

IX kadencja



# **KANCELARIA SEJMU**

## **Biuro Komisji Sejmowych**

**Komisja  
Infrastruktury**

### **PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW  
TRANSPORTU LOTNICZEGO  
(NR 9)  
z dnia 9 czerwca 2022 r.**



---

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

## Komisji Infrastruktury

### – podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego (nr 9)

9 czerwca 2022 r.

Podkomisja stała do spraw transportu lotniczego, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Dariusza Jońskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji oraz **Jerzego Polaczka (PiS)**, zastępcy 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: **Beata Mieleszkiewicz** dyrektor Departamentu Lotnictwa w Ministerstwie 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, **Joanna Wolf** country manager w IATA Poland, **Kazimierz Cymerys** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury NIK.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych;

#### Przewodniczący poseł **Dariusz Joński (KO)**:

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego, Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja na temat działań podejmowanych w sprawie rozwiązania konfliktów z kontrolerami ruchu lotniczego oraz przywrócenia pewności połączeń bezpieczeństwa w ruchu lotniczym. Przypomnę, że jest to kontynuacja poprzedniego posiedzenia. Poprosimy ministra infrastruktury, prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej o przedstawienie informacji.

Punkt drugi: informacja na temat organizacji lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych w kontekście przepisów europejskich i rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 lutego 2022 r. w sprawie przygotowania lotników do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych. Tutaj poprosimy o przedstawienie informacji ministra infrastruktury i prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Musimy jeszcze stwierdzić kworum, więc bardzo proszę o zalogowanie się do systemu. Nie musimy, tak? To dobrze. Czy są uwagi do tak proponowanego porządku obrad dzisiejszej podkomisji? Bardzo proszę.

#### Poseł **Jerzy Polaczek (PiS)**:

Nie będę składał wniosku formalnego w sprawie porządku, natomiast z racji materii, która jest zawarta w pierwszym punkcie, wydaje się dość wątpliwe, że zrealizujemy punkt drugi. Ewentualnie, jeśli nie zakończymy drugiego punktu, to będziemy musieli szybko zwołać kolejne posiedzenie. To jest informacja zwłaszcza dla gości, którzy przyjechali na realizację i omówienie tego punktu. Sygnalizuję to z mojej strony, bo myślę, że tutaj będzie trochę dyskusji.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję bardzo. Punkt drugi wyszedł z inicjatywy pana posła Suchonia. Bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):**

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Oczywiście to jest niezwykle ważny punkt. Zdaję sobie sprawę i myślę, że strona społeczna też zdaje sobie sprawę z tego, że pierwszy punkt jest niezwykle obszerny i dyskusja może zająć dłuższy czas. Jednak jesteśmy gotowi na to, żeby rozmawiać również o tym drugim punkcie. Natomiast jeżeli nie starczy czasu, to, rzeczywiście, będę prosił pana przewodniczącego o to, żeby dosyć szybko wyznaczyć termin kolejnego posiedzenia tak, żebyśmy mogli też pilnie zająć się tą ważną sprawą. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Tak, oczywiście. Postaramy się jednak zmieścić czasowo, ale faktycznie, jeśli nie starczy czasu, to wyznaczymy z państwem taki termin, żeby pasował parlamentarzystom i stronie zaproszonej.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Poproszę pana ministra, również panów prezesów, o zabranie głosu i przedstawienie informacji. Mówimy tutaj o porozumieniu. Chcielibyśmy usłyszeć, na ile to porozumienie jest już zawarte. Gdybyście państwo mogli przedstawić informację, czy to porozumienie zostało uzgodnione ze wszystkimi związkami zawodowymi. Jeśli nie, to z jakimi nie i dlaczego? Czy to kończy spór, który był? Tak żebyśmy nie spotkali się nagle za dwa trzy tygodnie z informacją, że w okresie wakacyjnym bądź późniejszym jakkolwiek spór będzie kontynuowany. Chcielibyśmy, żebyście przedstawili państwo taką całościową informację. Po państwa wystąpieniu chciałbym poprosić stronę związkową, żeby przedstawili również informację ze swojej strony i następnie otworzylibyśmy dyskusję.

Są z nami również parlamentarzyści poza podkomisji. Witamy bardzo serdecznie. Liczę na ożywioną dyskusję.

Dobrze, przejdźmy do pana ministra. Bardzo proszę. Kto z państwa będzie pierwszy?

**Dyrektor Departamentu Lotnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Beata Mieszkiewicz:**

Witam szanowną Komisję, panów posłów. Witam państwa. 28 kwietnia 2022 roku zostało podpisane porozumienie pomiędzy prezesem PAŻP a przedstawicielami związku zawodowego kontrolerów ruchu lotniczego. Na tym etapie zakończyło ono spór. W tej chwili w PAŻP-ie odbywają się 30-dniowe konsultacje z innymi związkami zawodowymi. Natomiast w momencie, kiedy one się zakończą i nie będzie jednoznacznego negatywnego sprzeciwu wszystkich związków zawodowych, to wtedy ten projekt, ten aneks, trafi do ministra infrastruktury, który będzie miał 14 dni na zatwierdzenie tego projektu.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję. Pan prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Przepraszam to przez przyzwyczajenie. Pan prezes tak często tu bywał. Poproszę panią prezes o informację jak to porozumienie wygląda, jak przebiegają konsultacje i rozmowy? Czy ten spór został zażegnany w PAŻP? Czy już możemy być spokojni, że już do tego sporu nie dojdzie? Proszę bardzo.

**Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Anita Oleksiak:**

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, na prośbę, którą tutaj otrzymałam, takiego krótkiego *résumé* dotyczącego wszystkich aspektów, które zadziały się w agencji do chwili obecnej, pozwoliłam sobie przygotować takie *résumé* i odpowiedzieć tutaj na państwa pytania.

W wyniku tych naszych podjętych rokowań sporu zbiorowego kierując się dążeniem do wzmocnienia w agencji zasad i kultury bezpieczeństwa...

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Troszeczkę bliżej mikrofonu, jeśli mógłbym prosić. Dziękuję.

**Prezes PAŻP Anita Oleksiak:**

Do zabezpieczenia możliwości wykonywania przez PAŻP jego podstawowych zadań Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wraz ze Związkiem Zawodowym Kontrolerów Ruchu Lotniczego osiągnęły wstępne porozumienie dotyczące aspektów związanych z wnioskowanymi przez stronę społeczną zmianami. W chwili obecnej trwają 30-dniowe konsultacje w organizacji ze wszystkimi związkami zawodowymi tych dokumentów, które wypracowaliśmy. W ramach prowadzonych rozmów zidentyfikowane zostały kwestie dotyczące 24 postulatów odnoszących się do kwestii bezpieczeństwa ruchu lotniczego, które zostały zaakceptowane, są realizowane w agencji i sukcesywnie są wdrażane, ale również warunków wykonywania pracy przez pracowników agencji. W tym zakresie przygotowane zostały i są obecnie konsultowane w PAŻP zmiany do regulaminu pracy zmierzające w kierunku minimalizacji liczby nadgodzin kontrolerów ruchu lotniczego, szczegółowego określenia czasu ich pracy, w tym określenia łącznego dobowego czasu pracy na konkretnych stanowiskach operacyjnych, uregulowania kwestii związanych z obozami kondycyjnymi oraz zapewnienia kontynuacji zatrudnienia w przypadku zmiany stanowisk pracy pracowników kontroli ruchu lotniczego.

Nowy regulamin pracy określa również, że na czas pracy kontrolerów ruchu lotniczego składa się nie tylko wykonywanie czynności na stanowisku operacyjnym kontroli ruchu lotniczego, lecz także między innymi czynności pomocnicze i przygotowawcze do wykonywania czynności na stanowisku operacyjnym, czas odprawy przed rozpoczęciem czynności na stanowisku operacyjnym oraz przyjmowanie i przekazywanie stanowiska operacyjnego zgodnie z obowiązującym prawem. Ze względu na fakt, że niestety nie wszystkie zmiany są możliwe do wdrożenia już w chwili obecnej, czyli od roku 2022, strony uzgodniły, że większość regulacji zostanie wprowadzona w nowym okresie rozliczeniowym, to jest od roku 2025, pod warunkiem wyszkolenia nowych kontrolerów. W tym zakresie trwają także procesy rewizji planu szkoleń kontrolerów ruchu lotniczego oraz grafików ich pracy na stanowiskach.

Jeżeli chodzi o kolejny dokument, czyli aneks do regulaminu wynagradzania, który również jest obecnie konsultowany w ramach konsultacji 30-dniowych, przewiduje on enumeratywnie wyliczone dodatki między innymi za: doświadczenie operacyjne, dodatek seniorski, jako stały miesięczny dodatek liczony procentowo od miesięcznego wynagrodzenia zasadniczego przeznaczony dla określonych w regulaminie stanowisk oraz dodatek funkcyjny. Ponadto jest też dodatek szkoleniowy, dodatek dla supervisor ATM oraz dodatek dla asesora za każdą wykonaną cenę. Ze względu na trudną sytuację pod względem finansowym agencji oraz określony limit budżetu wynagrodzeń nie wszystkie założenia będą realizowane od roku 2022. Uzgodniono stopniową realizację założonych celów w ramach możliwości agencji. Strony ustaliły również zmiany do regulaminu zakładowego funduszu świadczeń socjalnych, które usprawnią pracę w komisji socjalnej, a jednocześnie zapewniają większy udział strony społecznej w jej działaniach. Pozostałe zmiany są wynikiem dotychczasowych doświadczeń przedstawicieli PAŻP oraz strony społecznej i zmierzają do doprecyzowania katalogu uprawnionych czy dokumentowania wydatków dla poszczególnych świadczeń z funduszu, a przez to wyeliminowania wątpliwości pojawiających się obecnie na etapie wystawiania czy procedowania wniosków o świadczenia.

Jak wspomniałam, w chwili obecnej dokumenty, które zaprezentowałam, są w 30-dniowych konsultacjach. W ramach konsultacji wszystkie związki zawodowe zgłaszają swoje uwagi. Jesteśmy na etapie opracowywania, przygotowywania uwag. Jesteśmy po pierwszym spotkaniu i w przyszłym tygodniu planujemy kolejne. Taki jest status, panie przewodniczący, jeżeli chodzi o PAŻP. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

A kiedy pani prezes przewiduje możliwość podpisania takiego ostatecznego porozumienia? Pytam, żeby uspokoić tutaj wszystkich pasażerów.

**Prezes PAŻP Anita Oleksiak:**

Chciałam doprecyzować. Generalnie docelowym efektem osiągnięcia porozumienia jest podpisanie umów ze wszystkimi pracownikami. Ten stan musi się zakończyć do 10 lipca.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Tak. Ale, czy jest taka możliwość, żebyście państwo jednak to porozumienie osiągnęli szybciej tak, żeby wiedzieć, na czym стоимy?

**Poseł Piotr Król (PiS) – spoza składu podkomisji:**

*Wypowiedź poza mikrofonem.*

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Tak, oczywiście, to samo pytanie zadam drugiej stronie. Natomiast rozumiem, że jesteście państwo w stałym kontakcie i że jest szansa na to, żeby jednak trochę wcześniej podpisać to porozumienie i nie czekać na ostatni dzień, bo nie chcielibyśmy być wszyscy zakładnikami tego konfliktu.

Dobrze. Czy pan prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego? W międzyczasie chciałbym przywitać stronę związkową. Witam, dzień dobry. Panie prezesie oddaję głos.

**Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:**

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, my jako Urząd Lotnictwa Cywilnego nie bierzemy udziału w tych negocjacjach, więc nie mam nic do dodania. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dobrze. Dziękuję. Jest z nami już strona związkowa. Poprosiłbym również państwa, żebyście przedstawili informację jak wyglądają te negocjacje, na jakim etapie są i jakie są główne problemy, jeśli są oraz co stoi na przeszkodzie, żeby być może wcześniej podpisać to porozumienie tak, żeby nie czekać do ostatniego dnia. Nie wiem, kto z państwa pierwszy zabierze głos. Bardzo proszę o przedstawienie się i zabranie głosu.

**Przewodniczący Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego Maciej Sosnowski:**

Dzień dobry państwu. Sosnowski Maciej, przewodniczący Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego. Jeszcze raz bardzo przepraszamy za spóźnienie. Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo, otóż uważam, że można podpisać wcześniej porozumienie. Natomiast mamy z pracodawcą uzgodnione większość naszych postulatów dotyczących regulaminu pracy i regulaminu wynagradzania. Generalnie rzecz biorąc teraz formalności przeszkadzają w tym, żeby to porozumienie podpisać. Musi się zakończyć 30-dniowy okres konsultacji społecznych w organizacji i dopiero wtedy będzie można tak naprawdę podpisać końcowe dokumenty i podpisać umowę o pracę. Oczywiście jeszcze pan minister musi wyrazić zgodę na to wszystko w całym tym procesie. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Czy ktoś z państwa jeszcze ze strony związkowej chciałby zabrać głos? Nie widzę. Czyli rozumiem, że z państwa strony na przeszkodzie stoją terminy formalne, a poza tym te negocjacje odbywają się w dobrym kierunku. Tak, dobrze rozumiem?

**Przewodniczący ZZKRL Maciej Sosnowski:**

Tak. Po ostatnim spotkaniu, tutaj na posiedzeniu Komisji, po tym jak podpisaliśmy wstępne porozumienie, tak naprawdę negocjacje nabrały tempa i wartości merytorycznej. W związku z tym, tak jak mówię, większość rzeczy ustaliliśmy. Do uzgodnienia pozostają jeszcze jakieś drobne sprawy w zakresie programu szkolenia, wsparcia, także kodeksu postępowania w PAŻP-ie, kodeksu etyki i ochrony sygnalistów. To są rzeczy, które teraz w międzyczasie jeszcze uzgadniamy, ale moim zdaniem nie stoją one na przeszkodzie w podpisaniu porozumienia końcowego.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dobrze, dziękuję. To ważny sygnał, że państwo rozmawiacie. Zbliżacie się do brzegu, a teraz przejdziemy do kilku szczegółów, żeby dowiedzieć się, jak to wygląda.

Otwieram dyskusję. Jako pierwszy zgłosił się pan poseł Jerzy Polaczek. Jeśli są parlamentarzyści, którzy również chcą zabrać głos, proszę o przekazanie informacji do nas. Bardzo proszę, panie pośle.

## Posel Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni przedstawiciele strony rządowej, koleżanki i koledzy ze Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego, szanowni goście, bardzo się cieszę, że kierownictwo Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej dostarczyło mi osobiście wykaz dokumentów związanych z trwającymi negocjacjami, który też mają do dyspozycji koleżanki i koledzy z Komisji. To jest aneks nr 1 do regulaminu zakładowego funduszu świadczeń społecznych. To jest aneks do regulaminu wynagradzania. To jest nowy taryfikator pracy na lata 2022 2023, taryfikator stanowisk pracy na 2024 rok, taryfikator stanowisk od 2025 roku, aneks do regulaminu wynagradzania oraz aneks do regulaminu rozwoju zawodowego.

Z tymi dokumentami się zapoznałem. Za chwilę będę analizował niektóre elementy zawarte w tych dokumentach. Polecam koleżankom i kolegom również taką lekturę i wyrobienie sobie własnej opinii. Zacznę od najbardziej podstawowych kwestii interesujących nie tylko środowisko lotnicze, ale również opinię publiczną, przewoźników i pasażerów. Również poprosiłem o dane dotyczące ilości przelotów *en-route*, czyli obszaru Warszawy w latach 2019 2021 oraz 2022. Przypomnę, że rok 2019 to rok rekordowy z bardzo dobrymi efektami dla ruchu lotniczego, więc jest on ciekawym punktem odniesienia. To są dane z pierwszych dni czerwca każdego roku. Analogicznie tutaj zestawiałem to z dniami tygodnia, czyli od poniedziałku do piątku, więc proszę o wysłuchanie, a potem przejdę do analizy niektórych elementów zawartych i uzgodnionych wstępnie porozumień, aneksów, skutków organizacyjnych i finansowych.

W rekordowym 2019 roku w obszarze kontroli obszaru Warszawa mieliśmy 5 czerwca 2585 przelotów, 6 czerwca 2573, 7 czerwca 2649, 8 czerwca 2649, 9 czerwca 2604, 10 czerwca 2508. W roku 2021 odpowiednio licząc dni tygodnia: 2 czerwca było 962 przelotów, 3 czerwca 925, 4 czerwca 1129, 5 czerwca 1095, 6 czerwca 1133, 7 czerwca 1006. Nie liczę tutaj roku 2020, bo te spadki były tam dramatyczne. Wszyscy wiemy o tym, że w niektórych dniach ten ruch lotniczy nad Warszawą spadał o 93 97%. Trudno w ogóle przywoływać te dane. W pierwszych dniach czerwca bieżącego roku mamy następujące dane: 1 czerwca bieżącego roku 1565 przelotów, 2 czerwca 1685, 3 czerwca 1743, 4 czerwca 1714, 5 czerwca 1709, 6 czerwca 1631. Przykładowo porównanie 6 czerwca 2019 do 6 czerwca 2022 to jest minus 37% ruchu. Przypomnę, że 100% przychodów Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej są to opłaty nawigacyjne z tych startów, które odbywają się na lotniskach w Polsce i tych przelotów, o których tutaj teraz wspominałem.

Jeśli się mylę, chciałbym, żeby ktoś ewentualnie mnie skorygował. Powiedzmy, że średniej wielkości statek powietrzny Embraer z tytułu przelotu nad Polską ponosi opłatę rządu, nie wiem, 1000 1400 zł. Jeśli się nie mylę, duży Jumbo Jet na trasach międzykontynentalnych musi zapłacić między 3 5 tys. zł. To są przychody które ewidentnie się zmniejszyły. Myślę, że to jest dobra podstawa do dyskusji o kwestiach funkcjonalnych Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, w dyskusji o kwestiach finansowych, o relacji przychodów i wydatków, udziału w strukturze tych wydatków, również płac oraz dodatkowych aspektów, które się wiążą z zapewnieniem dobrej pracy koleżankom i kolegom, zarówno kontrolerom ruchu lotniczego, jak i wszystkim pozostałym pracownikom Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Nigdy do tej pory nie zabierałem w tej dyskusji w ostatnich tygodniach głosu, bo myślę, że jest prowadzony dialog między stronami. Myślę, że ustalenia, które są zawarte w tych aneksach, które są przedmiotem dzisiejszych konsultacji, są bardzo istotnym ustępstwem i można powiedzieć praktycznym wyrazem dobrej woli ze strony publicznej, czyli ze strony kierownictwa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i Ministerstwa Infrastruktury. Pytanie, jak to się przełoży na skutki finansowe i również na skutki finansowe po stronie linii lotniczych oraz po stronie typowego pasażera, który kupuje bilet? Jeśli się mylę, proszę mnie poprawić, udział opłaty nawigacyjnej w cenie biletów to jest około 4,5%. Przypomnę jeszcze, że w tej strukturze przelotów, która się zmienia i zmieniła zwłaszcza po wybuchu wojny na Ukrainie, mamy zgodnie z prognozami Eurocontrolu również prognozę bardzo niepewnych lat 2023 2024, nie licząc roku bieżącego. Wydaje mi się, że to jest polityka konkretna. To są fakty. To są cyfry. To są tabele. To są dane o przychodach. To są dane o wydatkach.

Z mojej strony, mam też pewien szczególny tytuł do tego, żeby trochę dłużej zająć państwa uwagę, jako wieloletni poseł Komisji, wiceszef i były minister transportu. Każdy, kto wchodzi do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej przechodzi obok tablicy pamiątkowej poświęconej współzałożycielowi tego ważnego aktu prawnego, czyli doktorowi inżynierowi Eugeniuszowi Wróblowi. To jest wybitna i tragiczna postać urzędnika państwowego zajmującego się również lotnictwem cywilnym. Nie żyje od 12 lat, ale w związku z tym, że mam osobisty stosunek do tego jako polityk, jako minister, jako poseł, przywołuję tę pamięć jako przykład dobrego działania, w którym w dialogu można było wyodrębnić Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” i Polską Agencję Żeglugi Powietrznej. Ukształtować te podstawy materialne PAŻP z przedsiębiorstwa państwowego. Przede wszystkim myśmy się wtedy kierowali interesem wszystkich użytkowników polskiej przestrzeni powietrznej. Zostały zagwarantowane na to środki z opłat użytkowników, które, przypomnę, są przeznaczone również na utrzymanie i rozwój infrastruktury, na wszystkie służby ruchu lotniczego, na wszystkie służby przestrzeni powietrznej i procedur lotniczych, na informację lotniczą, na działania należące do obszaru służb żeglugi powietrznej wraz z ich majątkiem i pracownikami. To jest ogromny udział Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w ostatnich wielu latach, jeśli chodzi o finansowanie inwestycji w portach regionalnych, rozbudowę tej bazy infrastrukturalnej, nowych obiektów takich jak w Katowicach, bardzo nowoczesna nowa wieża. Przykłady można mnożyć.

Powiem zupełnie szczerze, że przechodząc na historię ostatnich kilkunastu lat zawsze mnie troszkę poruszała teza o sporach między Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a kontrolerami ruchu lotniczego. Powiedziałbym, że to zawsze jakoś zgrzytało. W ostatnich latach można było parę razy coś na ten temat usłyszeć w różnych kadencjach. Najbardziej podstawowe pytanie jest o identyfikację środowiska koleżanek i kolegów Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z własnym środowiskiem pracy. Myślę, że to nie jest tylko moja opinia, ale również opinia ekspertów, przede wszystkim osób w tym dialogu ze strony publicznej i wielu koleżanek i kolegów z PAŻP, że Polska Agencja Żeglugi Powietrznej to jest jakaś całość. To nie jest autonomia jednej grupy zawodowej. To jest kwestia techniki. Państwo, że tak powiem, jako pracownicy Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej opierają się przede wszystkim na niezawodności sprzętu, na jego referencyjności, na wielu innych aspektach wsparcia, które dotyczą po prostu całokształtu zadań państwowych, które związane są z wykonywaniem trudnych operacji w ogólnie trudnych warunkach klimatycznych.

Przypomnę, że mówimy również o instytucji państwowej, która na czas wojny jest podległa Ministrowi Obrony Narodowej, jest elementem obrony przestrzeni powietrznej. Jest to warte przywołania zwłaszcza w kontekście sytuacji, jaka ma miejsce od kilku miesięcy na wschodzie. To jest dla mnie pytanie otwarte, warte uzupełnienia o jakies komentarze dotyczące przede wszystkim identyfikacji z własną instytucją, w której się pracuje, w której się ma godziwe wynagrodzenie. Mówię to tylko w świetle tych skutków finansowych jakie dotyczą wszystkie podobne instytucje, może coraz mniej na zachodzie. Gdyby to przeliczyć na pieniądze, to mówimy dzisiaj o tym, że Polska Agencja Żeglugi Powietrznej w 2022 roku może mieć mniejsze przychody o około 230 250 mln zł. Te prognozy Eurocontrolu są niepewne. Skutki wojny na Ukrainie będą odczuwalne. Myślę, że państwo mają na ten temat również własne oceny.

Stawiam drugie pytanie otwarte, które trzeba po prostu w tej ważnej debacie o tematach państwowych również zadać. Czy w ocenie koleżanek i kolegów oczekiwania dotyczące zwłaszcza kwestii finansowych są adekwatne do aktualnej sytuacji związanej ze zmniejszeniem się przychodów, nie tylko w roku 2022, ale mówię również o pewnym kontekście, który miał bardzo praktyczny wpływ na funkcjonowanie państwa? Dlatego, że na początku 2020 roku, jeśli moja wiedza i pamięć mnie nie myli, na rachunku PAŻP było ok. 400 mln zł, czy ponad 410 mln zł i państwo jako instytucja, jako całość, funkcjonowała w tym okresie pandemii ze wsparciem państwa w taki sposób, że nikt nie stracił pracy, nikt nie stracił – może za wyjątkiem kilkumiesięcznego okresu przejściowego – dodatków, które są tak jakby według starego regulaminu honorowane. Pracodawca zapewniał te wynagrodzenia w sposób zgodny z przepisami prawa i porozumieniami społecznymi. Natomiast to spowodowało również kwestię sięgnięcia po takie elementy,



jak ewentualny kredyt obrotowy czy kredyt inwestycyjny, które zostały zaciągnięte. To są wielosetmilionowe zobowiązania, które trzeba spłacić i widzieć to również w perspektywie zapewnienia tego niezawodnego funkcjonowania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej zwłaszcza, jeśli chodzi o te kwestie techniczne, w perspektywie najbliższego roku dwóch, ale również udziału PAŻP jako elementu przyszłego lotniska centralnego pod Warszawą.

Oczywistym jest, że tak jak w Polsce, jak i w Europie czy na świecie, zawód kontrolera ruchu lotniczego jest pewnym naturalnym monopolem, bo po prostu tak jest. To jest sytuacja szczególnie i tych wynagrodzeń nie regulują jakieś mechanizmy rynkowe, a przynajmniej nie regulują tego w sposób klasyczny. Metodą stabilizowania wynagrodzeń są w szczególności plany skuteczności działania, gdzie po prostu ustala się maksymalne koszty, w tym również w tej części, które dotyczą budżetów wynagrodzeń i nie ograniczają się one do pojedynczych grup zawodowych.

To jest z mojej strony takie wprowadzenie. Mógłbym zadać trzecie pytanie, również takie otwarte. Czym jest dzisiaj służba kontrolna ruchu lotniczego? Jak ją rozumiemy? Mówię cały czas o instytucji państwowej, która w sytuacjach szczególnych spełnia również ważną funkcję, jeśli chodzi o udział tej instytucji w systemie obrony powietrznej Polski. Mógłbym zadać wiele innych pytań.

Natomiast przejdę teraz do konkretnego, który polega na tym, że uzgodnienia, które zostały zawarte w formie tych aneksów, są tak jakby przeliczone, jeśli chodzi o skutki finansowe pojedyncze i te w tym stopniu szerszym. To jest materiał, któremu poświęciłem ostatnie 2 dni, żeby go przeliczyć. Myślę, że warto odwołać się do konkretnego i nie mówić tylko o ogólnikach. Mamy trzy nowe aneksy, które są wstępnie w dialogu ustalone na lata 2022-2023. Strona publiczna oraz koleżanki i koledzy to potwierdzali. Mamy odrębne zmiany na rok 2024 i na rok 2025. Na przykładzie wynagrodzeń kontrolerów obszaru Warszawy czy obszaru zbliżania na lata 2022-2023 zrobiłem takie wyliczenia. Pierwsza jest pensja z dodatkami kontrolera, który przychodzi bez jakiegokolwiek stażu, więc zakładam, że ma 21, 22, 23 lata. Wymogiem ramowym jest matura. Mam przeliczenie, jeśli chodzi o kontrolera instruktora z 10-letnim stażem i seniora kontrolera z 25-letnim stażem. Jak to mniej więcej wygląda? Prośba o komentarz ewentualnie o poprawienie mnie, bo może się gdzieś pomyliłem. Jeśli się pomyliłem to proszę przyjąć, że wyliczenia zostały zrobione z dobrą wolą i są w miarę zobiektywizowane.

Pierwsza kwestia. Nowy młody kontroler bez stażu, mówimy tutaj o dwudziestoparolatku: stawka podstawowa według tego załącznika na stanowisku operacyjnym to 30 450 zł, potem do tego doliczyłem, kilka dyżurów nocnych, średnio 6 w miesiącu. Dodatek nocny to jest 25%, a od 1 stycznia 2025 roku według tych dokumentów to 33%. Wychodzi na to, że licząc około 59 zł razy 48 godzin w miesiącu to jest 2882 zł. W tym aneksie mamy również premię inflacyjną. Nie mam tutaj danych, bo to jest dość skomplikowany wzór, więc nie robiłem tego przeliczenia i mamy dodatek licencyjny 15% to jest 4567 zł, czyli powiedzmy łącznie daje to szacunkowo 37 899 zł.

Przy wynagrodzeniu kontrolera instruktora z 10-letnim stażem mamy korektę w górę, żeby nie powtarzać tych różnych wskaźników, które są tutaj. To jest podstawa 30 450 zł. Mamy dodatek za doświadczenie operacyjne 20% to jest 6090 zł. Mamy stawkę 1% wynagrodzenia zasadniczego za pracę instruktora za jedną godzinę. Różnie te czasy mogą się układać, ale dajmy na to też będzie kilkanaście godzin. W podsumowaniu wyszło mi około 45 674 zł plus nieobliczone dodatki, o których mówię.

Senior kontroler z 25-letnim stażem ma również stawkę 30 450 zł. Nocki to ponad 4,5 tys. zł, dodatek licencyjny, dodatek instruktorski, szkoleniowy, dodatek za doświadczenie operacyjne w tym przypadku wzrasta do 50%, czyli to jest 15 552 zł, dodatek za senior kontrolera, to jest § 5, 6090 zł, dodatek seniorski 20%. Wyszło mi 65 802 zł.

Przejdźmy teraz do roku 2024. Tutaj nie będę powtarzał tych elementów, ale nowy młody kontroler bez stażu za 2 lata będzie zarabiał 40 453 zł. Kontroler instruktor z 10-letnim stażem w 2024 będzie zarabiał łącznie 51 863 zł. Senior kontroler z 25-letnim stażem łącznie będzie zarabiał 68 163 zł według tego wyliczenia, robionego dość ostrożnie. Mamy również kolejny załącznik nr 3 do aneksu. Mówię o tych wstępnych uzgodnieniach. Młody nowy kontroler bez stażu w 2025 roku będzie zarabiał 44 724 zł.

Średnio kontroler instruktor z 10-letnim stażem łącznie będzie zarabiał 56 799 zł i senior kontroler z 25-letnim stażem łącznie będzie zarabiał 74 130 zł.

Gdyby wczytać się również w te materiały, które są przedmiotem uzgodnień między związkiem zawodowym kontrolerów a kierownictwem PAŻP-u, trzeba by jeszcze do tego dodać niektóre elementy takie jak: składka w ramach powszechnego pracowniczego programu emerytalnego, czyli tutaj pracodawca dopłaca około 7% do wynagrodzenia brutto łącznie, czyli mamy tutaj bardzo duży też bonus. Zresztą powiedziałbym, że jestem za tym, żeby wynagrodzenie kontrolerów ruchu lotniczego w Polsce było godziwe, żeby na tym tle nie powstawało niekończące się odnawianie tego sporu czy tych problemów, które się pojawiają.

Przy okazji dyskusji na temat zmiany regulaminu wynagradzania, regulaminu pracy, mógłbym się zapytać jako poseł, myślę też, że każdy obywatel mógłby zapytać: czy w ocenie środowiska zawodowego koleżanek i kolegów sytuacja, w której młody chłopak, który zdobywa licencję w wieku dwudziestu kilku lat, po maturze, bo te ramowe wymogi nie są obramowane posiadaniem wyższego wykształcenia, powinien zarabiać na wejściu 40 000 zł z dodatkami? To jest pytanie. Jakie są potem skutki tego rodzaju *modus operandi* w przebiegu pracy zawodowej.

Przechodząc dalej do różnych aspektów związanych z dodatkowymi, powiedziałbym niezbędnymi uprawnieniami, jakie przysługują środowisku kontrolerów ruchu lotniczego, można by się odwołać do różnych dodatkowych możliwości, jak urlop kondycyjny, jak urlop językowy raz na trzy lata, gdzie średnie świadczenie z tytułu kursu językowego to jest 28 tys. zł. Jeśli nie, to mnie państwo poprawcie. W ciągu ostatnich lat było wiele takich sygnałów, że indywidualnie latano gdzieś na Fidżi czy Nowej Zelandii na jakies kursy. To były popularne destynacje. Jest pytanie, jak to uregulować ramowo, po to, aby te środki pozostawały z tego tytułu wydatków w Polsce, a nie za granicą. Czy w Polsce nie ma szkół językowych, które mogą doskonalić te umiejętności? Czy ewentualnie w Wielkiej Brytanii albo raz na trzy lata odnawiać tego rodzaju umowę ramową dla wszystkich pracowników PAŻP-u, którzy wypełniają te ważne zadania. To tyle.

Na koniec pytanie do strony publicznej, do państwa. Poproszę jeszcze o głos, jeśli będzie czas, czy w państwa ocenie te głębokie zmiany w regulaminie pracy i w regulaminie wynagrodzeń, czy nie są zmianą funkcjonalną, która zgodnie z przepisami prawa lotniczego i uprawnieniami prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wymagałaby opinii bezpieczeństwa. To jest pytanie, jak to się przełoży w praktyce, mówię tutaj na przykład o aspekcie zmniejszenia liczby nadgodzin w ramach tych porozumień, jak to się przełoży za kilka miesięcy na konieczność aneksowania po to, żeby obsłużyć ten ruch lotniczy, zakładając, że on będzie wzrastał. To tyle z mojej strony na chwilę obecną. Przepraszam, że tak długo zabrałem głos, ale to jest wystąpienie bardziej komentujące całość dlatego, że miałem dostęp do dokumentów. Koleżanki i koledzy otrzymali je również w ramach korespondencji sekretariatu Komisji. One są dostępne dla każdego z pań i panów posłów. Dziękuję.

Nie ma przewodniczącego. Zgłosił się kolejno pan poseł Maciej Lasek.

### **Poseł Maciej Lasek (KO):**

Bardzo dziękuję. Będę miał zdecydowanie mniejszą liczbę pytań albo przynajmniej będą to tylko pytania. Szanowni państwo, panie ministrze, pani prezes, państwo ze strony społecznej, z informacji uzyskanych właśnie od reprezentantów związków zawodowych wynika, że w proponowanym w regulaminie płacy zróżnicowanie wynagrodzeń kontrolerów w zależności od stażu i organów, w którym pracują wynosi nawet 280%. Jest takie pytanie, czym jest uwarunkowana tak duża rozpiętość tych wynagrodzeń? Czy w innych krajach Unii Europejskiej w zależności od organu czy stanowiska, też są takie duże rozpiętości? Czy państwo to analizowaliście i jest to prowadzone na wzór rozwiązań w innych krajach?

Kolejne pytanie. Czy mają państwo analizy, na podstawie których dokonano takiego zaszeregowania kontrolerów? Jest taka uwaga ze strony niektórych związków zawodowych, że proponowany regulamin zwiększa rozpiętość wynagrodzeń kontrolerów z 200% tak, jak było kiedyś, do 280% w tej chwili. To jest dość dużo i to może generować kolejne

konflikty w środowisku, w którym istnieje wiele związków zawodowych, które zrzeszają kontrolerów, czyli pracowników Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej pracujących operacyjnie.

Jest też pytanie o bezpieczeństwo. Jak kształtuje się dzisiaj stosowanie SPO w praktyce? Czy miało być ograniczone? Nie mówię, że musi być zlikwidowane, bo przepisy dopuszczają w specyficznych warunkach stosowanie tego trybu pracy, ale jak to wygląda na dzisiaj. Pamiętam, że rozmawialiśmy jakiś czas temu między innymi na posiedzeniu Komisji Infrastruktury o problemach, które to generuje.

Jest jeszcze kolejne pytanie. Pan minister Polaczek tutaj powiedział, jak ograniczenie liczby nadgodzin może wpływać... Szanowni państwo, jeżeli są nadgodziny to znaczy, że nie ma wystarczającej liczby kontrolerów. W związku z tym moje pytanie jest takie, czy jest planowane zwiększenie liczby kontrolerów i jak wygląda plan zatrudnienia także na lata 2023 i 2024? Oczywiście na 2022 też, bo do tego roku chyba był zawieszony proces szkoleń, z tego co pamiętam.

Jest też pytanie dotyczące tego, kto prowadzi negocjacje. Z jednej strony oczywiście kierownictwo Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, ale czy strona społeczna reprezentuje wszystkie związki zawodowe? Czy jest to jeden związek zawodowy, który wynegocjował te ustalenia, a one teraz są w tym procesie konsultacji 30-dniowych z innymi związkami? Jeżeli tak, to co stoi na przeszkodzie, żeby włączyć przedstawicieli innych związków zawodowych do procesu konsultacyjnego? Wydaje się, że nikogo nie trzeba przekonywać, że takie rozwiązanie będzie mniej konfliktogenne, a proces uzyskania porozumienia w ramach konsultacji będzie zdecydowanie bardziej uproszczony.

Mam tutaj jeszcze jedną taką uwagę. Pan minister Polaczek odwoływał się do etosu, do identyfikacji pracowników z tym, co się dzieje w lotnictwie. Chciałbym tylko przypomnieć, że w 2007 roku, panie ministrze, był taki przypadek, że mimo tego, że to minister zapewniał środki na dostęp do wraku to wspomniany przez pana wiceminister powiedział Komisji, że to rodzina albo przyjaciele mają podnieść wrak samolotu, żeby dowiedzieć się... Mówimy o Wiśle.

**Poseł Piotr Król (PiS) – spoza składu podkomisji:**

Prosiłbym, żebyśmy nie komentowali nawzajem swoich pytań, bo pan minister Polaczek miał prawo do zadania pytań i uzyskania odpowiedzi, więc ja odczekam i będę komentował pana pytania. Nie róbmy tak.

**Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):**

Panie pośle, proszę nie komentować.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Panie pośle, proszę o dokończenie.

**Poseł Maciej Lasek (KO):**

To jest tylko fakt, który zaistniał w 2007 roku i to jest powszechnie znana sprawa w środowisku, więc to jest tylko taka uwaga na koniec. Pytania były konkretne. Jeżeli na te pytania dzisiaj nie będzie odpowiedzi, bardzo proszę o odpowiedź na piśmie. Bardzo dziękuję.

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Dziękuję. Pozwolę sobie jeszcze udzielić głosu panu posłowi Suchoniowi, a później poproszę przedstawicieli strony rządowej, ministerstwa, Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, koleżanki i kolegów ze związku, jeśli chcą komentować dotychczasową dyskusję i odpowiedzieć na zadane pytania.

**Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):**

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo prezesi, przedstawiciele strony społecznej, drodzy goście, Wysoka Komisjo, myślę, że tu wiele pytań padło i pewnie na nie zostanie udzielona odpowiedź, ale trzeba zacząć chyba od rzeczy podstawowej, od tego, żeby podziękować jeszcze raz za to, że strony usiadły razem. Dlatego że to jest niezwykle ważne zarówno dla obywateli, jak i dla naszej gospodarki. Potrzebujemy sprawnie działającego systemu bezpieczeństwa w ruchu lotniczym. Ruch lotniczy rozwija się i myślę, że wszyscy sobie życzymy, żeby on rozwijał się bez żadnych przeszkód.

Z pewnością praca kontrolerów może w tym pomóc. W związku z tym pragnę wyrazić takie pozytywne emocje w stosunku do agencji i do strony społecznej, że te prace w ciągu ostatnich kilkunastu tygodni były prowadzone i tak, jak pan przewodniczący był uprzejmy zauważyć, po podpisaniu porozumienia podczas posiedzenia Komisji, one przyspieszyły. To jest taka rola parlamentu między innymi w tym, żeby tworzyć warunki, w których te rozmowy są możliwe i sprzyjać takiej sytuacji, w której potrzeby państwa, potrzeby obywateli są stawiane w centrum uwagi. Wydaje mi się, że zarówno podejście strony społecznej, która reprezentowała kontrolerów, ale i władz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej właśnie w tym kierunku szło i to naprawdę na początku trzeba docenić.

Jednak mam też pytania. W związku z tym pierwsze, myślę, że trochę w odpowiedzi do niektórych tez, które padły w trakcie naszej dyskusji, każdy może zostać tym kontrolerem. To jest zawód rzeczywiście deficytowy. Dzisiaj brakuje kontrolerów. W związku z tym mam pytanie do PAŻP, jak wygląda proces szkolenia? Jak wygląda proces naboru na te szkolenia? Czy te szkolenia są prowadzone, czy też nie są prowadzone? Rzeczywiście wynagrodzenia są atrakcyjne. Myślę, że wszyscy, którzy bierzemy udział w tej dyskusji to wiemy, ale też jest pole do tego, żeby zostać kontrolerem, więc jest pytanie, czy rzeczywiście jest tak, że każdy obywatel, który spełnia wymagania, to też trzeba tutaj powiedzieć, ale czy jest to możliwe, czy prowadzicie państwo nabór na kursy. Jeżeli tak, kiedy rozpoczynają się najbliższe, ile ich będzie w tym roku i jak państwo sądzicie, ile osób w tym roku może ukończyć ten kurs i zakończyć go wynikiem pozytywnym tak, żeby podjąć pracę w agencji i również otrzymywać tak atrakcyjne wynagrodzenie?

Druga rzecz, o którą chcę zapytać, to jest kwestia okresu konsultacji. Tutaj padła informacja, że on jest 30-dniowy, ale myślę, że też interesuje nas, kiedy ten okres 30-dniowy upływa. Czyli kiedy będzie możliwość podpisywania już konkretnych umów i wejścia w życie tych porozumień? Oczywiście pod warunkiem, że nie będzie wobec tego sprzeciwu.

Chcę również zapytać o taką rzecz, która dotarła do nas posłów, myślę, że do większości. Otóż ze strony kontrolerów w Gdańsku pojawiła się informacja, że jest bardzo duża różnica między stawkami w tym regulaminie, między stawkami na przykład w Gdańsku, ale po przeanalizowaniu widzę, że też choćby w Katowicach, w Krakowie, w stosunku do Warszawy. Wydaje się, że z jednej strony, oczywiście rozumiem, że koszty życia w stolicy są wyższe niż w wielu innych miejscach w Polsce. Chociaż jeżeli chodzi o Katowice czy Kraków to niekoniecznie. Natomiast pytanie takie, jakie jest uzasadnienie aż tak dużej różnicy? Bo jednak praca wykonywana jest dokładnie taka sama. W związku z tym rozumiejąc wymiar ekonomiczny związany z miejscem wykonywania pracy, to stoję na stanowisku, że taka sama praca powinna być tak samo wynagradzana. Pytanie, czy te różnice muszą być aż tak duże i co wpływa na te różnice? Tutaj zarówno pismo, na które się powołuję, ale kontrolerzy z Katowic czy Krakowa też patrzą na to w taki sposób. Powiedzmy, że oczekują jakiejś konkretnej i kompleksowej informacji w tej sprawie.

Już na koniec, żeby też dać przestrzeń do tej informacji, chciałem zapytać o premię inflacyjną, bo tu, przepraszam panie pośle, że się odwołam do pańskich słów, ale tak dyskretnie pominął pan wyliczenie premii inflacyjnej czy tego dodatku inflacyjnego. Oczekiwałbym jednak, żeby tutaj padła ta informacja. Wszyscy wiemy, że inflacja jest niezwykle wysoka i zarzucanie, że pracodawcy czy pracownicy chcą również mieć możliwość wyrównania tych strat, które wynikają z wysokiej inflacji, czyli utraty wartości swojego wynagrodzenia... Uważam, że jednak nie powinniśmy iść w tym kierunku. Uważam, że rząd dzisiaj robi dużo, żeby ta inflacja utrzymywała się na wysokim poziomie w przeciwieństwie do banku centralnego i to jest tak naprawdę problem. Myślę, że jednak...

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Panie przewodniczący, przechodzimy na tematy, które nie są związane z dzisiejszym przedmiotem posiedzenia.

**Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):**

Sam pan zwrócił uwagę, że w tym regulaminie jest przewidziane takie wyrównanie inflacyjnej, więc odnoszę się do regulaminu. Rozumiem, że wtedy, kiedy jest pewna trudność wynikająca z materii sprawy próbujemy się bronić, ale proszę tak tego nie odbierać,

bo to jest poważny problem, który nie dotyczy tylko kontrolerów, ale wszystkich pracowników w całej Polsce. Uważam, że to akurat jest ważny element tego wynagrodzenia, że taką politykę, która powoduje wzrost cen, po prostu też to uwzględnia. Proszę, żeby jednak nie zarzucać ludziom, w szczególności kontrolerom, że chcą to również mieć uwzględnione w regulaminie, skoro oni nie odpowiadają za inflację, kto inny odpowiada. W związku z tym bardzo bym prosił o informację jak będzie wyliczane to wyrównanie inflacyjne, bo to jest niezwykle interesujące. Bardzo dziękuję.

**Posel Jerzy Polaczek (PiS):**

Panie pośle, tutaj tylko jedno zdanie komentarza. Oczywiście to, że ja sobie tego nie wyliczyłem, nie wynika z tego, że nie chciałem, po prostu nie było na to czasu. Z drugiej strony według tego wzoru, który jest zawarty w tych dokumentach, mogę panu to udostępnić za chwilę to proszę to wyliczyć w ciągu 10 minut. Wtedy będziemy mogli ten dodatek jeszcze uzupełnić.

Natomiast udzielę teraz głosu kolejno przedstawicielom strony rządowej, Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, koleżankom i kolegom i jeszcze raz odwołuje się do jednego podstawowego faktu, do tego porównania danych, które wiążą się z wpływami, a 99% wpływów Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej pochodzi z opłat nawigacyjnych, które są przychodem tej państwowej osoby prawnej. Jak powiedziałem, nie mniej jak 230 mln zł z tytułu ograniczenia ruchu lotniczego nad Polską, zwłaszcza po wybuchu wojny na Ukrainie, PAŻP będzie miała mniej. Jeśli pan postuluje, panie przewodniczący, żeby finansować to z kredytu inwestycyjnego albo kredytu obrotowego, to możemy za chwilę przejść do ciekawej dyskusji. Proszę przedstawicieli strony rządowej, a następnie koleżanki i kolegów ze związku.

**Posel Mirosław Suchoń (Polska2050):**

Nic takiego nie postulowałem.

**Posel Jerzy Polaczek (PiS):**

Tak odebrałem tę wypowiedź.

**Posel Mirosław Suchoń (Polska2050):**

To źle pan odebrał.

**Posel Piotr Król (PiS) – spoza składu podkomisji:**

Proszę dać materiały panu przewodniczącemu. Niech sobie policzy ten wskaźnik. Nie brońmy chłopu, niech sobie policzy.

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Lotnictwa w MI Beata Mielezkiewicz:**

To może powiem krótko. Strona rządowa na tym etapie jeszcze nie ma wykonanych analiz, dlatego że trwa okres konsultacji. My zapoznajemy się na roboczo z tymi dokumentami, natomiast nie znamy jeszcze dokumentu końcowego jaki wyjdzie z konsultacji. W związku z tym na tym etapie strona rządowa nie będzie się wypowiadała na temat tych dokumentów, bo one nie są jeszcze wersją ostateczną, a po konsultacjach mogą ulec jeszcze drobnym zmianom. Kiedy trafią do ministra infrastruktury w okresie 14-dniowym do zatwierdzenia, wtedy analizujemy, już zapoznajemy się, ale nie jest to jeszcze ten końcowy dokument, do którego możemy się odnieść.

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Dziękuję bardzo. Teraz pani prezes czy pan prezes Rodak. Proszę bardzo.

**Zastępca prezesa PAŻP Maciej Rodak:**

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Izbo, szanowni państwo, postaram się odnieść do kilku z wielu pytań tych, które przede wszystkim dotyczą obszaru operacyjnego. Może zacznę od *single person operations*, dlatego że to był jeden z elementów, który przeważał w tym sporze zbiorowym, do którego my się również odnosimy w czasie negocjacji. Przy okazji również przygotowanie i wdrożenie tej procedury pracy jednostanowiskowej znajdowało się w raporcie Najwyższej Izby Kontroli, który niedawno czytaliśmy

w firmie. Tak, jest to temat w tej chwili jeden z najważniejszych w operacjach Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Przystąpiliśmy w pierwszym rzucie do ograniczenia stosowania *single person operations*. Przepraszam za makaronizmy, których będę używał, ale po prostu jest mi łatwiej używać nazw, które są powszechnie znane.

W międzyczasie przystąpiliśmy do kompleksowego przeglądu wszystkich analiz, które były robione. Wiedząc o tym, że istnieją ośrodki, w których powinny te ograniczenia stosowania SPO być wdrożone. Tam został zastosowany zupełnie nowy podział oprócz *single person operations* wprowadzamy pojęcie *alone person operations*, czyli nie ma innego kontrolera. Hipotetyczny przypadek *single person operation* z kontrolerem dodatkowym, który jest dostępny poza godzinami pracy lub w ramach godzin pracy. Kompleksowa analiza i redukcja zagrożeń, które mogły być z tym związane postępują. Ustaliliśmy ze stroną społeczną sam fakt podjęcia tych prac. Rozpoczęliśmy te prace. Jeżeli takie będzie życzenie, będziemy sekretariat podkomisji informowali o tych postępach, jeżeli mogę tak zasugerować.

Kwestia nadgodzin i liczby kontrolerów ruchu lotniczego. To prawda, że w okresie pandemicznym były wstrzymane szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego. W tej chwili trwa nabór. Było zgłoszenie 4000 kandydatów na kontrolerów. Przy okazji odpowiem też na drugie pytanie. Tak, każdy obywatel Polski, który spełnia zarówno warunki kwalifikacji własnych, kwalifikacji ukończenia określonej szkoły i kwalifikacji wiekowych może startować. W tej chwili z 4000 kandydatów zostało zakwalifikowanych wstępnie 1000. W tej chwili odbywają się spotkania z tymi kandydatami. Na samo szkolenie już z założeniem, że dociągniemy tych kandydatów do licencji, w tej chwili mamy 25 osób. Drugi dwuletni kurs jest przygotowany na listopad tego roku, tak że w tym roku mają być dwa kursy. Rozpoczęliśmy to odtwarzanie.

Dość złożona kwestia, którą się postaram skrócić. Różnice między wynagrodzeniami w terenie, a wynagrodzeniami w Warszawie to jest problem, który jest trochę szerszy, niż pomiędzy samymi grupami kontrolerskimi, bo mamy też inne służby ruchu lotniczego. Tutaj kilka elementów trzeba wziąć pod uwagę. Nie jestem w tej chwili w stanie wszystkich szczegółów z pamięci podać, natomiast trzeba pamiętać o tym, że mamy w Polsce strefy, można powiedzieć, poboru opłat. Jedna strefa to jest strefa kontroli obszaru, gdzie publikowana i stosowana jest zupełnie odrębna stawka jednostkowa. Ona ma prawo pracować tylko na infrastrukturę, służby kontroli obszaru i służby bezpośredniego wsparcia kontroli obszaru. To należy traktować zupełnie inaczej.

Natomiast jeżeli chodzi o służby kontroli lotniska i kontroli zbliżania, to jeśli chodzi o lotniska, to w pełni stosowane są tutaj strefy opłat tak zwanych terminalowych, czyli samolot lądujący w Gdańsku, Krakowie, Bydgoszczy, Szymanach, lotniskach regionalnych wobec niego stosowane są jednostki do wspólnej strefy opłat terminalowych. Warszawa znajduje się w osobnej strefie opłat terminalowych. Jeśli chodzi o kontrolę zbliżania, to jest to pewna mieszanka. Przede wszystkim jest to stawka terminalowa, w części jest stawka obszarowa, dlatego że część pracy kontrolerów jest realizowana na potrzeby kontroli obszaru. Znowu, ponieważ jest to osobna stawka terminalowa na Warszawę, to kontrolerzy warszawscy są wynagradzani na podstawie innej stawki niż inni kontrolerzy w regionie. To jest jeden z takich ważniejszych elementów różnicujących te wynagrodzenia. Tak było i tak będzie, dopóki będziemy stosowali regulację *Single European Sky*.

Nie mówię, że to jest jedyny element różnicujący zarobki. Tam wchodzi w grę oczywiście kwestie wielkości ruchu, one były również stosowane w poprzednich regulacjach i muszą być tutaj brane pod uwagę. Jeżeli to wytłumaczenie wystarczy, to dobrze, natomiast jeśli będą potrzebne jakieś bardziej precyzyjne i bardziej szczegółowe wyjaśnienia, to będziemy musieli się do tego odnieść niezależnie. Nie wiem, co jeszcze operacyjnie mogę przedstawić. Może z mojej strony to wszystko.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Uzupełniająco pani prezes.

**Prezes PAŻP Anita Oleksiak:**

Jeszcze tylko w kwestii uzupełnienia, bo dzisiaj nie jesteśmy w stanie odpowiedzieć na wszystkie pytania w sposób szczegółowy. Jeśli będzie taka potrzeba, doprecyzujemy

wszystko po procesie konsultacji. Jeszcze jesteśmy w tym procesie i niektóre niewielkie elementy jeszcze mogą ulec zmianie.

Jeżeli chodzi o kwestię obozów kondycyjnych i kursów szkoleniowych, to będą one dostosowane do możliwości agencji. Nie jest powiedziane, że będą one realizowane od razu. Jest to wpisane, natomiast w chwili obecnej mamy to wstrzymane z uwagi na sytuację, w której jesteśmy. Jeżeli chodzi o okres konsultacji to on trwa u nas do 25 czerwca.

Jeżeli chodzi o kwestie premii inflacyjnej, jak to będzie wyliczane. Tak, faktycznie wzory tutaj przygotowane są dosyć skomplikowane. Chciałam podkreślić jedną rzecz, bo być może jest to niefortunna nazwa określenia tego komponentu, natomiast jest to element, który my mamy zabezpieczony w planie skuteczności działania. Generalnie to nie jest coś dodatkowego, co wykracza poza nasz budżet i jesteśmy regulowani tym w taki sposób, że jeżeli to przekracza dany element, który mamy zabezpieczony, to później w systemie zwanym N+2, czyli za 2 lata, jesteśmy w stanie to po prostu odzyskać. To jest nazywane jako premia inflacyjna, natomiast to jest składnik planu skuteczności działania. Dziękuję.

#### **Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję bardzo. Teraz poprosimy stronę społeczną, następnie zgłosił się pan poseł Sośnierz. Jeśli będą inne pytania, to proszę się zapisywać. Proszę bardzo.

#### **Wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego Andrzej Fenrych:**

Dzień dobry państwu. Andrzej Fenrych wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego. Szanowny panie, przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, postaram się zwięźle odnieść do obszernego materiału komentarza ze strony panów posłów. Myślę, że pan poseł Jerzy Polaczek chciał zrobić wrażenie na nas tutaj na sali i na wszystkich, którzy nas pewnie teraz oglądają w internecie. Podając kwoty, za każdym razem zapomniał dodać, że to kwoty brutto. Czy policzył dobrze? Prawdopodobnie tak. Czy te kwoty mają sens? Myślę, że tak właśnie Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wyceniła naszą pracę, pracę kontrolerów ruchu lotniczego.

Czy to jest typowe, że zarobki są różnicowane między organami kontroli ruchu lotniczego? Tak. Tak jest w Europie, w cywilizowanym świecie. Mimo że wykonuje się jeden zawód, to wykonuje się pracę w różnych miejscach, w różnych organach kontroli i w różnym natężeniu ruchu. Tak jak był uprzejmy powiedzieć pan prezes Rodak, również istotne są kwestie w jaki sposób jest to rozliczane. To, co znowu trzeba tu powtórzyć, mówiłem o tym bodajże na ostatniej Komisji, kiedy mieliśmy szansę tutaj się spotkać, chcę to przypomnieć, bo to wszyscy państwo i tu na sali, i wszyscy nas oglądający, słuchający powinniście mieć z tyłu głowy, gdy rozmawiamy o tym, na jakich zasadach pracują kontrolerzy ruchu lotniczego. Ani jednej złotówki nie bierzemy z polskiego budżetu. Jest jedna drobna dotacja za obsługę lotnictwa państwowego i tak zwanych lotów VFR. Nie jesteśmy obciążeniem dla budżetu państwa. To my zarabiamy dla Polski pieniądze, nie tylko dla siebie, ale i dla kraju, dodatkowo zostawimy je tutaj w formie choćby podatków.

Szanowni państwo, była mowa o tym, że każdy może zostać kontrolerem. Słyszeliście również, że zgłasza się 5000 osób, z nich 25 ostatecznie zostanie wybranych, może 10 zrobi licencję. Jesteśmy grupą deficytową. Póki co niezbędną, póki sztuczna inteligencja i najnowsze zdobycze technologii nas nie zastąpią, jesteśmy prostu potrzebni. Nie ma innej możliwości, by zachęcić ludzi do pracy w tym zawodzie niż płacić właśnie tak, na tych zasadach. Obraz kreowany przez pana posła Jerzego Polaczka, że hulamy po świecie za grube pieniądze jest nieprawdziwy. Nigdy w życiu nie byłem na kursie językowym, nigdy w życiu, a pracuję prawie 26 lat.

Naprawdę to jest moment, że mamy szansę naprawić szereg mechanizmów kształcenia, podtrzymywania kompetencji kontrolerskich, utrzymywania ludzi w zawodzie i czynienia tej pracy naprawdę atrakcyjną. Myślę, że jednym ze skutków ubocznych tego wszystkiego, co się wydarzyło w ostatnich tygodniach czy też miesiącach, to jest popularyzacja zawodu. Naprawdę czerpiemy z tego garściami i ze strony pracodawcy, i ze strony związku zawodowego. Mamy nadzieję, że wielu ludzi przyjdzie do tego zawodu

i nie będziemy mieli problemu z tym, by uzupełnić luki, bo nie chcemy nadgodzin. Nie chcemy. Dlatego wprowadzamy pewne restrykcje i bardzo się cieszę, jestem dumny, że udało nam się porozumieć na tym tle z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej. Chodzi mi o zasady pracy w nocy wychodzące naprzeciwko nowoczesnym regulacjom czasu pracy w lotnictwie, choćby w przypadku załóg latających, załóg lotniczych. To wszystko jest dla bezpieczeństwa.

Szanowni państwo, mam nadzieję, że w najbliższych dniach dojdziemy do końca rozmów, w których już na tym etapie włączone są wszystkie organizacje związkowe działające w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Każda z tych organizacji ma szansę wnieść swoje uwagi. Nawet my mamy pewne drobne jeszcze korekty do wprowadzenia, ponieważ rozmowy trwały do ostatniej chwili. Dokumentacja została rozesłana do stron uczestników konsultacji minutę przed północą w ostatnim dniu, kiedy ten termin nam upływał. Rozmowy trwały do ostatniego momentu. Są pewne niedociągnięcia, są pewne drobnostki. Nasze analizy, jeśli chodzi o wycenę pracy kontrolerów, też jeszcze trwały. Uważamy, że na przykład na lotnisku w Krakowie warto by było zapłacić im więcej. Tak uważamy i myślę, że niewiele nas dzieli od zawarcia porozumienia. Naprawdę my chcemy spokojnie pracować. Życzymy państwu szczęśliwych wysokich lotów i nie chcemy być ani w telewizji, ani gośćmi na posiedzeniach Komisji, naprawdę. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo dziękuję. Zanim oddam głos panu Sośnierzowi, chciałbym przekazać tylko jedną rzecz. Obiecaliśmy państwu, że na posiedzeniu tej Komisji będziemy chcieli rozmawiać na temat raportu Najwyższej Izby Kontroli w sprawie poprzedniego prezesa, który nas na pewno obserwuje. Tak, panie przewodniczący? Chcemy poinformować, że ona się odbędzie być może jeszcze w lipcu. Czekamy na raport końcowy. Będą zaproszeni przedstawiciele Najwyższej Izby Kontroli, którzy w tej sprawie będą przedstawiali wnioski pokontrolne, więc to co się działo musi być do końca wyjaśnione. Oczywiście pana prezesa Janiszewskiego też zaprosimy, żeby mógł się odnieść, dlaczego doprowadził do takiej sytuacji, dlaczego tak wysokie wynagrodzenia również były po jego stronie i dlaczego doprowadził do takiego chaosu, że kontrolerzy zeszli z wież i doszło do takiego paraliżu. Obiecuję państwu rzeczywiście to zrealizujemy. Czekam tylko na ostateczny termin Najwyższej Izby Kontroli, która będzie mogła to już przedstawić.

Bardzo proszę, teraz pan poseł Sośnierz.

**Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):**

Dziękuję. W wypowiedzi pana Jerzego Polaczka mieliśmy taki akcent jakby pan poseł próbował budzić nam sumienia, apelować o jakiś umiar w tych żądaniach płacowych. Taki był podtekst tego. Prawda? Nie wypowiedział pan tego otwartym tekstem...

**Poseł Piotr Król (PiS) – spoza składu podkomisji:**

*Wypowiedź poza mikrofonem.*

**Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):**

Zadaję. Zaraz do tego przejdę. To jest wstęp do mojego pytania. Proszę go nie recenzować. To jest to jest spojrzenie...

**Poseł Piotr Król (PiS) – spoza składu podkomisji:**

*Wypowiedź poza mikrofonem.*

**Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):**

Mogę. Jak pan dostanie głos też będzie komentował, ale na razie nie dostał pan głosu.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Mam prośbę, żebyśmy sobie nie wchodzili zdanie. Bardzo proszę, panie pośle, niech pan kontynuuje.

**Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):**

To jest niewłaściwe podejście, które opiera się na przekonaniu, że można zaapelować do jakiejś grupy i ona wtedy zrezygnuje ze swojej pozycji negocjacyjnej tylko dlatego, że to jest słuszne czy niesłuszne. To tak nie działa. Świat niestety tak nie chce działać,



jeśli damy jakiejś grupie możliwość czy przewagę negocjacyjną w postaci tego, że jest na przykład nieliczna i nie ma jej kim zastąpić, to ona nauczy się swoją przewagę wykorzystywać, a ideologię lub jakieś usprawiedliwienie sobie dorobi, że to odpowiedzialna praca lub coś tam. Inne prace też są odpowiedzialne, a trzeba je wykonywać czasami za mniejsze pieniądze, bo są ludzie, którzy mogą nas zastąpić.

Tutaj docieramy do źródła problemu, bo jak się dowiadujemy, że tych kontrolerów zgłasza się 5000 chętnych, dla takiego wynagrodzenia to nic dziwnego. To się nie ma co dziwić. Natomiast kształcimy tylko 25, tylko 10 dostanie licencję. Właśnie tu tworzymy wąskie gardło i potem zmagamy się z tego konsekwencjami. Apelowanie, jakieś tam wyliczanie nie ma sensu. Po prostu trzeba stworzyć sytuację, w której będziemy mieli dwóch, trzech wykształconych, w pełni gotowych do pracy kontrolerów na jedno miejsce i wtedy zacznie się licytacja w dół po tamtej stronie. Okaze się, że są chętni do pracy za połowę ceny albo i mniej. To jest rozwiązanie tej sytuacji. Pan mówił, że na budżecie państwa nie ciężycie. OK., ale na pasażerach lotniczych już jak najbardziej. Już na Komisji Infrastruktury były głosy, żeby PAŻP przeszedł na finansowanie budżetowe, w związku z tym, że się nie wyrabia. Może i do tego dojdziemy.

Żadne apele nie mają tu sensu. Po prostu trzeba stworzyć sytuację, w której będziemy mieli więcej kandydatów na jedno miejsce niż mamy miejsc do obsadzenia. To jest proste, więc moje pytanie jest takie: dlaczego tworzymy to wąskie gardło? Z czego wynika, że kształcimy aż tak mało tych kontrolerów? Na czym polega problem z takim gwałtownym odsiewem, że z 5000 kształcimy tylko 25? Czy są jakieś nadmierne wymagania? Tak w skrócie, co można z tym zrobić? Co można zrobić z tym, żebyśmy kształcili znacznie więcej, dwa, trzy razy więcej, tych kontrolerów niż kształcimy? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję. Za chwilę będzie państwo odpowiadać. Pan poseł Król jeszcze poprosił o zabranie głosu. Proszę bardzo.

**Poseł Piotr Król (PiS) – spoza składu podkomisji:**

Dziękuję bardzo. Chciałbym zapytać, bo to jest w mojej ocenie istotny wątek dotyczący finansowania PAŻP-u, bo oczywiście możemy mówić o tym, że tutaj nie jest zaangażowany bezpośrednio budżet. Nie trzeba być specjalnym prorokiem, że państwo polskie nie może sobie pozwolić na to, żeby PAŻP zbankrutował. Dlatego chciałem zapytać, a ten wątek między innymi poruszał pan minister Polaczek. Mieliśmy taki bardzo smutny epizod, kiedy Rosjanie, którzy zajęli w pierwszej fazie część Ukrainy, zestrzelili holenderski samolot nad tym terytorium. Dlaczego o tym mówię? Jeżeli Polska i PAŻP czy Polska za pośrednictwem PAŻP-u otrzymuje wpływy za wchodzenie w naszą przestrzeń lotniczą, to wtedy się pojawiła informacja, że po tym zestrzeleniu linie lotnicze w kierunkach na osi zachód-wschód zrezygnowały między innymi z wchodzenia w polską przestrzeń powietrzną. Chciałem zapytać, jakie konsekwencje finansowe z tego wynikają dla PAŻP-u?

Druga sprawa jest, powiedziałbym, społeczno-ludzka. Korzystając z obecności panów kontrolerów, rozumiem, że zawsze jest jakaś przyczyna konfliktu. Ja sobie tak to tłumaczę. Mieliśmy skrajnie trudną sytuację, bo nikt epidemii nie planował ani nie wiedział, kiedy ona się skończy, jak ona będzie przebiegać itd. Doszło do takiej sytuacji – tutaj bardzo bym panów prosił, żebyście mnie sprostowali – że najdelikatniej mówiąc gros ruchu lotniczego, pan minister Polaczek rok 2020 pominął... Rozumiem, że chodzi o tą analizę finansową. Chodziło mi o to, żeby poznać państwa opinię w zakresie przyczyny tego konfliktu. Ruch lotniczy w dużej mierze po prostu zamarł.

Chciałem zapytać jak człowiek człowieka. W takiej sytuacji, gdy wykonuję zawód, który jest ściśle związany z ruchem lotniczym, a tego ruchu lotniczego nie było, to z punktu widzenia pracodawcy mogą się pojawić pomysły na przykład, żeby zwolnić jakąś grupę pracowników. O to chciałem zapytać. Czy były takie zwolnienia, czy indywidualne, czy grupowe? Zwracam się tutaj do przedstawicieli strony związkowej. Ze strony pracodawcy mogą się też pojawić takie pomysły, żeby dokonywać jakiś zmian w umowach o pracę. Rozumiem, że jak zajmuję się ściśle jakimś odcinkiem, a w tym odcinku pracy nie ma, to może się pojawiać oddelegowanie pracowników. Niektórzy z panów kontrolerów są bardzo kompetentni poza wiedzą dotyczącą ruchu lotniczego. Zajmują się językiem

albo są pilotami, więc być może ktoś dostał propozycję... Przepraszam, patrzę na pana przeczącego, ale wiem, że też ma takie talenty, że na przykład został przesunięty na stanowisko pilota.

Krótko. To mogło budować atmosferę niepewności w środowisku kontrolerów, bo wyrzucają z roboty, pensje obcinają, nagle kontrolerowi każą być pilotem, może nie latał ileś lat albo woli być kontrolerem. Trochę to tak z boku wygląda, że roboty nie było, specjalnie nie zwalniano – pozwolę sobie zrobić takie wyprzedzające założenie – i pojawił się potężny konflikt, że musimy więcej zarabiać. Proszę wybaczyć, ale głównie zajmuję się w życiu transportem drogowym, kolejowym. Dlatego przyszedłem, żeby móc bezpośrednio zadać pytania. Z perspektywy panów, co jest przyczyną takiej sporej namiętności?

Pozwolę sobie założyć, że państwo decydowali o tym, kto was reprezentuje i to był państwa wybór, a nie, że pani prezes przyszła i powiedziała, że musicie mieć tego reprezentanta, bo my chcemy, żeby negocjacje były namiętne. Ktoś pisze, relacjonując negocjacje, że wygraliśmy bitwę. W kontekście jeszcze niezakończonych wojny, za wschodnią granicą ludzie umierają, to używanie takiej terminologii w takim kontekście... Po prostu mam wrażenie, że jest jakaś namiętność i nie do końca wiadomo, czym ona została spowodowana. Wszystkim zależy na tym, żeby ruch lotniczy w Polsce, szczególnie w okresie nadchodzących wakacji spokojnie funkcjonował, bo każdy chciałby raz na urlop wyjechać, szczególnie ci, których na to stać, żeby sobie gdzieś polecieć samolotem. Wszystkim nam zależy na tym, żeby to się odbudowało. Chciałem poznać państwa zdanie, skąd się wzięła, w mojej ocenie, proszę się nie gniewać, niepotrzebna namiętność. Wszyscy kibicujemy temu, żeby państwo się porozumieli, żeby był spokój.

Ostatnia kwestia. A propos pytania, które zadał mój poprzednik, bo pojawił się tam wątek kontrolerów, czy prawdą jest – pytam z perspektywy ojca syna, który akurat robił maturę, zaintrygowało mnie to, że po maturze można próbować dostać pracę, może go przekonam – że nie można zostać w Polsce kontrolerem bez udziału panów kontrolerów? Na przykład gdybym chciał zostać sędzią, mam na tyle bujną fantazję, to jednak pan prezydent mnie mianuje. Nie musi być sędzią. Czy to jest prawda, że na każdym etapie zdobywania tych kwalifikacji i ostatecznie zostanie kontrolerem, bez udziału panów kontenerów nie może się odbyć. Takie cztery wątki chciałem poruszyć. Dziękuję bardzo.

#### **Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Na pewno strona społeczna za chwilę odpowie, ale ja tylko zwracam uwagę, panie przewodniczący, że my chyba trzykrotnie albo czterokrotnie zwołaliśmy komisję, informując od dwóch lat, że napięcie rośnie między prezesem, a załogą i mogło do tego nie dojść.

#### **Poseł Piotr Król (PiS) – spoza składu podkomisji:**

Uprzejmie dziękuję, ale bardziej mi zależało na odpowiedzi PAŻP-u i panów, a pan przewodniczący z niewiadomych dla mnie względów wyszedł, więc nie wziął udziału w dyskusji. Wiem, do kogo kieruję pytanie: do PAŻP-u i do panów kontrolerów. Dziękuję bardzo.

#### **Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Zwracam tylko uwagę na to, że nie powinno w ogóle dojść do takiej sytuacji. Na to zwracałem uwagę jako przewodniczący podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego, że do tego nie powinno dojść i ktoś do tego doprowadził. Dopiero jak mleko się wylało, to został prezes odwołany. Przecież nie został odwołany za to, że tak dobrze zarządzał tym, tylko tak źle zarządzał. Tylko gdzie był nadzór przez te 2 lata? Właśnie w czasie wojny dochodzi do takiej sytuacji, że był odwoływany prezes PAŻP-u. Trzeba było nad tym zapanować dużo wcześniej. Natomiast kto tutaj ma rację? Rozumiem, że od tego są instytucje, które to wyjaśniają, natomiast nie powinno do tego dojść.

Dobrze. W pierwszej kolejności poproszę przedstawicieli PAŻP-u, bo były do nich pytania.

#### **Prezes PAŻP Anita Oleksiak:**

Odnosnie do wąskich gardeł, jeżeli chodzi o szkolenia kontrolerów, tutaj było takie pytanie. Jest to bardzo nieznaczna liczba osób, które zdaje egzamin i otrzymuje licencję. W chwili obecnej bardzo mocno pracujemy nad tym, układamy plany szkoleń i sposób

szkoleń. Jesteśmy aktualnie na tym etapie, więc już trochę nawiązując do wcześniejszych pytań, że jeżeli szanowni panowie z Komisji pozwolą, to przekażę taki plan szkoleń, jak już go ustalimy i uzgodnimy. Przekażemy, jak agencja to widzi, bo bardzo mocno nad tym pracujemy, widząc te wąskie gardła.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Pani prezes, a tak z pani doświadczenia, bo już pani pracuje pewien czas, zapytam uzupełniając. Dlaczego nie było tych szkoleń przez ostatnie dwa lata przed panią? Dlaczego one były tak ograniczone i te egzaminy tak rzadko się odbywały i faktycznie nie można było tych kontrolerów lotu, można powiedzieć, uzupełnić?

**Prezes PAŻP Anita Oleksiak:**

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to nie odpowiem na to pytanie. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo wymowna odpowiedź. Mam nadzieję, że przy okazji raportu kontroli Najwyższej Izby Kontroli będziemy na ten temat dłużej rozmawiać. Wiem, że pani jest pewnie niezręcznie, ale to chyba jest główny problem, że nie szkolono i nie było nowych kontrolerów.

Dobrze. Czy ktoś z państwa jeszcze, bo tu było pytanie do przedstawicieli ministerstwa? Dobrze. Teraz przechodzimy do strony społecznej, bo jeszcze pani się zgłasza, ale to za chwilę. Teraz strona społeczna. Proszę bardzo, kilka pytań padło. Proszę o odpowiedź.

**Wiceprzewodniczący ZZKRL Andrzej Fenrych:**

Namiętność kojarzy się z miłością, a myślę, że to wszystko wzięło się z gniewu. Pamiętam dokładnie to był 16 listopada ubiegłego roku. Napisałem list do pana posła Jerzego Polaczka i prosiłem o pomoc. Zależało nam na tym, żeby problemy rozwiązać sprawnie i po cichu. Niestety nic się nie wydarzyło.

Dlaczego to się tak potoczyło? Dlaczego było tak namiętnie? Szanowni państwo, gdy wybuchła pandemia wszystkie organizacje społeczne działające w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej spotkały się z pracodawcą, ówczesnym prezesem, i wyraziły pełną gotowość, chęć, a nawet złożyły projekt zmian w funkcjonowaniu agencji. Chodzi mi głównie o redukcję wynagrodzeń tak, by czynić oszczędności. To nie spotkało się ze zrozumieniem i dobrym przyjęciem drugiej strony. Ówczesny prezes Janiszewski, pełniący obowiązki prezesa Janusz Janiszewski, miał jakiś swój pomysł na to, jak to zrobić. To był pomysł, który nie przewidywał dialogu ze stroną społeczną. To były kolejne obniżki związane z pandemią, a potem wprowadził nowy regulamin, absolutnie uznaniowy, niesprawiedliwy, bez przyszłości i poczucia sprawiedliwości wśród załogi. To stąd się wzięło całe zamieszanie. Niestety taka jest nasza diagnoza i taki jest punkt widzenia.

Przechodząc do wątku kształcenia kontrolerów, nie wiem, czy państwo wiecie, ale jest w Polsce szkoła, która za pieniądze podatników kształci kontrolerów ruchu lotniczego i wypuszcza ich na rynek z licencją tak zwanego studenta kontrolera. Mówię o cywilnych kontrolerach. To jest akademie w Dęblinie. Są tam cywilne studia. Młodzi ludzie trafiają tam z miłości do lotnictwa, ponieważ chcą być kontrolerami, polski podatnik łoży na ich studia, a oni potem zostają bez pracy. To jest pewien potencjał ludzki pasjonatów do wykorzystania, który był dotychczas marnowany. Tyle, jeśli chodzi o to, że można nas uzupełnić, zastąpić lub stworzyć rynek wewnętrzny albo też uzupełnić braki w miarę sprawnie.

Co do wykonywania innych zawodów, to znaczy bardzo mi miło, że pan poseł mnie tutaj przywołuje, ale to jest mój drugi, zupełnie niezależny zawód. Mam ten komfort, że mam uprawnienia, od niedawna, dzięki pandemii również kapitana na Boeingu i również mogę to robić. Większość kontrolerów ma swoje drugie zawody, drugie zajęcia, jakieś umiejętności. W większości ludzie są po studiach, naprawdę bystre umysły. Liczyliśmy się z tym, że stracimy pracę. Proces zwolnień grupowych w agencji był wprowadzony. Co do nas były nieco inne plany. Mieliśmy pracować na innych zasadach. W związku z tym ludzie podjęli się również innych zajęć i otworzyli biznesy bądź nawet niektórzy rezygnowali. Pamiętajcie państwo, niektórzy z nas odrzucili wypowiedzenia zmieniające,

niektórzy po prostu zrezygnowali z pracy sami. To było zupełnie niepotrzebne. Mamy nadzieję, że teraz będzie spokojniej i mamy nadzieję, że zawirowania polityczne i epidemiczne przejdą do historii. Wszystkim nam zależy na pokoju na świecie, świętym pokoju w pracy i dobrobycie w kraju, ale na te rzeczy nie mamy wpływu. Tak? Zapewniam, że jesteśmy normalnymi ludźmi i da się z nami dogadać. Dziękuję.

#### **Przewodniczący ZZKRL Maciej Sosnowski:**

Pozwolę sobie uzupełnić wypowiedź kolegi o to, o co pan poseł zapytał, o to ludzkie powiedzenie sobie po męsku, o co chodziło. Tak, jak kolega wspominał o tym, że organizacje związkowe wystąpiły do prezesa Janiszewskiego o to, aby zmienić zasady wynagradzania na okres przejściowy, wtedy, kiedy faktycznie agencja jest w trudnym w trudnym okresie. On to odrzucił. Zapominamy mówić o tym, o czym my mówimy od samego początku i tu przywołane przez prezesa Rodaka SPO jest tylko tak naprawdę początkiem upadku kultury bezpieczeństwa w naszej organizacji. Nie można o tym zapominać. Sprowadza się nas i konflikty, w którym nadal tkwimy... Aczkolwiek uważam, że wychodzimy z niego obronną ręką i jedna, i druga strona powinny być z tego zadowolone.

Tak naprawdę zapominamy o tym, że Janiszewski i jego najbliżsi współpracownicy zniszczyli tę organizację, jeśli chodzi o bezpieczeństwo, o to, co jest najważniejsze w tym wszystkim. Dlaczego to zniszczyli? Dlatego, że spowodowali w ludziach strach przed składaniem raportów i wskazywaniem nieprawidłowości, które miały miejsce. Ci ludzie także powodowali, że byliśmy zmuszani do pracy jednoosobowej w warunkach trudniejszych często niż przy pracy dwuosobowej. Po prostu to było jawne narażanie pasażerów na niebezpieczeństwo i my stanowczo się temu sprzeciwiamy. Cały czas o tym wspominaamy i cieszymy się, że w drodze negocjacji od początku kwietnia ten najważniejszy nasz postulat bezpieczeństwa został jak najszybciej przywrócony w organizacji i z tego dzisiaj korzystamy. Zmiany systemowe są potrzebne właśnie po to, żeby nie było pracy w nadgodzinach, w godzinach nadliczbowych, żebyśmy nie byli przemęczeni, bo to wszystko wpływa na bezpieczeństwo ruchu lotniczego.

Chciałem przypomnieć słowa pana ministra Horały, który powiedział „będziecie pracować dłużej, tylko po prostu nie będziemy wam za to dodatkowo płacić”. Zapomina o tym, że nie chodzi o to, żebyśmy my pracowali więcej. Chodzi o to, żebyśmy mieli właściwy wypoczynek i regenerację po pracy, którą wykonujemy. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej to nie jest fabryka gwoździ. Naprawdę, proszę o tym nie zapominać, że ruch lotniczy swój status najbezpieczniejszego środka transportu nie zawdzięcza tylko technice i samolotom, ale również pilotom i kontrolerom, którzy czuwają nad tym, żeby było bezpiecznie. Dziękuję bardzo.

#### **Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dobrze. Mamy zgłoszenia dwóch posłów, pan poseł Polaczek, poseł Suchoń, ale jeszcze pani. Momencik, sekundkę. Teraz poprosimy panią, ponieważ pani już od dłuższego czasu się zgłaszała. Proszę o przedstawienie się i proszę o zabranie głosu. Jeśli mogę prosić o zrobienie tego zwięźle, to będę wdzięczny.

#### **Country Manager w International Air Transport Association Joanna Wolf:**

Dzień dobry. Joanna Wolf Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych. Szanowny panie przewodniczący, panie posłanki i panowie posłowie, szanowni państwo, jako przedstawiciel linii lotniczych bardzo dziękuję za możliwość uczestnictwa w dzisiejszej Komisji. Chciałabym podkreślić, że to my, operatorzy lotniczy, przewoźnicy w 99% finansujemy funkcjonowanie Agencji Żeglugi Powietrznej. Dlatego chcę przypomnieć kilka faktów. Po prostu muszę to zrobić.

W latach 2020 2021 spadki operacji wykonywanych przez przewoźników lotniczych oscylowały wokół 75 80%. Straty finansowe, w tym zadłużenie linii lotniczych wygenerowane w tych latach w samej Europie wyniosło 65 mld zł, a straty globalnie w liniach lotniczych sięgnęły 200 mld dolarów. Dziś już wiadomo, że najbardziej dochodowy dla linii lotniczych sezon letni nie wystarczy, aby odrobić straty i niezbędne jest zredukowanie kosztów również po stronie usługodawców. W czasie trwania pandemii 46 mln pracowników linii lotniczych zostało mocno dotkniętych kryzysem, straciło pracę lub pozostawało na ledwie płatnych lub niepłatnych przestojach. Oni również, jak państwo, są wysoko

wykwalifikowaną kadrą bezpośrednio odpowiedzialną za bezpieczeństwo pasażerów. Każdego z nas dotknęły cięcia pensji. Nikt z nas nie marzy dziś o podwyżce lub choćby o wyrównaniu inflacyjnym, a wielu pracowników w lotnictwie walczy po prostu zwykajnie o utrzymanie swojego stanowiska pracy. Co wymaga podkreślenia, znakomita większość pracowników lotniczych zarabia znacznie poniżej wynagrodzeń polskich kontrolerów ruchu lotniczego i nie zazdrościmy tak naprawdę nikomu. Po prostu chcemy wykonywać swoją pracę. Jesteśmy naprawdę w znakomitej większości pasjonatami.

Wspomniana prognoza Eurocontrolu nie napawa optymizmem. Dwa kolejne lata nie będą dla nas dobre i to będzie razem 4 lata walki o przetrwanie. Biorąc pod uwagę to, co powiedziałam, ośmielałam się zadać państwu pytanie: ile nas, linie lotnicze, a de facto pasażera, będą kosztować zmiany, czyli podwyżki w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej? Pan poseł Polaczek wspomniał, że jest to obecnie między 4 6% wartości biletu. Jest to bardzo uśrednione i delikatne obliczenie. Natomiast nas bardzo interesują wyliczenia, ile będą kosztować te zmiany, te podwyżki.

Chciałam zapytać o bezpieczeństwo, bo w moim rozumieniu bezpieczeństwo to jest zapewnienie nam ciągłości, trwałości i stabilności służby, którą agencja ma za zadanie zapewniać. W ostatnim czasie byliśmy podstawieni w strasznych sytuacjach. Naprawdę ta sytuacja z 28 kwietnia, groźba zatrzymania ruchu lotniczego, podział ruchu poruszyła przynajmniej pół Europy i te oczy były na nas skierowane, co my tutaj wyprawiamy. Tak? Pasażerowie mieli nie odlecieć z lotniska w Warszawie. Czy w ramach tej zmiany jako przewoźnicy mamy gwarancję od państwa, że wszelkie nieporozumienia w agencji zostały zażegnane i nie dojdzie do...

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Pani Joanno, bardzo przepraszam, ale mam pytanie. Czy pani prezes zaprasza panią na spotkania? Czy pani po raz pierwszy widzi panią prezes i nie możecie państwo nic ustalić? Chciałbym także panią prezes o to zapytać, bo wydaje się, że jeśli jesteście państwo płatnikami – bardzo dziękuję za sensowne pytania – ale czy PAŻP zaprasza państwa na jakieś spotkania, informuje o tych kosztach, o tym wszystkim, skoro macie państwo płacić? Czy pani chce zadawać pytania tutaj?

**Country Manager w IATA Joanna Wolf:**

Nie mamy na razie takiej wiedzy.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Pani prezes, to ja bardzo proszę zaprosić panią na spotkanie do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i to wszystko wyjaśnić. To nie może być tak, że państwo coś ustalacie, a nie ustalacie tego z płatnikiem. Chodzi mi o dialog, żeby nie dochodziło do takich sytuacji, bo pani podnosi bardzo sensowne argumentacje.

**Country Manager w IATA Joanna Wolf:**

Nie uczestniczymy w tych rozmowach.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Wydaje mi się, że dobrze by było, żeby pani również była przynajmniej zaproszona do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, żeby to wszystko zostało wyjaśnione.

Proszę państwa, mam taką prośbę, ponieważ równo o 13.00 rozpoczyna się głosowanie, chciałbym zakończyć za pięć 13.00, a jeszcze dwójka parlamentarzystów chce zabrać głos. Sugeruję, żeby w dość zwięzły sposób, najpierw pan przewodniczący Polaczek, następnie pan poseł Suchoń, zabrali głos. Mam nadzieję, że to już będą głosy końcowe tak, żebyśmy się zmieścili w czasie i żebyśmy z naszymi gośćmi ustalili nowy termin na spotkanie. Przepraszam państwa, jak widzicie jest gorąca dyskusja. Być może będziemy kontynuowali. Połączylibyśmy to już wtedy ze spotkaniem dotyczącym raportu Najwyższej Izby Kontroli, bo to się cały czas wiąże z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej. Musimy wyciągnąć wnioski, żeby nie były po raz kolejny powtarzane.

Dziękuję pani. Mam nadzieję, że pani prezes panią zaprosi i wszystko wyjaśni. Jeśli będą jakieś niewyjaśnione sprawy to na najbliższym spotkaniu będziemy to kontynuować. Teraz pan poseł Polaczek, pan poseł Suchoń i będziemy powoli kończyć.

### **Posel Jerzy Polaczek (PiS):**

Panie przewodniczący, szanowni państwo, przede wszystkim wyrażę zadowolenie, że w tej części faktograficznej, bo taki mój był cel, nie popełniłem błędu, jeśli chodzi o skutki finansowe wynikające z aneksu. Poświęciłem temu trochę czasu. Nie było go tydzień, tylko dwa dni. Gdybym chciał prezentować tutaj szereg innych wątków wynikających z toczących się negocjacji, czyli zagadnień dotyczących bezpieczeństwa ruchu lotniczego, to posiedzenie musiałoby trwać pięć godzin. Raz jeszcze podkreślam, że moja prezentacja, takie wystąpienie, z wielkim szacunkiem dla państwa zawodu, przede wszystkim odnosi się do kwestii wykonalności tych decyzji w szerokim wymiarze finansowym w stosunku do przychodów w tej sytuacji, jaka ma miejsce. To jest również dobra obrona interesu publicznego, przede wszystkim interesu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, dlatego że są jeszcze inne związki zawodowe, które jak rozumiem uczestniczą w tym procesie konsultacji. Natomiast na chwilę obecną jedynie państwu jako jedynemu związkowi zawodowemu w tej grupie pracowniczej, przywrócono ten dodatek stażowy za doświadczenie operacyjne, sięgający na przykład do 50%. To jest tylko jeden z przykładów.

Druga uwaga. Również miałem możliwość zapoznania się z państwa wystąpieniem z 21 czy 22 grudnia do ówczesnego kierownictwa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Gdyby porównać zakres państwa postulatów z tak szeroką zmianą regulaminu wynagradzania i regulaminu pracy agencji to pojawia się pytanie, jak to się mieści w tym zakresie, państwa postulaty z grudnia i to, co zostało wykonane przez kierownictwo Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, bo to są bardzo istotne ustępstwa. Jakie są międzynarodowe skutki tych decyzji? Ta sprawa jest obserwowana przez państwa koleżanki i kolegów z innych krajów, gdzie również rozpoczyna się dyskusja na temat zwiększenia pensji kontrolerów ruchu lotniczego w tej sytuacji gospodarczej i na rynku lotniczym. Także w przyszłości możemy się spodziewać potencjalnie jakiś rozwiązań na poziomie europejskim po to, żeby, mówiąc wprost, ustalić ten sufit. Ustalić sufit kosztów.

Uwaga trzecia. Tu pozwolę sobie na moją osobistą ocenę i takie pełne podsumowanie w jednym zdaniu. W mojej ocenie, koleżanki i koledzy, dotychczasowa formuła ustawowa w ustawie o powołaniu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej powoli się wyczerpuje. Mamy inne uwarunkowania międzynarodowe, inne uwarunkowania dotyczące bezpieczeństwa, inne powiedziałbym wymogi dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa państwa w relacji do służby, którą państwo wykonują razem z całym zespołem pracowników Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Panie przewodniczący, myślę, że tutaj nas czeka nie samo zamknięcie tego tematu, tylko po prostu co najmniej kilka posiedzeń podkomisji stałej do spraw lotnictwa w tym roku, kiedy całe środowisko związane z żeglugą powietrzną będzie tutaj zapraszone. Myślę, że to jest w mojej ocenie najlepsze podsumowanie tego tu i teraz. Myślę, że dla tych z państwa, którzy to rozumieją jest to oczywiste. Również państwo rozumieją te wymogi, które są związane z nową sytuacją i tymi bardzo niepewnymi prognozami dotyczącymi przychodów w państwa instytucji, związanymi z tymi ograniczeniami. Każdy, kto wie, jaka jest sytuacja na wschód od Wisły, to wie, że są duże części naszego obszaru przestrzeni powietrznej zamknięte. Nie ma tam żadnego ruchu lotniczego, nie mówiąc o różnego rodzaju innych konfiguracjach związanych z przelotami na relacjach wschód-zachód. To również jest gałąź, na której wszyscy państwo siedzą razem z pozostałymi kolegami i koleżankami. To nie jest tak, że pojawi się w budżecie państwa rezerwa celowa kilkaset milionów złotych na uzupełnienie finansowania, którego nie uzyska się z tego tytułu, że jest mniej operacji lotniczych i mniej przychodów. Taka konkluzja z mojej strony.

### **Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo dziękuję. Oczywiście czekam na te inicjatywy kolejnych punktów w Komisji. Odnoszę wrażenie, że podkomisja do spraw transportu lotniczego zdała, przynajmniej w ostatnich miesiącach, egzamin, biorąc pod uwagę ten konflikt, do którego doprowadził poprzedni prezes. Okey, mamy dużo pracy i mam nadzieję, że będziemy ją wykonywać. Odnosnie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i reformy mówi się od dłuższego czasu. To jest być może dobry moment, żeby rozpocząć. Pan poseł Suchoń i będziemy kończyć.

**Posel Mirosław Suchoń (Polska2050):**

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, powiem dosłownie kilka zdań na temat generalnej sytuacji. Zgadza się, że jeżeli chodzi o instytucje państwa, to nie możemy dopuszczać do takiej sytuacji, że jest ono niewolnikiem pewnych decyzji, które zostały podjęte i nie ma refleksji, co do skuteczności i poprawności tych decyzji. Mówię tutaj w szczególności o poprzednim prezesie. Myślę, że pan poseł Polaczek ma oczywiście rację, duża część tych wszystkich negatywnych zjawisk, które widzieliśmy przez wiele miesięcy była pokłosiem właśnie takiej sytuacji, w której kierownictwo agencji jest dobierane bez odpowiedniego bagażu doświadczeń związanych właśnie z funkcjonowaniem instytucji państwowych. Tu potrzebujemy kluczowej zmiany.

Jednak dobór osób, które pełnią tak kluczowe funkcje, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo państwa, musi być oparty o kwestie merytoryczne, o wcześniejsze doświadczenia. Nie może być tak, że zostaje nimi człowiek, który przestaje sobie radzić po kilku tygodniach, a później tylko nawarstwia problemy, jak kula śnieżna. W ten sposób nie buduje się państwa. Skutkiem był właśnie ten kryzys, który dotyczył kontrolerów. To jest przyczyna. Gdyby instytucje państwa były zbudowane w sposób odpowiedni, gdyby ludzie kierujący instytucjami państwa byli dobierani w sposób odpowiedni, śmiem twierdzić, że do tego kryzysu by nie doszło. Od tego trzeba zacząć. To jest pierwsza rzecz, którą trzeba rozwiązać. Panie przewodniczący, myślę, że te dyskusje rzeczywiście będą nas czekać.

Natomiast jednak muszę jeszcze powiedzieć dwa zdania. Ponieważ mamy tutaj reprezentację strony społecznej, która chciała uczestniczyć w tym drugim punkcie dotyczącym bezpieczeństwa pożarowego na lotniskach i organizacji systemu bezpieczeństwa pożarowego na lotniskach. Szanowni państwo to jest temat niezwykle ważny. Przed chwilą było dużo mówione o kosztach. W mojej ocenie i ocenie wielu specjalistów ta sprawa powoduje nieuzasadnione koszty, jeżeli chodzi o lotniska regionalne. Jest pytanie, dlaczego? Może to spowodować, że te lotniska będą znowu obciążone kosztami, co pogorszy sytuację finansową. Nie chcę dzisiaj tego tematu rozpoczynać, ale uważam, że to jest niezwykle ważny temat, który musimy podjąć na kolejnych posiedzeniach podkomisji. Dziękuję panu przewodniczącemu za to, że było to w planie tej Komisji. Niestety musimy to przełożyć, ale też bardzo proszę i wiem, że pan przewodniczący wysłucha tej prośby z należytą uwagą, żeby jednak ta Komisja odbyła się tak szybko, jak to jest możliwe, żebyśmy mogli zająć się również tym ważnym tematem bezpieczeństwa pożarowego.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo dziękuję. Oczywiście, tak, zorganizujemy podkomisję. Za chwilę ustalimy z państwem termin. Jeszcze powiem trzy rzeczy do poprzedniego punktu.

Po pierwsze, ludzie oczekują tego, że będzie bezpiecznie. Po drugie, oczekują po tym wszystkim, co się wydarzyło, że będzie to transparentne. Chodzi również o kwestie dotyczące wynagrodzeń, żeby nie budziły żadnej wątpliwości. Po trzecie, ludzie i my oczekują, że zostaną rozliczeni ci, którzy do tego doprowadzili. Akurat tak się składa, że będzie raport Najwyższej Izby Kontroli i o tym będziemy rozmawiać. Natomiast nie wyobrażamy sobie, żeby dochodziło po raz kolejny do sytuacji takiej, że będzie paraliż, że ludzie nie będą wiedzieli, czy mogą lecieć, czy nie mogą lecieć. To jest absolutnie nieakceptowalne. Po to jesteśmy my, po to będzie kolejne posiedzenie podkomisji, żebyśmy na ten temat rozmawiali, oczywiście, już poszerzona o punkt pana posła Suchonia, który zwrócił uwagę na bardzo ważny problem, który musimy wspólnie rozwiązać i przedyskutować.

Dzisiaj chcę państwu już podziękować za udział, przepraszając, że nie znaleźliśmy tego czasu, żeby rozpatrzyć drugi punkt, ale obiecuję, że na kolejnym posiedzeniu jak najszybciej będzie to możliwe i to zrobimy.

Wszystkim bardzo dziękuję i zamykam posiedzenie. Dziękuję serdecznie.