kolejny wykres. To jest wykres czasu pracy kontrolerów w różnych państwach europejskich. Tak jak poprzednio kontrolerzy w Polsce plasowali się na drugim miejscu pod względem wysokości zarobków, tak na tym wykresie plasują się na przedostatnim miejscu w Europie pod względem czasu pracy wykonywanego przed pandemią.

Zaproponowaliśmy państwu podniesienie obecnego poziomu wynagrodzeń w takim stopniu, na jaki PAŻP może sobie pozwolić. Szanowni państwo, eskalowanie żądań płacowych ze strony kontrolerów może doprowadzić do konieczności podwyższenia opłat za realizację przelotów, a co za tym idzie, do możliwego wzrostu ceny biletów lotniczych albo też sięgnięcia po pieniądze z budżetu państwa. Wśród kontrolerów ruchu lotniczego możemy wyszczególnić dwie grupy: tych, którzy odpowiadają za Lotnisko Chopina w Warszawie, czyli za nadzór nad ruchem lotniczym, który koncentruje się na lotnisku w Warszawie, oraz pozostałych kontrolerów, którzy pracują na lotniskach regionalnych.

Obecnie kontrolerzy w Warszawie zarabiają średnio ok. 33,5 tys. zł miesięcznie, zaś kontrolerzy z pozostałych regionów to ok. 18,5 tys. zł miesięcznie. Najwyższe zarobki z różnymi dodatkami potrafią jednak sięgnąć nawet ok. 70 tys. zł. W rekordowym 2019 r. było to średnio 56 tys. zł miesięcznie dla kontrolera w Warszawie i prawie 25 tys. zł dla kontrolera poza Warszawą. Bezpośrednio zanim wprowadzono nowy regulamin, kontrolerzy warszawscy zarabiali średnio ok. 40 tys. zł, zaś kontrolerzy poza Warszawą ok. 25 tys. zł. Trzeba podkreślić, że większość kontrolerów spoza Warszawy zaakceptowała nowy regulamin, natomiast kontrolerzy z Warszawy stawiają swoje żądania.

Pojawiają się różne kwoty w przestrzeni debaty publicznej co do wysokości dochodów kontrolerów, szczególnie kontrolerów, którzy pracują na lotnisku w Warszawie. Szukałem uzasadnienia dla kwot ponad 100 tys. zł. Przedstawiono mi je i potwierdzono, że w okresie przedcovidowym były takie miesiące, kiedy niektórzy z kontrolerów zarabiali ponad 100 tys. zł miesięcznie.

W chwili obecnej postulaty strony społecznej, czyli kontrolerów związku zawodowego, kontrolerów ruchu lotniczego, są następujące: aby kontrolerzy zarabiali nawet dwukrotnie więcej niż obecnie. To znacznie więcej niż wynosiły ich zarobki na podstawie wcześniejszego regulaminu. Byłoby to także o ponad 30% więcej niż przed pandemią, czyli kwoty przedcovidowe, które podałem, należałoby pomnożyć przez współczynnik 1,3, czyli powiększyć średnio o 30%. Przedstawiona przez kierownictwo PAŻP-u stronie związkowej propozycja powrotu do poziomu wynagrodzeń z 2019 r. jest do udźwignięcia przez PAŻP. Jest zgoda na to, że mimo 30-procentowego spadku operacji lotniczych, czyli startów i lądowań, w stosunku do roku przedcovidowego PAŻP proponuje wynagrodzenia jak przed okresem covidowym, kiedy ten ruch lotniczy był o 30% wyższy.

Uważamy, że to, co zaproponował PAŻP, powrót do sytuacji sprzed wprowadzenia regulaminu, który stał się bezpośrednią przyczyną tego konfliktu, jest też daleko idącym ustępstwem z naszej strony. Takie ustępstwa były deklarowane m.in. przez pana premiera Mateusza Morawieckiego. Powstaje więc pytanie, czy akceptowalna jest sytuacja, w której, aby sfinansować ponad dwukrotne podniesienie średniej wysokości pensji kontrolera ruchu lotniczego z obecnych ok. 30–35 tys. zł na 60–70 tys. zł miesięcznie, należałoby sięgnąć po pieniądze polskiego podatnika.

Powstaje też inne pytanie. Czy postawa, która może doprowadzić do sytuacji, w której możliwości prowadzenia operacji lotniczych nad Polską zostaną ograniczone w cza-

sie wojny ukraińsko-rosyjskiej czy rosyjsko-ukraińskiej, czyli w czasie, gdy transport lotniczy ma również znaczenie strategiczne, jest postawą odpowiedzialną? Czy wobec europejskich oczekiwań jest na to zgoda i czy ktokolwiek może zgadzać się na to, aby wyłączyć Polskę z operacji lotniczych, które prowadzone są w miejsca najbliższe granic z Ukrainą?

W nawiązaniu do informacji pana premiera o tym, że Ministerstwo Infrastruktury przygotowuje alternatywne rozwiązania, muszę podkreślić, że każde odpowiedzialne państwo musi brać pod uwagę różne możliwości rozwoju sytuacji kryzysowych i musi być przygotowane do tego, aby działać elastycznie, w zależności od tego, jak kształtuje się aktualna sytuacja. Tak też jest w tym przypadku.

Nadal mam nadzieję na konstruktywne podejście do rozmów ze strony naszych partnerów. Nadal mam nadzieję na to, że strony znajdą sposób, konsensus i doprowadzi to bezpośrednio do porozumienia i do sytuacji, w której operacje lotnicze w tym trudnym dla nas czasie nie będą przerywane. Wyraziłem tę nadzieję, wchodząc na salę dzisiejszego posiedzenia podkomisji, i będę stale ją wyrażał, bo ufam w zdrowy rozsądek, ufam w potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa państwu polskiemu, jego obywatelom, wszystkim tym, którzy szczególnie korzystają z ruchu lotniczego. Mówię tutaj o wszystkich, żeby sprawa była jasna, nie odnoszę tego tylko i wyłącznie do strony społecznej czy tylko i wyłącznie do PAŻP-u. To przede wszystkim odpowiedzialność za państwo polskie powinna być mianownikiem wszystkich naszych działań, które podejmujemy, wszystkich działań, które podejmowane są czy to przed kierownictwo PAŻP-u, czy to przez stronę społeczną reprezentującą kontrolerów ruchu lotniczego.

Szanowni państwo, położyliśmy na stole bardzo daleko idącą i bardzo atrakcyjną, a przy tym, co jest niezmiernie ważne, możliwą do spełnienia propozycję. Apelujemy o jej przyjęcie. Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, przepraszam, jeżeli można, bardzo proszę, żeby moje wystąpienie uzupełnił przedstawiciel władzy lotniczej w Polsce, czyli pan prezes Piotr Samson, i, ewentualnie po wystąpieniu pana Piotra Samsona, kierownictwo PAŻP-u, które traktujemy jako integralną całość, a później proszę o rozpoczęcie dyskusji.

Przedstawiciel Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego Anna Garwolińska-Kasprzak:

Bardzo prosimy o odniesienie się do tego...

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Tak, zaraz udzielę państwu głosu. Myślę, że za chwilę poproszę stronę społeczną o zabranie głosu, później oczywiście będzie pan prezes Samson, później pani prezes PAŻP-u.

Panie ministrze, nie usłyszałem od pana żadnej informacji o tym, kiedy to porozumienie zostanie podpisane. Usłyszałem wiele słów o wynagrodzeniach i cieszę się, że pan to poruszył, ale chcę zwrócić uwagę, że problem w PAŻP-ie jest od ponad dwóch lat i posłowie Komisji Infrastruktury alarmowali i informowali o tym i pana, i pana premiera Morawieckiego. Dzisiaj mamy taki efekt, że w ubiegłą środę mieliśmy 13 tys. minut opóźnienia, w czwartek i piątek po 23 tys. minut opóźnienia. Tylko przez te trzy dni było łącznie 60 tys. minut opóźnienia. Pasażerowie pytają: czy mają lecieć, czy nie, czy wrócą, czy nie, czy porozumieją się państwo, czy też nie. Wydaje mi się, że najważniejsze jest dzisiaj to, czy porozumienie zostanie osiągnięte, czy nie, bo wydaje mi się, że trochę stoimy w punkcie wyjścia.

Dostałem oświadczenie od związków zawodowych, z którego wynika, że po naszym spotkaniu w ubiegłym tygodniu poczyniliśmy krok w dobrym kierunku i rozpoczęły się rozmowy, tylko wydaje mi się, że nie ma czasu. Żałuję, że przez te trzy lata w ogóle nie interesowaliście się – mówię o stronie rządowej – tym, co dzieje się w PAŻP-ie, a z każdym dniem i z każdym miesiącem ten konflikt przybierał na sile. Dzisiaj pasażerów interesuje to, czy będą mogli polecieć i wrócić, i czy będą mogli zrobić to w sposób bezpieczny.

Ani słowa nie powiedział pan o jednoosobowej obsadzie na wieżach, czy to jest Rzeszów, czy cała Polska. Akurat zwróciłem uwagę na Rzeszów, ale przecież dotyczy to całej Polski. Wydaje mi się, że to jest clou. Na wielu posiedzeniach Komisji Infrastruktury i naszej podkomisji rozmawialiśmy również o tym, żebyśmy byli bezpieczni, że jest co najmniej dwóch czy dwoje kontrolerów na wieży. Do tego pan się nie odniósł.

Ponieważ zostało przedstawionych wiele słów z państwa strony, w tej chwili poprosiłbym stronę społeczną, żebyście państwo powiedzieli, czy przy tej dyskusji, bo dzisiaj jest kolejne spotkanie, jesteście w stanie w tym tygodniu osiągnąć i podpisać porozumienie.

Szanowni państwo, to naprawdę jest sytuacja bez precedensu, żeby dyskusja trwała w nieskończoność, a kolejne samoloty nie odlatywały. Nie wiem, kto z państwa będzie pierwszy zabierał głos.

Minister infrastruktury Andrzej Adameczyk:

Panie przewodniczący, jeżeli można, ad vocem.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Za chwilę. Poproszę jedną osobę o zabranie głosu, a następnie prawdopodobnie będzie odnosił się do tego pan prezes ULC-u i pani prezes PAŻP-u. Pan minister do moich słów, tak? Proszę bardzo.

Minister infrastruktury Andrzej Adameczyk:

Tak. Szczegółowej informacji o tym, jak wygląda praca wieżowa na lotniskach regionalnych, udzieli z jednej strony pan prezes Samson, ale szczególnie pani prezes Anita Oleksiak, tak że nie uciekamy od odpowiedzi na pytania. Pragnę, aby te pytania były jak najbardziej precyzyjne i odnosiły się do stanu rzeczy z godziny 9:00 z dnia dzisiejszego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo proszę, teraz strona społeczna.

Wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego Andrzej Fenrych:

Dziękuję bardzo. Andrzej Fenrych, wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, jedynym zdaniem, z którym możemy się zgodzić, słuchając pana ministra, jest to, że bezpieczeństwo nie ma ceny. Panie ministrze, ktoś pana okłamuje, ktoś wprowadza pana w błąd. To, co usłyszeliśmy przed chwilą, tak naprawdę – odpowiadam na pytanie pana przewodniczącego – odbiera nam nadzieję na zawarcie porozumienia. Naprawdę. Można powiedzieć, że zostaliśmy oskarżeni, a premier obiecywał, że jesteście otwarci i chętni do współpracy i do dogadania się z nami.

Szanowni państwo, dlaczego manipulujecie danymi? Mówicie o tym, że godzina pracy polskiego kontrolera dla PAŻP-u jest tak droga. W Europie średnia wynosiła 119 euro, w Polsce 120 euro. To jest ta szokująca różnica?

Mówicie państwo, że samoloty nie latają. W grudniu ub.r., w pandemii, było 90% rekordowego roku 2019 r. To, że teraz ruch spadł, również jest w dużej części waszą winą, bo zwolniliście ludzi z pracy. Zwolniliście ze świadczenia obowiązku pracy nawet tych, którzy jeszcze zostali. Kto więc ma obrobić ten ruch? Nie ma takiej możliwości. Zrzucacie winę na nas.

Mówicie państwo, że żądamy 30% podwyżki dla Warszawy. To też nie jest prawda. To, co wczoraj po wielogodzinnych negocjacjach zostało położone na stole, jest tylko częścią tego, co zarabialiśmy w 2019 r., a podwyżki, o których mówimy, wedle naszego planu i wyobrażenia tego, jak powinien wyglądać PAŻP, mają trafić właśnie głównie do kontrolerów z ośrodków terenowych. To nieprawda, panie ministrze. Chcemy się dogadać, ale robicie wszystko, żeby to się nie stało.

Dlatego też dzisiaj złożyliśmy w kancelarii premiera pismo bezpośrednio do pana premiera Mateusza Morawieckiego. Cała Polska widziała w telewizji, jak obiecywał otwartość, chęć pomocy. Teraz oczekujemy więc, że pan premier włączy się, i myślę, że to on stanie się instancją, która będzie w stanie pomóc, bo na naszym poziomie, już na kolejnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury, odbieracie nam państwo nadzieję. Odbieracie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję. Obiecałem teraz oddanie głosu panu prezesowi ULC-u, tylko sugerowałbym obniżenie temperatury tej dyskusji i debaty, bo jeśli mówicie państwo, że jesteście bliscy

podpisania porozumienia, a tutaj słyszymy, że stanowiska te oddalają się, to sugerowałbym – mówię to też do pana prezesa ULC-u, w kontekście pana wypowiedzi nie tak dawno w „Wiadomościach” – żeby pan dwa razy przemyślał, zanim jeszcze raz w jakikolwiek sposób obrazi pan kontrolerów, dlatego że chodzi o bezpieczeństwo pasażerów. Proszę bardzo, oddaję panu głos.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, panie i panowie posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, chciałem tylko odnieść się do kwestii tego, co mówiłem na poprzednim posiedzeniu podkomisji.

W piątek uzgodniliśmy z network managerem, czyli z kierownikiem sieci, jakie działania podejmujemy jako jeden z planów od 1 maja, w momencie gdy nie będzie pełnej obsługi. Ustaliliśmy, że godziny operacji z Lotniska Chopina będą pomiędzy godz. 9:30 a 17:00. Ostatni samolot, który będzie przylatywał, żeby potem jeszcze móc odlecieć, będzie musiał wylądować na godzinę i piętnaście minut przez godz. 17:00, czyli jeżeli będą to samoloty innych linii lotniczych, Lufthansa, Air France.

O godz. 10:00 miało rozpocząć się spotkanie menedżera sieci z „PAŻP-ami” z krajów ościennych, dlatego że to wszystko bazuje na sytuacji przy założeniach brzegowych polegających na tym, że cały czas mamy taką ilość kontrolerów w Polsce, która zostaje po potencjalnych odejściach, oraz musimy mieć potwierdzone, że PAŻP-y ościenne, czyli Niemcy, Czechy, Słowacja, będą gotowe przejąć ruch, który w dużej części będzie rerutowany. Przepraszam, nie powinienem używać angielskiego słowa. Loty nad Polską będą przekierowane. Część lotów pozostanie nad Polską, natomiast część lotów będzie przekierowywana nad Czechami, Niemcami, Słowacją.

Z tych informacji wynika, że kierownik zarządzający siecią zakłada, że to powinno się udać, natomiast teraz dyskutujemy i po to właśnie jest to spotkanie, żeby mieć stu-procentową pewność, że żadne z lotów, które będą przelatywały nad Polską, nie zostaną skasowane. To, co zakładamy, to kasacja ok. 300 lotów z/do Warszawy od dnia 1 maja. To jest sytuacja na chwilę obecną. Spodziewamy się, że do końca dzisiejszego dnia będzie rozporządzenie rządowe, które na bazie wspólnie ustalonych warunków brzegowych określi, wspólnie z ULC-em, które kierunki będą mogły odbywać się w tej ograniczonej puli. Myślę, że to jest to, na co czeka dużo pasażerów, żeby wiedzieć, czy ich wyloty od 1 maja są zagrożone, czy nie są zagrożone. Tyle w tym momencie mogę dodać z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję bardzo. Pani prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, proszę w swojej wypowiedzi powiedzieć jeszcze, jak widzi pani szansę na podpisanie porozumienia w tym tygodniu i o opóźnieniach, o które pytałem pana ministra. Pan minister wskazywał panią. Jak to wygląda na tę chwilę?

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Anita Oleksiak:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, jeżeli chodzi o status naszych prac nad porozumieniem, chciałabym krótko zreferować. W późnych godzinach nocnych w czwartek otrzymaliśmy pakiet dokumentów ze strony społecznej, od związku zawodowego, nad którymi pracowaliśmy cały czas, w zasadzie bez przerwy od momentu ich otrzymania. W piątek spotkaliśmy się ze stroną społeczną i omawialiśmy zasady, które zostały przedstawione przez stronę społeczną, jeśli chodzi o regulamin pracy, jednocześnie cały czas pracując nad regulaminem wynagradzania, który został nam zaprezentowany.

Chciałam tylko podkreślić, że aneks do regulaminu wynagradzania to nowy dokument, który siłą rzeczy spowodował konieczność przeliczenia wszystkich naszych możliwości organizacyjnych, finansowych itd. Wyliczenia te, dokonane w bardzo krótkim tempie, na tyle, ile mogliśmy zweryfikować... Tzn. w pełni je zweryfikowaliśmy i zostały przedstawione stronie społecznej w dniu wczorajszym. Rozmawialiśmy o tym bardzo długo.

W dniu dzisiejszym mamy w planie rozmawiać dalej. Na tym etapie uważam, że rozmowy były długie, ale konstruktywne. Chciałam podkreślić, że to jest nasza druga propozycja, która wczoraj wybrzmiała. Pierwsza propozycja, jak już informowałam na ostat-

nim posiedzeniu podkomisji, była przedstawiana pod tytułem: wycofujemy się z wypowiedzeń zmieniających w celu pozostawienia pracowników na funkcjonowaniu w starym regulaminie do czasu wypracowania nowych zasad. Jak sami państwo widzą, zmiany te dotyczą całej organizacji. Są to zmiany wymagające naprawdę dużej pracy, w związku z powyższym to samo przez się potwierdza, jak dużo czasu i zaangażowania po obu stronach jest niezbędne w celu wypracowania jasnych i właściwych zasad.

W związku z powyższym w dniu wczorajszym przedstawiliśmy naszą drugą propozycję, którą już tutaj zaprezentował pan minister, żeby wyrównać wynagrodzenia. Pokazaliśmy, jak to widzimy i w dniu dzisiejszym będziemy kontynuować rozmowy w tym zakresie.

Chciałam jeszcze odnieść się do kwestii bezpieczeństwa i audytu organizacyjnego, ponieważ w swoim oświadczeniu, które w dniu dzisiejszym wszyscy państwo, i ja również, otrzymaliście, strona społeczna też przedstawiła... Tak, potwierdzam konieczność zweryfikowania całej organizacji. W tym celu już został powołany zespół. Jest dla mnie niezmiernie ważne to, żeby zweryfikować pracę naszej agencji w taki sposób, żeby usystematyzować tę pracę, żeby ona funkcjonowała już w sposób poprawny i właściwy. Absolutnie nie wykluczam do tego celu podmiotów zewnętrznych, żeby naprawdę obiektywnym okiem zweryfikować działalność naszej agencji. Oczywiście decyzja ta zostanie podjęta w miarę możliwości funkcjonowania w agencji. To jest status na dzień dzisiejszy.

Jeżeli chodzi o odpowiedź na pytanie pana przewodniczącego, tak, bardzo zależy nam na tym, żeby to porozumienie podpisać. Dzisiaj chcemy rozmawiać dalej i wypracować dalsze warunki, ale to muszą być warunki, które muszą być możliwe w ramach funkcjonowania naszej agencji. Tak naprawdę w pewnym momencie nie będziemy mogli zaproponować więcej. Musimy mieścić się w ramach, w których funkcjonujemy. Takie założenie przyjmujemy i taką propozycję składamy.

Krótko poproszę jeszcze pana prezesa o odniesienie się do kwestii Rzeszowa i SPO. Tak jak wspomniałam już wcześniej, podpisaliśmy założenia, które dotyczyły SPO. Są one bardzo jasno opisane w naszym porozumieniu. Dotyczą ograniczenia stosowania w zakresie Rzeszowa. Pan prezes zaraz wyjaśni, tak że poproszę jeszcze o przekazanie głosu.

Odnośnie natomiast do zarzutu, który był kierowany, co do stawek, pan minister pokazywał te dane. Są to dane Eurocontrolu. Szanowni państwo, to nie są dane przygotowywane przez nas. To dane, które są ogólnie dostępne. To takie informacje przekazywaliśmy, tak że nie jest to przekłamanie, tylko są to ogólnie dostępne dane, które są dla każdego. Nie my je liczyliśmy. To à propos zarzutów co do kosztów stawek godzinowych. To chciałam wyjaśnić.

Panie przewodniczący, żeby zakończyć moją wypowiedź, prosiłabym jeszcze o wypowiedź pana prezesa. Bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie prezesie, bardzo proszę o syntetyczną wypowiedź w sprawie opóźnień, ewentualnych opóźnień w tym tygodniu, żebyśmy dowiedzieli się, jak to dokładnie wygląda, i o jednoosobowej obsadzie na wieżach, żeby pan prezes poinformował nas, jak to wygląda w Rzeszowie i na każdym z dużych lotnisk. Czy ona jeszcze występuje, czy też nie? Czy to porozumienie w tej sprawie już zostało wprowadzone? Bardzo proszę.

Zastępca prezesa ds. żeglugi powietrznej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Maciej Rodak:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Izbo, szanowni państwo, jeśli chodzi o opóźnienia, w tej chwili dostałem statystyki z okresu od początku roku. Za dzień wczorajszy, 24 kwietnia, mieliśmy 1470 samolotów z łączną liczbą minut opóźnień wynoszącą 756. To daje 4,94 minuty opóźnienia na lot. Do tej chwili w kwietniu średnia opóźnienia na lot to 7,28 minuty, tj. 33 734 samoloty, 238 252 minuty. To w bardzo syntetycznym ujęciu. Jeśli chodzi natomiast o...

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie prezesie, pytałem bardziej o ostatnie dni, bo rozumiem, że od początku roku nie było takich problemów. To ostatnie dni i tygodnie pokazały, że opóźnienia jednak są.

Zastępca prezesa ds. żeglugi powietrznej PAŻP Maciej Rodak:

Dobrze. Wczoraj było to 4,94 minuty na lot, przedwczoraj 3,71 minuty na lot, 22 kwietnia 16,4 minuty na lot, 21 kwietnia 18, 2 minuty na lot, wcześniej jest to rzędu 10, 5, 3, 2.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Czy pan prezes ma jakąś informację odnośnie do odwoływanych lotów? Ile ich było w ostatnim tygodniu?

Zastępca prezesa ds. żeglugi powietrznej PAŻP Maciej Rodak:

W tej chwili nie ma takiej informacji odnośnie do odwoływanych lotów.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze. A jeśli chodzi o jednoosobowe składy na wieży? Bardzo proszę.

Zastępca prezesa ds. żeglugi powietrznej PAŻP Maciej Rodak:

Stosujemy skrót angielski: SPO. Każdy wie, o co chodzi. Chodzi o łączenie stanowisk. Ze Związkiem Zawodowym Kontrolerów Ruchu Lotniczego uzgodniliśmy zasadę, że w ośrodkach terenowych SPO będzie dopuszczalne tam, gdzie są spełnione wymagania bezpieczeństwa opisane w dokumentacjach zmiany operacyjnej umożliwiającej takie sposoby pełnienia służby. Po podjęciu wszystkich środków nie ma możliwości zapewnienia obsady dwuosobowej. Mamy tutaj na myśli głównie brak personelu, ale też niskie natężenie planowanego ruchu lotniczego.

W przypadku Rzeszowa mamy takie zdarzenie z nocy z 21 na 22 kwietnia, gdzie poranna zmiana miała trzech kontrolerów, popołudniowa miała trzech kontrolerów, nocna dwóch, z tym że w określonych porach nocy jeden był odsyłany na konieczny wypoczynek. Informacja dotycząca lotów planowanych, tzw. informacja pretaktyczna, wskazywała, że planowany był jeden przylot o godz. 2:00, trzy odloty o godz. 3:00 czasu uniwersalnego, czyli trzeba tutaj dodać dwie godziny, żeby uzyskać czas polski letni. Pierwszy był jeszcze w trybie jedno stanowiskowym, trzy pozostałe w trybie dwustanowiskowym. One zbiły się, natomiast nie było wtedy informacji o tym, że są to loty o statusie HEAD, czyli głowa państwa, wymagające szczególnych procedur. W związku z tym, że w ośrodku wieżowym dostępny był drugi kontroler, odpoczywający, został on poproszony o pomoc przy rozładowaniu tego krótkiego spiętrzenia. Sytuacja nie została zakwalifikowana w systemie raportów jako niebezpieczna. Nie znaczy to, że nie powodowała obciążenia kontrolera ruchu lotniczego.

Nie powinienem w tej chwili prognozować jakichś środków zaradczych. Oczywiście dalekosiężny środek zaradczy to zwiększenie liczby kontrolerów i, tu jesteśmy co do tego zgodni z kontrolerami, zwiększenie intensywności szkolenia. Krótkoterminowe środki zaradcze natomiast będą oczywiście wynikały z badania, które trwa w tej chwili. Nie chcę prognozować żadnych swoich środków. Jeśli ta informacja...

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze. Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Jako pierwszy pan poseł Maciej Lasek, bardzo proszę.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, pani prezes, szanowni państwo ze strony społecznej, panie i panowie posłowie, mam krótkie pytania. To są pytania głównie do pana prezesa ULC-u. Będę miał prośbę. Na większość z tych pytań chciałbym uzyskać odpowiedź na piśmie, żebyśmy dzisiaj nie marnowali cennego czasu, który można byłoby poświęcić na dalsze szukanie porozumienia. Chciałbym natomiast, żeby one dzisiaj wybrzmiały.

Po pierwsze kto poniesie koszty odwołanych lotów lub koszty opóźnień? W sumie tak naprawdę nie dowiedzieliśmy się, jakie są opóźnieniaienne. Chcielibyśmy otrzymać też sumaryczne podsumowania, ale to będzie pytanie do pani prezesa ULC-u. Kto poniesie koszty odwołanych 300 lotów z i do Warszawy, które mogą nie odbyć się po 1 maja?

Z ust pana ministra padło dzisiaj, że przyjęte zostały 24 postulaty dotyczące bezpieczeństwa zgłaszane przez stronę społeczną. Świetnie, tylko pytam, dlaczego doszło do sytuacji takiej, że nagle mamy do czynienia z 24 postulatami dotyczącymi bezpie-

czeństwa. Może jest jakiś problem z nadzorem, może jakiś system jest wadliwy, skoro mieliśmy do czynienia z sytuacją, że do momentu uzyskania porozumienia nawarstwiła się taka liczba problemów związanych z bezpieczeństwem, że musiały być wyartykułowane w aż 24 postulatach? To są pytania do pana prezesa ULC-u.

Pytania do pani prezes są takie. Jaki był budżet PAŻP-u przez ostatnie pięć lat? Jak kształtował się fundusz płac w PAŻP-ie za ostatnie pięć lat? Żebyśmy mieli informację, będę prosił o nią na piśmie. Wiem, że dzisiaj jest to trudne, żeby przygotować się do takiej odpowiedzi, ale prosilibyśmy, żeby Komisja została o tym poinformowana. Czyli: fundusz płac w porównaniu do budżetu za ostatnie pięć lat.

Jak wygląda struktura zatrudnienia w agencji? Chodzi mi o stosunek stanowisk operacyjnych do stanowisk administracyjnych w PAŻP-ie. Padło tu już dzisiaj, że brakuje personelu, że tak czy inaczej będzie brakowało personelu, nawet gdyby, na co wszyscy liczymy, doszło do porozumienia, a kontrolerzy od 1 maja dalej pełniliby swoje obowiązki. Dlaczego przez ostatnie dwa lata nie były prowadzone szkolenia? Inne agencje europejskie takie szkolenia jednak prowadziły lub zatrudniały personel, który rezygnował z naszej agencji, więc wszyscy przygotowywali się na odbicie popandemiczne.

Mam też pytania do strony związkowej, a w zasadzie jedno pytanie. Czy w rozmowach, które państwo prowadzicie, reprezentowane są inne związki zawodowe reprezentujące grupy zawodowe w PAŻP-ie, czyli generalnie i czy porozumienie, które państwo osiągniecie, będzie satysfakcjonujące dla wszystkich innych grup zawodowych, które są w PAŻP-ie? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję. Pan poseł Mirosław Suchoń, bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, państwo prezesi, szanowni państwo reprezentujący stronę społeczną, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, po pierwsze podziękuję za to, że siadacie państwo do stołu i po naszym posiedzeniu podkomisji podjęliście te rozmowy. Wiem, że są one trudne. Ich materia jest taka, że one będą trudne, natomiast myślę się, że dopóki te rozmowy trwają, pomimo trudnych wypowiedzi ze strony przedstawicieli administracji państwowej, jakie przed chwilą słyszeliśmy, jest jakaś nadzieja na to, że te rozmowy zakończą się podpisaniem porozumienia w interesie pasażerów, w interesie naszej gospodarki, w interesie naszego największego polskiego przewoźnika, jakim jest LOT. Myślę, że prowadząc te rozmowy, wydając oświadczenia, trzeba mieć z tyłu głowy to, że tak naprawdę sprawa ta dotyczy dziesiątek, setek tysięcy, a nawet milionów polskich obywateli, którzy korzystają z przewozów lotniczych. Tak naprawdę to oni potrzebują otwarcia z państwa strony.

Jedno słowo do pana ministra. Pan minister mówił o wynagrodzeniach. Panie ministrze, być może były one tak wysokie, dlatego że, jak wynika z raportu Najwyższej Izby Kontroli, były prezes PAŻP-u pobrał ponad 0,5 mln zł nienależnego wynagrodzenia. Sądzę, że to w bezpośredni sposób wpływało na wynagrodzenia w PAŻP-ie, a pan minister stał murem za poprzednim prezesem.

Przypomnę posiedzenia Komisji Infrastruktury i lotniczej podkomisji, na których z troską pytaliśmy o to, co dzieje się w PAŻP-ie. Wtedy pana ministra nie było. Był pan minister Horała, tu pragnę oddać sprawiedliwość. Pan minister Horała twierdził, że wszystko jest w porządku, że nie będzie żadnych problemów, że wszystko jest pod kontrolą. Pytam, panie ministrze, i jest to moje pierwsze pytanie, dlaczego nie ma tu Horały. Dlaczego nie ma tu Horały? Pan minister powinien przyjść i odpowiedzieć nam na te trudne pytania. Co robił przez dwa lata, że konflikt sięgnął aż takich poziomów?

To jest niewyobrażalne, że pan Horała nadal jest ministrem w tym rządzie. Pan Horała powinien trafić do Baranowa i tam zajmować się koszeniem łąk, i to pod nadzorem wykwalifikowanego pracownika, specjalisty w ogrodnictwie, a nie zajmować się nadzorem nad jedną z najważniejszych spraw w państwie. Tego, panie ministrze, nie rozumiem. Pan Horała powinien tu przyjść i przeprosić wszystkich obywateli za tę sytuację, do której doprowadził pan minister Horała. Jeżeli będzie miał cywilną odwagę, to zrobi to. Liczę na to, że uczyni to w najbliższych dniach.

Szanowni państwo, są pytania, na które ja również chciałbym poznać odpowiedź i mam prośbę do pani prezes o odpowiedź pisemną. Mamy zasadniczą wiedzę o wynagrodzeniach w PAŻP-ie, prosiłbym natomiast o informację, jaki procent budżetu przeznaczony jest na wynagrodzenia kontrolerów. Myślę, że jest to ważna informacja, dlatego że agencja ta funkcjonuje w zasadzie na barkach kontrolerów. Jeżeli nie będzie pracy kontrolerów, nie będzie przychodów agencji, w związku z tym myślę, że powinno być w jakiś sposób jasne, że jest to grupa, które jest odpowiednio wynagradzana.

Powiem tak. Ze wszystkich statystyk, z informacji, które do nas docierają, wynika, że na tysiąc osób, które zgłaszają się i chcą zostać kontrolerem, zaledwie kilka zaczyna uczestniczyć w szkoleniu, a jeszcze mniej kończy to szkolenie i później podejmuje pracę, tylko że to pokazuje, że są to absolutnie unikalne kompetencje, unikalne właściwości osób. W związku z tym niestety, albo i stety, to również wymaga odpowiedniej oceny w postaci wynagrodzenia. Wydaje się, że nie może być innej drogi niż taka, która będzie wychodziła z założenia, że za kompetencje po prostu się płaci.

Chciałbym również prosić o odpowiedź na takie pytanie. Dochodzą do nas sygnały, że w Warszawie na Lotniku Chopina pasażerowie są odprawiani i oczekują w samolotach po dwie godziny na odlot z lotniska. Dzieje się tak pomimo tego, że sloty dotyczące danych operacji są doskonale znane. Z jakich powodów pasażerowie są kierowani już bezpośrednio do samolotów? Dlaczego nie mogą poczekać w terminalu? Powiedziałbym, że to jest o wiele bardziej bezpieczne dla pasażerów, którzy muszą czekać. Wydaje mi się, że właściwsze byłoby takie postępowanie niż oczekiwanie pełnych samolotów z pasażerami na płycie lotniska w Warszawie. Też prosiłbym o odpowiedź na piśmie.

Panie ministrze, miałbym też prośbę o odpowiedź na piśmie na pytanie, czy w związku z... Znają państwo rezultat kontroli NIK-u. Czy w związku z tym skierowano jakiekolwiek zawiadomienia do prokuratury? Czy ministerstwo podjęło decyzje o takich zawiadomieniach? Jeżeli tak, to jakie? Też bardzo prosiłbym o odpowiedź na piśmie.

Mam jedno pytanie do strony związkowej. Jaka w tej chwili jest największa przeszkoda w zawarciu porozumienia? Też prosiłbym o odpowiedź pisemną, jeżeli jest taka możliwość. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję. Ponieważ pan poseł Lasek, jak również pan poseł Suchoń zwrócili się do państwa z prośbą o odpowiedź na piśmie, proponowałbym, żebyśmy już dzisiaj nie rozpoczynali dyskusji, choć chciałbym, żeby pytanie pana posła Laska dotyczące wynagrodzeń rozszerzyć o wynagrodzenia prezesa i stanowiska kierownicze. Gdyby pan minister Adamczyk mógł przekazać informacje w tej sprawie, byłbym zobowiązany.

Zaproponowałbym takie rozwiązanie. Otóż czasu mamy mało. Chcielibyśmy zwołać posiedzenie Komisji w czwartek o godz. 9:00, żebyście państwo mogli przyjść i ogłosić, że porozumienie zostało zawarte. Za chwilę zmienimy godzinę tak, żeby można było zrobić to między posiedzeniami komisji, ponieważ mamy posiedzenie Sejmu i komisji faktycznie jest sporo, aby zorganizować to tak, żebyście mogli państwo przyjść i przedstawić nam informacje na temat porozumienia.

Oczywiście nikomu nie muszę mówić, że przed 1 maja jest to szalenie istotne, bo jeśli nie, to, tak jak przedstawił to pan prezes ULC-u, trzeba będzie przedstawiać tabelę odwołanych lotów. Mam nadzieję, że to jednak nie dojdzie do realizacji, że jednak będzie można ogłosić porozumienie. Myślę, że jest w interesie bezpieczeństwa pasażerów i ogólnie Polski, żeby jak najszybciej zawrzeć porozumienie, żeby strony mogły usiąść i w końcu to porozumienie podpisać. Jak rozumiem, dzisiaj, za niedługo jest kolejne spotkanie, więc...

Przedstawiciel ZZKRL Anna Garwolińska-Kasprzak:

Panie pośle, przepraszam, ad vocem.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Momencik, zaraz udzielię państwu głosu. Zmierzam tylko do tego, aby za chwilę zakończyć posiedzenie podkomisji, żebyście mogli państwo usiąść przy stole i żeby można było zakończyć ten niepotrzebny konflikt. Tak jak powiedziałem, nie ma tutaj pana prezesa

Janiszewskiego, nie ma pana ministra Horały, którzy doprowadzili do tego konfliktu, bo można było zapanować nad tym dużo wcześniej.

Na poprzednich posiedzeniach Komisji Infrastruktury i podkomisji do spraw transportu lotniczego mówiliśmy, że konflikt wymyka się spod kontroli i że w którymś momencie będzie bardzo trudno go zakończyć. Panie ministrze, Ministerstwo Infrastruktury niestety bagatelizowało to. Cieszę się, że przyszedł pan ostatnio i dzisiaj, i odpowiada na wszystkie pytania, ale wydaje mi się, że aktywność MI przez ostatnie lata była znikoma, a jedynie, powiedziałbym, mocno na ścieżce kolizyjnej ze stroną społeczną. Można było to opanować.

W związku z tym, tak jak mówię, za chwilę przerwę, dam po ostatnim głosie. Strona społeczna chciałaby zabrać głos. Jeśli ktoś z państwa jeszcze chciałby, pan minister, to bardzo proszę i zamknę dyskusję. Bardzo proszę.

Przedstawiciel ZZKRL Anna Garwolińska-Kasprzak:

Wysoka Komisjo, panie ministrze, w związku z dużą ilością przekłamań i w związku z wystąpieniem pana ministra, które z naszego punktu widzenia jest dużym błędem, chcielibyśmy otrzymać na piśmie ustosunkowanie się PAŻP-u do wszystkiego, co powiedział pan minister. Do tego czasu nie siadziemy do stołu negocjacyjnego.

Bezpieczeństwo, o którym mówimy, to także kwestia regulaminu pracy. To też kwestia mobbingu, który był w tej firmie. To są wszystkie inne tematy, a tu jest to sprowadzane tylko i wyłącznie do wynagrodzeń, i to w dodatku błędnie, panie ministrze, bardzo błędnie. Oferta, którą otrzymaliśmy, jest niewspółmierna do tego wszystkiego, co powiedział pan minister. W związku z tym chcielibyśmy otrzymać na piśmie od PAŻP-u ustosunkowanie się do tego, co oświadczył pan minister.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję. Za chwilę odniesie się pan minister, ale przed dzisiejszym posiedzeniem podkomisji odnosiłem wrażenie, że jesteście blisko porozumienia. Dwie strony mówiły, że idzie coraz szybciej, że wczoraj w godzinach wieczornych udało się dojść do porozumienia.

Panie ministrze, pan przyjął taki, a nie inny charakter dzisiejszego wystąpienia. Rozumiem pana cel polityczny, ale czy naprawdę waszym celem jest nieosiągnięcie porozumienia ze stroną społeczną, przekazując niewłaściwe informacje po to, żeby, jak rozumiem, sprowokować drugą stronę do tego, żeby zerwała to porozumienie? W jakim celu to robicie? Zastanawiam się w imieniu pasażerów i bezpieczeństwa Polski. Jeśli jest tak, że za chwilę strona społeczna nie usiądzie z państwem po tym, co pan powiedział, to nie wydaje mi się, że był to przypadkowy błąd. Niech wyprowadzi mnie pan z błędu, jeśli się mylę, ale coś tu jest nie tak. Skoro poświęciliście państwo cztery dni, żeby dojść do porozumienia, to pańskie dzisiejsze wystąpienie chyba mocno pokrzyżowało to porozumienie.

Chciałbym mimo to zaapelować do strony społecznej, żeby jednak usiąść do stołu, rozmawiać. Apeluję o to w imieniu nas wszystkich, bo niezależnie od słów i od celów politycznych ważniejsze jest bezpieczeństwo i to, czego oczekują od nas Polacy i pasażerowie, którzy chcą, żeby ten konflikt się zakończył. Przyjdzie czas na to, żeby rozliczyć to, co działo się w PAŻP-ie, w tym środki nielegalnie pobrane przez poprzedniego prezesa i to, że państwo z MI bagatelizowali i akceptowali to wszystko, co robił poprzedni prezes. NIK wypowiedział się w tej sprawie. Mówimy o 250 tys. zł, jak już mówi pan o pieniądzach. 250 tys. zł wypłacił sobie za dodatek, który nie powinien mu przysługiwać. W tej sprawie pan się nie wypowiada. Żałuję.

W takim razie, panie ministrze, niech pan powie na koniec coś, co uspokoi stronę społeczną i spowoduje, że za chwilę usiądziecie państwo do stołu. Oddaję panu głos i naprawę apeluję o obniżenie emocji.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, szanowni państwo, nie mogę zgodzić się z sugestią czy konkluzją, jaką wynosi z dzisiejszego posiedzenia pan przewodniczący.

Opinia publiczna ma prawo znać cały aspekt sprawy, dlatego też uznaliśmy, że powinny paść także informacje dotyczące wynagrodzeń. Dlaczego mówimy dzisiaj o wynagrodzeniach? Ponieważ, jak powiedziałem wcześniej, jak poinformowałem w swoim pierwszym wystąpieniu, kwestie bezpieczeństwa zostały już uzgodnione, zostały parafowane. Praktycznie rzecz biorąc, do uzgodnienia w poszukiwaniu konsensusu prowadzone są rozmowy na temat kwestii płacowych.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie ministrze, jedno pytanie. Czy w sprawie bezpieczeństwa zostało podpisane porozumienie?

Minister infrastruktury Andrzej Adameczyk:

Tak.

Przedstawiciel ZZZKRL Anna Garwolińska-Kasprzak:

Nie.

Minister infrastruktury Andrzej Adameczyk:

Przepraszam, zostało parafowane.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

To jest podpisane, czy nie?

Minister infrastruktury Andrzej Adameczyk:

Jest parafowane porozumienie. Ono jest tutaj.

Przedstawiciel ZZZKRL Anna Garwolińska-Kasprzak:

Panie ministrze, ktoś pana wprowadza w błąd.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Jest podpisane, tak?

Minister infrastruktury Andrzej Adameczyk:

Przepraszam bardzo. Porozumienie jest parafowane.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Proszę państwa, prowadzę posiedzenie podkomisji i chciałbym tylko dopytać. Porozumienie jest podpisane? Nie jest podpisane, tak?

Minister infrastruktury Andrzej Adameczyk:

Jest parafowane.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Parafowane a podpisane to jest różnica.

Minister infrastruktury Andrzej Adameczyk:

Jest już podpisane przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Rozumiem, ale przez drugą stronę nie jest.

Minister infrastruktury Andrzej Adameczyk:

Jest parafowane.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze, parafowane przez państwo.

Minister infrastruktury Andrzej Adameczyk:

Tutaj są parafy strony społecznej.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Porozumienie trzeba podpisać.

Minister infrastruktury Andrzej Adameczyk:

Tutaj są parafy strony społecznej. Uznaję, że jeżeli jest to parafowane przez obydwie strony, a przez jedną podpisane, to kwestie bezpieczeństwa są uzgodnione, tym bardziej

że układające się strony przeszły do dalszej części uzgodnień, czyli do kwestii finansowych, jak rozumiem, w sytuacji, kiedy kwestie bezpieczeństwa są już uzgodnione. To jest ta jedna kwestia.

Szanowni państwo, położyliśmy na stole propozycje, które naszym, moim zdaniem doprowadzą, powinny doprowadzić do porozumienia. Powinny dać szansę na to, aby po 1 maja przy prowadzonym nadzorze nad ruchem lotniczym można było dalej dyskutować na temat ostatecznego kształtu regulaminu finansowego w przyszłości, w latach kolejnych. Zostało to położone na stole przy propozycji, w której powracamy do płac sprzed COVID-u, czyli o 30% wyższych aniżeli obecne.

Co do przedstawionych tutaj informacji... Właśnie w zgodzie z apelem pana przewodniczącego, aby niepotrzebnie nie podnosić temperatury dyskusji, debaty, nie będę odnosił się do zarzutów, że to, co tutaj przedstawiłem, to kłamstwo czy nieprawda. Dzisiaj przede wszystkim potrzebny jest nam spokój, bo tylko w spokoju można wypracować porozumienie. W to ufamy. Ufamy, że tak się stanie.

Panie przewodniczący, zwracam się do pana posła Suchonia. Panie pośle, mam wielką prośbę. Otóż nie stało się tutaj nic takiego ani na poprzednim posiedzeniu podkomisji, ani na obecnym, kiedy obrażano ludzi. Bardzo proszę, aby już nie obrażał pan pana ministra Horały. Bardzo o to proszę. Niezależnie od tego, czy pan minister Horała składał deklaracje dotyczące informacji dotyczących PAŻP-u przed dwoma laty, czy przed rokiem, głęboko wierzę, że robił to z głębokim przekonaniem, że informacje, którymi dysponuje, są informacjami prawdziwymi. Przepraszam, że mówię to z takim akcentem, ale założyłem, że materia jest tak poważna i ma tak krytyczne znaczenie dla państwa polskiego, że nie będzie tutaj dyskusji ad personam, ale w momencie, kiedy one się pojawiły, proszę mi pozwolić, nie mogę zostawić bez odpowiedzi. Proszę, panie przewodniczący, abyśmy kwestie związane z poprzednimi działaniami przenieśli na posiedzenie Komisji Infrastruktury, na które jesteście umówieni, na którym będzie rozpatrywany raport NIK-u. O to bardzo proszę, a wręcz apeluję do państwa przewodniczących. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie ministrze, ponieważ zarzuty NIK-u co do funkcjonowania PAŻP-u są na tyle poważne, już na poprzednim posiedzeniu stwierdziliśmy, że zgadzamy się na to, bo uważamy, że to powinno być tematem posiedzenia Komisji Infrastruktury, bo te zarzuty wobec poprzedniego kierownictwa były bardzo poważne.

Ostatni głos, pan poseł Suchoń, i będziemy kończyć. Proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, za możliwość odniesienia się. Panie ministrze, na koniec powiem tylko tyle. Rozumiem, że nie chce pan rozmawiać o panu ministrze Horale. Na pana miejscu też bym nie chciał. To postawię kropkę.

Jedna uwaga, bo opinia publiczna oczywiście też powinna o tym wiedzieć. Kwestie wynikające z przepisów lotniczych dotyczące bezpieczeństwa to jedno, natomiast jest jeszcze druga ważna kwestia, kwestia tego, w jaki sposób na to bezpieczeństwo wpływają przepisy wewnętrzne ujęte w regulaminie pracy. Rozumiem, że tu jest obszar, który jeszcze nie został do końca wyjaśniony. W tym zakresie myślę, że warto, aby opinia publiczna nie była wprowadzana w błąd, bo regulamin pracy, warunki pracy w każdym zakładzie pracy, także w PAŻP-ie, mają kolosalne znaczenie dla bezpieczeństwa.

Apeluję o to, żebyśmy jednak doprowadzili do tych rozmów. Apeluję do strony w trosce o wszystko, co jest dla nas ważne. Rozmawiajcie, ale rozmawiajcie z szacunkiem dla siebie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Przyłączamy się do apelu, żebyście państwo jak najszybciej znów usiedli do rozmów i żebyśmy mogli w czwartek albo wcześniej...

Przedstawiciel ZZKRL Anna Garwolińska-Kasprzak:

Przepraszam, panie pośle. Czy możemy powiedzieć ostatnie słowo?

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Mam ogromną prośbę. Za chwilę będziecie mogli państwo ze sobą rozmawiać. Kolejne spotkanie chcemy zorganizować w czwartek. Jeszcze raz apeluję o to, żeby obniżyć temperaturę emocji, i o to, żeby zrobić wszystko, żeby doszło do tego porozumienia, nie tylko do parafowania, ale też do podpisania. Panie ministrze, to też apel do pana, żeby osobiście się pan w to zaangażował.

Bardzo państwu dziękuję za udział w posiedzeniu podkomisji. Jeszcze tylko technicznie chciałbym stwierdzić, że w głosowaniu sprawdzającym kworum wzięło udział... Poproszę o wyświetlenie wyników. Mamy wynik głosujących z sali, ale oprócz tego głosowały jeszcze osoby zdalnie, więc ich też proszę wziąć pod uwagę.

Szanowni państwo, mam propozycję. Ogłoszę teraz trzy minuty przerwy, żeby zaproszonych gości nie trzymać już na spotkaniu, a poproszę, żeby technicznie naprawić ten błąd, i za chwilę, po trzech minutach wrócimy i ogłosimy wyniki kworum. Bardzo więc dziękuję państwu za udział i jednocześnie zapraszam na czwartek. Godzinę podamy państwu jeszcze dzisiaj. Bardzo dziękuję.

Jest? To bardzo proszę. Głosowało 10 posłów: za 6, przeciw 1, wstrzymały się 3 osoby, więc stwierdzam kworum. Kworum to 4 posłów. Bardzo państwu dziękuję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia podkomisji. Zamykam posiedzenie. Bardzo dziękuję.