

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Infrastruktury**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
LOTNICTWA CYWILNEGO
(NR 10)
z dnia 10 czerwca 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury – podkomisji stałej do spraw lotnictwa cywilnego (nr 10)

10 czerwca 2026 r.

Podkomisja stała do spraw lotnictwa cywilnego, obradująca pod przewodnictwem posła **Kamila Wnuka (Polska2050)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- informacja ministra infrastruktury na temat działalności spółki LOT AMS sp. z o.o. – sytuacja bieżąca i plany rozwoju;
- informacja na temat wpływu wprowadzonych zmian do ustawy – Prawo lotnicze na środowisko dronów w Polsce wraz z propozycjami nowych regulacji.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jadwiga Żandarska** dyrektor Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Paweł Szymański** dyrektor Departamentu Bezzałogowych Statków Powietrznych i **Marcin Perkowski** dyrektor Departamentu Zdadności do Lotu Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **ppłk Gabriel Białas** szef Wydziału Procedur Lotniczych i Integracji BSU Inspektoratu Wojsk Bezzałogowych Systemów Uzbrojenia Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Stachera** prezes zarządu LOT Aircraft Maintenance Services sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Radosław Stępień** prezes zarządu Polskiego Grupy Lotniczej SA wraz ze współpracownikami, **Rafał Marczewski** zastępca prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej ds. żeglugi powietrznej wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Grzybowski** wiceprzewodniczący zarządu Związku Zawodowego Naziemnego Personelu Lotniczego wraz ze współpracownikami, **Jakub Świętosławski** wiceprzewodniczący Komisji ds. Lotnictwa Business Centre Club oraz **Grzegorz Zawistowski** przedstawiciel strony społecznej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamila Seligowska** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Szanowni państwo, wspólnie z panem przewodniczącym Lucjanem Pietrzczykiem witamy serdecznie na posiedzeniu podkomisji stałej do spraw lotnictwa cywilnego Komisji Infrastruktury.

Otwieram posiedzenie podkomisji.

Witam serdecznie wszystkich gości. Witam serdecznie panie i panów posłów.

Stwierdzam kworum naszego posiedzenia.

Witam serdecznie wszystkich zaproszonych gości. Witam serdecznie przedstawicieli minigsterstwa. Witam serdecznie panią Jadwigę Żandarską, dyrektor Departamentu Lotnictwa Minigsterstwa Infrastruktury. Witam panią Aleksandrę Detyniecką, głównego specjalistę w Departamencie Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury, panią Martę Szczepińską, głównego specjalistę w Departamencie Lotnictwa, pana Jakuba Winiarskiego, starszego specjalistę w Departamencie Lotnictwa, pana Łukasza Stackiewicza, radcę w Departamencie Nadzoru Właścicielskiego Miniusterstwa Infrastruktury. Witam serdecznie przedstawicieli służb mundurowych. Witam pana podpułkownika Gabriela Białasa, szefa Wydziału Procedur Lotniczych i Integracji BSU. Witam panią Natalię Perz, starszego specjalistę w Oddziale Operacji Powietrznych Zarządu Planotwania Operacyjnego Sztabu Generalnego Wojska Polskiego. Witam pana Pawła Szymańskiego, dyrektora Departamentu Bezzałogowych Statków Powietrznych ULC. Witam pana Marcina Perkowskiego, dyrektora Departamentu Zdadności do Lotu. Witam serdecznie gości z zaproszonych spółek. Witam pana Tadeusza Stachere, prezesa zarządu LOT Aircraft Maintenance Services sp. z o.o., pana Sebastiana Wawrzaka, członka zarządu do spraw finansowych LOT AMS. Witam także pana Radosława Stępnia, prezesa zarządu PGL, a także panią Martę Lizurej, dyrektor Biura Strategii PGL, pana Rafała Marczewskiego, zastępcę prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, pana Macieja Włodarczyka, kierownika Ośrodka Rozwoju UTM, panią Magdalenę Ostriansky, radcę prawnego PAŻP, a także pana Jakuba Świętosławskiego, wiceprzewodniczącego

Komisji ds. Lotnictwa Business Centre Club. No i związki zawodowe witam także najmocniej serdecznie – panią Annę Brodziak, wiceprzewodniczącą Związku Zawodowego Naziemnego Personelu Lotniczego, także pana Grzegorza Grzybowskiego, przewodniczącego ZZNP, a także wszystkich zaproszonych gości, których nie wymieniałem. Jeżeli kogoś pominąłem, to najmocniej przepraszam.

Całe posiedzenie podkomisji jest transmitowane zdalnie. Ja też od razu na początku chciałem przeprosić zaproszonych gości, że w naszym posiedzeniu podkomisji dzisiaj nie uczestniczy osobie pan minister Lasek, który odpowiada bezpośrednio za lotnictwo cywilne w Polsce, natomiast jest to nieobecność usprawiedliwiona, która wcześniej tutaj została zgłoszona. W imieniu pana ministra chciałem za to po prostu przeprosić, ale jest tutaj dosyć szeroki skład ministerstwa, które na pewno postara się nam pomóc i na wszelkie zgłoszone sprawy i tematy odpowiedzieć.

Jeżeli chodzi o przedmiot dzisiejszego posiedzenia, mamy dwa tematy. Pierwszy to jest informacja Ministerstwa Infrastruktury na temat działalności spółki LOT AMS sp. z o.o. – sytuacja bieżąca i plany rozwojowe spółki. Dziękuję, że jest obecny zarząd. A druga kwestia to jest informacja Ministerstwa Infrastruktury na temat wpływów wprowadzonych zmian do ustawy – Prawo lotnicze na środowisko dronów w Polsce. Tymi tematami będziemy się dzisiaj zajmować.

Przystępujemy od razu do pierwszego punktu porządku dziennego. Proszę może o wprowadzenie i zabranie głosu właśnie przedstawiciela ministerstwa. Nie wiem, czy pan prezes w pierwszy kolejności będzie mówił, czy ktoś z Ministerstwa Infrastruktury. Udzielam państwu głosu.

Radca w Departamencie Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Infrastruktury Łukasz Stackiewicz:

Dziękuję. Łukasz Stackiewicz, Ministerstwo Infrastruktury. Jestem kierownikiem zespołu w Departamencie Nadzoru Właścicielskiego.

Pierwszy punkt porządku dzisiejszego posiedzenia dotyczy spółki LOT AMS. Spółka LOT AMS jest spółką z mniejszościowym udziałem Skarbu Państwa. Skarb Państwa ma tam 13%. Zdecydowany pakiet kontrolny należy do spółki Polska Grupa Lotnicza. Aby zapewnić państwu komfort dzisiejszego posiedzenia, na spotkanie zostali zaproszeni właśnie przedstawiciele większościowego udziałowca: pan Radosław Stępień – jeszcze nie dotarł, ale za chwilę będzie – i prezes zarządu spółki LOT AMS, pan Tadeusz Stachera. Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to przekażę głos panu prezesowi.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Tak, oczywiście. Zasadne byłoby, żeby szef spółki mówił o tym, co się w spółce dzieje.

Nie powiedziałem na początku – ten punkt jest na wniosek pani poseł Pauliny Matysiak, która też ze względów zdrowotnych niestety dzisiaj nie może się pojawić na posiedzeniu podkomisji. Ale też chciałem podziękować pani poseł za zgłoszenie tego wniosku, bo to na jej wniosek jest dzisiaj ten temat poruszany.

Oddaję panu głos, panie prezesie.

Prezes zarządu LOT Aircraft Maintenance Services sp. z o.o. Tadeusz Stachera:

Dzień dobry. Tadeusz Stachera, LOT AMS sp. z o.o.

Dziękuję bardzo za zaproszenie na posiedzenie. Powiem szczerze, że zapytanie na zasadzie informacji na temat aktualnej sytuacji i planów rozwoju jest trochę szerokie, więc nie do końca wiedzieliśmy, z czego się przygotować, ale postaramy się razem z Sebastianem, członkiem zarządu do spraw finansowych, przedstawić naszą spółkę najlepiej, jak potrafimy w tym zakresie.

Może słowem wstępu – LOT AMS jest spółką, która zajmuje się obsługą techniczną statków powietrznych. Mamy bazę, jeżeli chodzi o obsługę bazową, w Warszawie na lotnisku Okęcie. Druga nasza baza jest na lotnisku w Rzeszowie i tam wykonujemy samoloty. Zaraz będziemy odbierać nowy hangar. Obsługę liniową świadczymy szeroko, praktycznie w całej Polsce. Poza obsługą bazową i liniową też wykonujemy obsługę warsztatową i w pewnym zakresie obsługę silników. W ramach spółki też jest organizacja Part-147, która zajmuje się szkoleniem personelu technicznego – w znacznym stopniu na nasze własne potrzeby. Spółka zajmuje się głównie obsługą, jeżeli chodzi o bazówkę, floty Boeinga i Embraera – jesteśmy jedną z niewielu firm zatwierdzonych na typ E2 i świadczymy taką usługę w całej Europie. Nasi klienci to oczywiście LOT jako największy klient, którego obsługujemy, oraz cała seria dużych klientów z całej Europy.

Jeżeli chodzi o aktualną sytuację spółki, to jest ona w miarę stabilna. Jeżeli chodzi o jakieś dane finansowe, to na pewno Sebastian będzie w stanie coś więcej przekazać. Szykujemy się

do uruchomienia bazy w Rzeszowie, więc od nowego sezonu obsługowego, czyli od października, będziemy mieć dodatkowy hangar, na którym będziemy wykonywać obsługę Boeinga 787. I szukujemy się przy współpracy z LST do obsługi nowej floty LOT, czyli A220.

Sebastian, chcesz coś dodać?

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Proszę.

Członek zarządu do spraw finansowych LOT Aircraft Maintenance Services sp. z o.o. Sebastian Wawrzak:

Sebastian Wawrzak, członek zarządu do spraw finansowych, spółka LOT AMS.

Jeżeli chodzi o obecną sytuację finansową, to rok 2025 zamknęliśmy z zyskiem netto. Zostało już sprawozdanie zaakceptowane przez właściciela, więc niebawem te dane powinny być publicznie dostępne dla państwa. W każdym razie możemy powiedzieć, że wystąpił zysk, a nie strata – co jest dobrym sygnałem. Przychody także były wyższe niż w roku poprzednim. Jeżeli chodzi o sytuację obecną, czyli sytuację płynnościową, to według naszych analiz nie jest zagrożona sytuacja płynnościowa spółki. Sytuacja jest stabilna i wykorzystując tutaj efekt synergii grupy wraz z Polską Grupą Lotniczą, nie spodziewamy się jakichś dużych utrudnień w funkcjonowaniu, w działaniu nośności operacyjnej. Tak wygląda sytuacja na dzisiaj.

Jeżeli chodzi o kwestie rozwojowe, to krytyczna dla nas w tym roku jest rzeczywistość inwestycja w Rzeszowie i odebranie kolejnego hangaru, który istotnie zwiększy nasze zdolności produkcyjne i możliwości operacyjne.

Dziękuję. Jestem do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję bardzo za ten głos.

Mamy też wśród zaproszonych gości związki zawodowe, czyli też część społeczną spółki. Czy też chcecie państwo zabrać głos w tym temacie?

Wiceprzewodniczący zarządu Związku Zawodowego Naziemnego Personelu Lotniczego Grzegorz Grzybowski:

Jeśli można...

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Proszę bardzo, oczywiście.

Wiceprzewodniczący zarządu ZZNPL Grzegorz Grzybowski:

Grzegorz Grzybowski, przewodniczący Związku Zawodowego Naziemnego Personelu Lotniczego.

Co do sytuacji finansowej mieliśmy spotkanie z zarządem spółki, z którego wynika, że ta sytuacja nie jest tak wspaniała, jak mogłaby być, ponieważ nie było podpisanych odpowiednich kontraktów i za chwilę tzw. obsługa ciężka nie będzie miała co robić. Ludzie mają na B2B obcinane godziny pracy. Części dziękuję się za współpracę do jesieni, kiedy tej pracy będzie więcej. Czy za tę sytuację ktokolwiek będzie odpowiadał? Bo wiemy, że poprzedni zarząd niestety sprostował bardzo dużo kontraktorów po stawkach ogólnie europejskich, gdzie na przykład doświadczeniem największym tej grupy kontraktorów z Salwadoru było to, że przylecieli samolotem do Polski. Takie są fakty. Czy będą wyciągane jakieś konsekwencje w stosunku do poprzednich zarządów za taką działalność? Bo naszym zdaniem to była działalność na szkodę spółki.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję.

Prezes zarządu LOT AMS sp. z o.o. Tadeusz Stachera:

To ja może się przynajmniej częściowo odniosę do tego.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu LOT AMS sp. z o.o. Tadeusz Stachera:

Powiem tak: to, że sytuacja, jak by to powiedzieć, przejściowo nie jest – przepraszam za słownictwo – super, wynika m.in. z tego, jak były zakontraktowane poprzednie sezony. Zmieniliśmy dyrektora handlowego i już plan na przyszły sezon obsługowy jest dość mocno wypełniony samolotami. Proszę pamiętać o tym, że obsługa bazowa jest mocno sezonowa, czyli od początku

października do końca maja jest to wysoki sezon, gdzie mamy dość dużo samolotów do obsługi. W wakacje wiadomo, że każdy operator chce latać samolotem, a nie trzymać go w hangarze, więc ilość tej obsługi w okresie czerwiec–wrzesień jest szczątkowa albo niewielka. Jest ta sezonowość obsługi, dlatego też spółki MRO, czyli z naszego biznesu, albo mają mieszanych pracowników – nazwijmy to w ten sposób – a raczej usługodawców, czyli mają osoby na umowę o pracę, na B2B i też wspomagają się kontraktorami. W naszym przypadku kontraktorami się nie wspomagamy, bo nie było takiej potrzeby w tym sezonie. W poprzednich latach wiem, że byli kontraktorzy brani do wykonywania usług. Trudno mi się w tym momencie odnieść, jakie były potrzeby w danym okresie. Możemy oczywiście to zweryfikować i sprawdzić, czy to rzeczywiście miało uzasadnienie, czy nie. Ale na obecną chwilę nie korzystamy z kontraktorów. Mamy część osób, które u nas wykonują pracę na umowach B2B. Prawda jest taka, że umowa B2B to jest usługodawstwo, a nie pracownik – więc dostosowuje się zakres usług takiej osoby do danych potrzeb firmowych. Więc jeżeli ktoś jest na B2B i czuje się pracownikiem, to powinien chyba zmienić formę umowy na umowę o pracę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję.

Czy ministerstwo chce coś dodać w tym temacie do tej informacji prezesa?

Radca w departamencie MI Łukasz Stackiewicz:

Panie przewodniczący, to są kwestie stricte operacyjne, które należą do sfery zarządzania spółką. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Jasne. Dziękuję bardzo.

Czy mamy jeszcze jakieś inne pytania do kwestii funkcjonowania spółki LOT AMS?

Wiceprzewodniczący zarządu ZZNPL Grzegorz Grzybowski:

Jeśli można, panie przewodniczący...

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Proszę bardzo.

Wiceprzewodniczący zarządu ZZNPL Grzegorz Grzybowski:

Grzegorz Grzybowski.

Powstało coś takiego jak centrum usług wzajemnych. W tej chwili część IT przeszła do tego centrum. Od 1 sierpnia część kadr i płac ma przejść. I teraz – czy jesteśmy w stanie określić, czy firma wie, jakie koszty będą z tym związane dla spółki? Pytam się dlatego, że jak przechodziła część IT do CUW i pełnił obowiązki prezesa członek zarządu, pan Bronisz, na to pytanie nie potrafił odpowiedzieć, ile będą kosztowały spółkę AMS usługi IT w PGL. A więc chcielibyśmy wiedzieć, czy spółka wie, ile będzie płaciła za te usługi kadrowe, które teraz przejdą do PGL, do CUW. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję.

Szanowni państwo, bo tutaj wchodzimy bardzo w szczegóły funkcjonowania spółki. Ja też nie wiem, czy na pewno takie informacje powinny być akurat na posiedzeniu podkomisji, które jest transmitowane tak naprawdę na całą Polskę na żywo, czy może to są troszkę bardziej kwestie wewnętrzne państwa spółki... No ale proszę, panie prezesie, jeżeli pan może udzielić odpowiedzi, to w zakresie, w którym pan może, proszę jej udzielić. Oddaję głos.

Prezes zarządu LOT AMS sp. z o.o. Tadeusz Stachera:

Może zacznę od tego, że Polska Grupa Lotnicza jako właściciel grupy tak naprawdę centralizuje niektóre usługi w całej grupie, nie tylko w LOT AMS. I to jest takie działanie, które można nazwać, że jest normalne w grupach kapitałowych, jest stosowane na całym świecie. Na pytanie, czy spółka wie, ile to będzie kosztować – tak, wie, bo spółka ma pełną świadomość tego, jakie są koszty, jak one się będą kształtować, jak będą się zmieniać. Przy czym też nie patrzymy tylko przez pryzmat siebie jako jednej spółki, ale generalnie jako całej grupy lotniczej, gdzie widzimy zasadność takich synergii w niektórych zakresach. To nie jest nasz core business, to nie ma wpływu na wykonywanie obsługi technicznej. To są, jak by to powiedzieć, zadania, które

są związane z częścią prawną, częścią IT, częścią HR, finansową. I nie przekłada się to bezpośrednio na tematy produkcyjne.

Prezes zarządu Polskiego Grupy Lotniczej SA Radosław Stępień:

Jeżeli mogę dodać... Dzień dobry. Radosław Stępień, prezes Polskiej Grupy Lotniczej.

Tutaj było wspomniane przejście samego IT do centrum usług wspólnych. To jest dobry przykład – dlatego że tu nie chodzi tylko o to, żeby redukować. W ogóle nie chodzi o to, żeby redukować zespół, który pracuje, tylko optymalizować go – tak, żeby funkcje, które są wykonywane w danej lokalizacji, a przecież spółki w grupie PGL nie funkcjonują jedynie w Warszawie, były wykorzystywane dla innych spółek. I tak działa choćby ten service desk, który był pierwszym elementem przeniesienia właśnie tych usług do centrum usług wspólnych. Ale drugim elementem jest to, żeby wykorzystywać wspólną infrastrukturę. W obliczu tego, że weszły przepisy, choćby ustawa UKSC, która wprowadziła NIS2, i my musimy tak naprawę od strony cyberbezpieczeństwa choćby się bronić przed atakami zewnętrznymi, jest logiczne, że taka usługa powinna być centralna, a nie każda spółka powielać choćby same zakupy albo samą kadrę, która obsługuje incydenty i rozwiązuje te problemy.

Pierwszym etapem przeniesienia – i to jest praktyka powszechna – jest tak naprawę przesiesienie osób i samych usług. Drugim elementem jest tworzenie katalogu usług, żeby rozliczać po kolei wszystkie funkcje. I spółka wie, jak będzie wyglądał taki katalog. Tak samo ze strony PGL my, tworząc takie centrum usług wspólnych, dokładnie liczymy i przedstawiamy ofertę do spółki. I dopiero w momencie takim, kiedy wiemy, że sama operacja jest dla spółki i dla samej grupy opłacalna, dochodzi do tego, że podpisujemy umowę – i te umowy później obowiązują spółki wewnątrz grupy.

Drugi element, na który chciałbym zwrócić uwagę, to jest to, że część usług, szczególnie finansowo-kadrowych, jest outsourcowana na zewnątrz grupy. A więc chyba logiczne jest to, żeby tę obsługę można było prowadzić wewnątrz grupy i żeby ten pieniądz wewnątrz grupy krążył i pracował na rzecz rozwoju grupy, a nie wypływał dalej do firm zewnętrznych, żeby prowadzić po prostu taką obsługę na zewnątrz. Każdy element przeniesienia i centralizacji usług jest poprzedzony szczegółową analizą opłacalności. Tutaj, tak jak pan zauważył, spotkanie jest transmitowane, więc nie będziemy o konkretnych liczbach mówić, bo to są sprawy operacyjne spółek – ale dokładnie wiemy, ile kosztują te operacje, i wiemy też, w jakiej perspektywie czasu jakie oszczędności możemy wygenerować. Outsourcing pewnych usług na zewnątrz, który ma miejsce w tej chwili w spółce, powoduje to, że sama centralizacja usług nie polega na tym, że zabieramy pracowników, a później optymalizujemy ich, redukujemy, ale po prostu rozwiązujemy te umowy z firmami zewnętrznymi i będziemy tę usługę prowadzić wewnątrz grupy.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję za tę informację. Wydaje mi się to na pewno ważna informacja. Jeśli chodzi o centrum tych usług wspólnych, to takie rozwiązania funkcjonują także w wielu innych spółkach Skarbu Państwa, także w samorządach przede wszystkim... Zazwyczaj powoduje to duże oszczędności i lepszą koordynację działań. Natomiast tutaj państwa spółka pierwszy raz jest zaproszona, jak pan prezes chyba mówił, na posiedzenie Komisji do Sejmu i nie mieliśmy przyjemności wcześniej się spotkać. Tutaj szczegóły funkcjonowania poza tym, co państwo dzisiaj mówicie, i poza przedstawionymi podkomisji materiałami znamy z tego, co widzimy. Ale też zazwyczaj to jest tak, że jak nic się złego nie dzieje, to wtedy nie trzeba o tym mówić, tylko każdy korzysta z tego, co ma. I tego państwu przede wszystkim życzę, żeby zarząd dobrze prowadził to działanie, żeby związki zawodowe dbały o pracowników, no i żebyśmy przede wszystkim my jako osoby korzystające pośrednio, można powiedzieć, z tego, co państwo robicie – bo wtedy wszystkie samoloty latają i mają gdzie stacjonować... Żeby to działało tak, jak trzeba. O rozwoju pan prezes trochę powiedział, o tym Rzeszowie. No i przede wszystkim Port Polska – myślę, że to w jakiś sposób na pewno też zwiększy możliwości. Ale rozumiem, że to jest wszystko pieśń przyszłości dopiero, jeżeli chodzi o tę największą inwestycję. A teraz tematem głównym jest tutaj ten Rzeszów, jeżeli chodzi o plany i realizację, tak?

Prezes zarządu LOT AMS sp. z o.o. Tadeusz Stachera:

Tak, potwierdzam, że najbliższe tematy, które mamy, to jest Rzeszów oraz, tak jak powinienem działać, współpraca z LST przy obsłudze A220. Port Polska – może to za dużo powiedziane, że to pieśń przyszłości, bo już pracujemy nad tym. Mamy spotkania grupowe z przedstawicielami

Portu Polska, żeby się przygotować i w dobrym terminie być gotowym do przeniesienia obsługi z Warszawy do Baranowa.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję.

Jeszcze oddam głos panu przewodniczącemu Lucjanowi Pietrzychowi.

Poseł Lucjan Marek Pietrzych (KO):

Dziękuję.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, tutaj dostaliśmy informację o waszej bazie produkcyjnej – czyli mamy dwa miejsca, Warszawę i Rzeszów. Wiemy, że lotnisko Okęcie docelowo po prostu przestanie istnieć. Przenosimy się do Centralnego Portu Komunikacyjnego, do lotniska w Baranowie. I pytanie jest takie, czy w związku z tym – nie tyle: czy, tylko: jak – państwo planujecie rozwój tej swojej bazy hangarów, miejsc do pracy? Czy wtedy tylko Baranów i Rzeszów, czy inne lokalizacje też wchodzi w grę?

Prezes zarządu LOT AMS sp. z o.o. Tadeusz Stachera:

Powiem szczerze, lokalizacja obsługi bazowej – bo tu mówimy o lokalizacji obsługi bazowej – jest to dość duża inwestycja z racji tego, że Okęcie, tak jak pan powiedział, będzie zamykane, więc musimy się przygotować na to, żeby przenieść obsługę, którą mamy. Oczywiście dostosowujemy się do wielkości naszego głównego klienta, którym jest LOT. I widząc – bo to są oficjalne informacje – jaki jest wzrost planowanych wielkości ich floty, my też musimy zwiększyć swoje możliwości produkcyjne. A więc zakładamy, że ten wzrost będzie znaczący. Nie będę wchodził w szczegóły strategii, jak to będzie wyglądało, jakie będą terminy – bo to już są uzgodnienia między spółkami w grupie PGL oraz między spółkami a Portem Polska.

I druga rzecz. Jeżeli chodzi o obsługę bazową, to wiadomo, że to jest, jak to się mówi, obsługa, która potrzebuje dużo ludzi do pracy – więc jeżeli mamy już na tapecie Rzeszów, gdzie będziemy się rozwijać dalej, i mamy Port Polska, czyli Baranów, który też będzie naszym centrum usługowym, wydaje nam się, że na tym etapie trudno mówić tak jednoznacznie, czy na pewno to będą jedyne dwie lokalizacje, czy będziemy korzystać z innych. W grupie PGL jeszcze jest spółka LS Technics, która też świadczy usługi MRO w lokalizacji Gdańsk i Katowice – tam też jest planowany organiczny rozwój. Ale te spółki się uzupełniają, a nie tworzą dla siebie konkurencję.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję.

Czy są jeszcze jakieś pytania w tym punkcie dzisiejszego posiedzenia? Nie ma więcej pytań. Szanowni państwo, gdyby się pojawiły jeszcze jakieś pytania do tego punktu, to proszę zgłaszać do sekretariatu Komisji. Gdyby coś jeszcze państwo chcieli, to ja w formie pisemnej po prostu poproszę o uzupełnienie jakichś informacji w tym temacie. Dziękuję wszystkim osobom, które uczestniczyły w pierwszym punkcie. Oczywiście możecie państwo zostać na drugiej części.

Druga część to jest informacja ministra infrastruktury na temat wpływów wprowadzonych zmian do ustawy – Prawo lotnicze na środowisko dronów w Polsce wraz z proponowanymi nowymi regulacjami w tym zakresie.

Jeżeli chodzi o ten projekt ustawy, a właściwie tę nowelizację dotyczącą statków bezzałogowych, to w temacie tych zmian już była powołana specjalna podkomisja, która je przeanalizowała. To była bardzo trudna i skomplikowana nowelizacja. Z końcem tamtego roku odbyło się takie posiedzenie podkomisji, w którym rozmawialiśmy na ten temat, także z przedstawicielami społecznymi z różnych organizacji społecznych. Umawialiśmy się wtedy wstępnie, że za około pół roku spotkamy się, żeby porozmawiać już na bieżąco, w momencie gdy te przepisy funkcjonują, jak to działa, czy te zmiany przyniosły oczekiwane efekty, czy też nie i jak to wygląda w praktyce. Nie ukrywajmy, że dosyć liczne środowisko w Polsce jest mocno zainteresowane tymi informacjami od Ministerstwa Infrastruktury.

Stąd moje pytanie – na jakim etapie są prace związane ze zmianami w związku z obowiązującym ubezpieczeniem OC dla operatorów dronów powyżej 250 g, czyli tych większych, z włączeniem odpowiedzialności ubezpieczenia w wielu sytuacjach? Bo wiemy, tu chodzi właśnie o te niuanse przede wszystkim. Także, jeżeli chodzi o ten taryfikator naruszeń... To budziło zawsze największe, że tak powiem, wątpliwości – jak to dzisiaj właśnie wygląda w praktyce? Jeżeli można by było w kilku słowach odpowiedzieć, jeżeli państwo jesteście w stanie. Jak na tym etapie funkcjonuje ten projekt ustawy? Oddaję oczywiście głos państwu z Ministerstwa Infrastruktury.

Później oczywiście w dyskusji oddam głos także każdemu, kto będzie chciał się wypowiedzieć. Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury Jadwiga Żandarska:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Witam serdecznie pana przewodniczącego i pana wiceprzewodniczącego.

Szanowni państwo, tak jak powiedział pan przewodniczący, w ubiegłym roku, 5 grudnia dokładnie, odbyło się posiedzenie podkomisji poświęcone tematyce właśnie stosowania zmiany ustawy dotyczącej bezzałogowych statków powietrznych. Środowisko społeczne – jak patrzę tutaj, mamy przedstawicieli – zgłaszało postulaty. Wiedzieliśmy już wówczas, że ta ustawa będzie nowelizowana. Dostrzeżliśmy potrzebę zmian również już z praktyki stosowania tej ustawy. W podkomisji zobowiązaliśmy się wspólnie, że dokonamy oceny, przeglądu właśnie w tych newralgicznych tematach, które były podnoszone przez środowisko – m.in. obowiązkowego ubezpieczenia OC i sankcyjności. Były również podnoszone zarzuty albo oczekiwania, że przyszłe przepisy będą szerzej konsultowane społecznie. I właśnie mamy gotowy projekt ustawy, który 5 maja został przekazany ze strony Urzędu Lotnictwa Cywilnego do Ministerstwa Infrastruktury, który jest odpowiedzią na te postulaty i na te problemy związane z funkcjonowaniem rynku bezzałogowych statków powietrznych.

Projekt ma charakter deregulacyjny, doprecyzowujący i porządkujący trochę zaproponowane rozwiązania. W szczególności właśnie zmieniamy w tym projekcie podejście do obowiązkowego ubezpieczenia OC. Widzimy, że tutaj są te propozycje deregulacyjne, natomiast na tym etapie ja nie jestem w stanie ocenić, czy to jest ostateczny kształt tych rozwiązań – dlatego że musimy uzgodnić to w procesie legislacyjnym z Ministerstwem Finansów. Myślę, że nawet jeszcze w konsultacjach. To jest bardzo ważny obszar odpowiedzialności – z jednej strony deregulacja, z drugiej strony też bezpieczeństwo wszystkich mieszkańców tak de facto, osób, które ewentualnie mogłyby odczuć skutki użycia bezzałogowych statków powietrznych. A więc są rozwiązania zaproponowane przez urząd, natomiast co do ostatecznego kształtu jeszcze nie mamy wypracowanego stanowiska. Również w projekcie, który przekazał Urząd Lotnictwa Cywilnego, są propozycje deregulacji kar. Tak jak mówiliśmy, widzimy, że ten system sankcyjny był zbyt restrykcyjny. Jest propozycja rozdzielenia kar administracyjnych od sankcji prawnych. Zaproponowane zostało obniżenie kar za te najmniejsze naruszenia – czyli ten próg wynosi 500 zł. Myślę, że to nie jest tak bardzo dotkliwe. Również w projekcie są propozycje rezygnacji z takiego bezwzględnego karania, na przykład w sytuacji, kiedy osoby, operatorzy nie mogli zgłosić wykonywania operacji do systemów Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z uwagi na jakieś problemy techniczne właśnie po stronie administratora tego systemu. Tutaj również widzimy, że są znaczące propozycje deregulacyjne, natomiast zastrzegam, że co do ostatecznego kształtu tych regulacji jeszcze nie mamy wypracowanego stanowiska.

Projekt zawiera również rozszerzenie katalogu podmiotów uprawnionych do zgłaszania stref geograficznych. Również tutaj patrzę na przedstawicieli wojska. Też mamy poszerzenie tego katalogu o organy administracji publicznej – m.in. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, ten katalog osób uprawnionych również został poszerzony.

Nowelizacja jest bardzo obszerna, więc troszkę nam jeszcze zajmie czasu taka merytoryczna analiza i ocena tego dokumentu – oprócz oczywiście takich legislacyjnych poprawek jest potrzeba, tak jak powiedziałam, wstępnych konsultacji z innymi podmiotami, resortami, na pewno też z MON. Oczywiście to wszystko się będzie działo również w normalnym procesie konsultacji, ale też chcemy takie prekonsultacje przeprowadzić – bo po prostu przyspiesza to finalnie potem ten proces konsultacji.

Planujemy projekt wprowadzić do wykazu prac legislacyjnych w trzecim kwartale. Tak ogólnie z mojej strony tyle. Jeżeli pan dyrektor Paweł Szymański ma coś do dodania ze strony urzędu, a pan przewodniczący pozwoli, to bardzo proszę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Bezzałogowych Statków Powietrznych Urzędu Lotnictwa Cywilnego Paweł Szymański:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Tylko doprecyzowanie tego, o czym już pani dyrektor wspomniała. Projekt jest dosyć szeroką odpowiedzią deregulacyjną i porządkującą tę ustawę w zakresie bezzałogowych statków

powietrznych. Mieliliśmy w ostatnim czasie szereg zgłoszonych uwag odnoszących się do różnych obszarów – właśnie kwestii karania, kwestii ubezpieczenia, kwestii check-in, które w tej chwili są obowiązkowe, kwestii związanych z zabezpieczeniem infrastruktury krytycznej, czy też używania systemów antydronowych – to jest akurat w tej chwili temat bardzo gorący. Ta ustawa, ten projekt nowelizacji proponuje faktycznie różnego rodzaju rozwiązania. Dużo deregulacji jest tutaj. Znaczące obniżenie kar i zmiana katalogu tych kar, gdzie faktycznie te zaproponowane zmiany pozwoliłyby na stosowanie tych kar bardziej jako narzędzie, które będzie zdecydowanie bardziej sprawiedliwe społecznie niż wysokie kary, które mamy w tej chwili – nawet 10 tys. zł za brak rejestracji. W tej chwili w projekcie ta kara została zmniejszona do ok. 250 zł, więc różnice są znaczne.

Tak jak pani dyrektor wspomniała, czekamy w tej chwili na akceptację ministerstwa, ewentualne uwagi czy jak gdyby zatwierdzenie kierunkowe – i projekt zostanie przekazany do konsultacji międzyresortowych, do konsultacji z PAŻP oczywiście, który jest tu jedną z kluczowych instytucji, i przede wszystkim do konsultacji społecznych, bo tego przy poprzedniej nowelizacji kilka lat temu zabrakło. I wydaje mi się, że te problemy, które wynikły z poprzedniej nowelizacji, wynikają właśnie z braku konsultacji. I na te konsultacje bardzo liczymy – bo głos środowiska, które właśnie z tych przepisów korzysta, jest tutaj tak naprawdę kluczowy. Ustawa z jednej strony powinna zapewniać przede wszystkim rozwój branży, bezpieczeństwo, ale też po prostu możliwość wykonywania lotów na prostych zasadach, zrozumiałych dla wszystkich – takich, aby po prostu użytkownicy chcieli tych przepisów przestrzegać. To jest najlepsza sytuacja. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję bardzo za tę informację – myślę, że bardzo pozytywną dla nas. Ja pamiętam właśnie, jak robiliśmy tę nowelizację Prawa lotniczego i weszła ona w życie. Rzeczywiście goniły nas bardzo terminy, żeby to było zgodne z prawem europejskim. I niestety – ja tutaj już nie chcę wchodzić w politykę – mieliśmy na to kilka lat, a nasi poprzednicy tego niestety nie zrobili w czasie i zabrakło tych konsultacji ze środowiskiem przede wszystkim. Zresztą ja później, już po wdrożeniu tej ustawy w życie, miałem wiele spotkań z tą częścią społeczną, z użytkownikami tych bezzałogowych statków powietrznych, którzy mieli właśnie wiele roszczeń i pretensji, w mojej opinii, mówiąc obiektywnie, całkiem słusznych względem tej ustawy. Cieszę się bardzo z tego, co tutaj pani dyrektor i zespół przedstawiają.

Ale tak podsumowując to, co państwo mówicie – 5 maja ten projekt wpłynął do Ministerstwa Infrastruktury. Na razie trwają wewnątrz ministerstwa ustalenia, czy ta propozycja zostanie zaakceptowana przez ministerstwo. Jesteśmy jeszcze na etapie przed konsultacjami międzyresortowymi – tutaj też uśmiecham się do przedstawicieli Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji czy Ministerstwa Obrony Narodowej w tym momencie, a także innych ministerstw, których ta sprawa może trochę mniej dotyczy. I przede wszystkim najważniejsze – jesteśmy przed konsultacjami społecznymi, żeby ci użytkownicy mogli też się wypowiedzieć, żeby tym razem... Rzeczywiście nie musimy się aż tak bardzo spieszyć. Chodzi o to, żeby przepisy, które znowelizujemy, były rzeczywiście z jednej strony dobre dla użytkowników, ale z drugiej strony też zapewniały bezpieczeństwo wszystkim innym mieszkańcom naszego państwa.

Dziękuję za tę informację i przechodzimy do dyskusji, do pytań. Przyjechał do nas pan Grzegorz Zawistowski – na pewno specjalnie, żeby zabrać głos w tym temacie. Od początku uczestniczy w posiedzeniach i godnie reprezentuje część społeczną – myślę, że sporą grupę użytkowników tych bezzałogowych statków powietrznych. Oddaję głos, panie Grzegorzu.

Przedstawiciel strony społecznej Grzegorz Zawistowski:

Ja chciałem zapytać, dlaczego jest aż takie opóźnienie. Na początku mówiliśmy – 5 grudnia 2025 r. – że to będzie pierwszy kwartał. A teraz już mówimy o trzecim kwartale. Skąd to wynika i czy właśnie nie możemy tego przyspieszyć? Dla mnie jako po prostu jednej osoby ze społeczności pół roku przerwy jest znaczące – bo ludzie mogą być po prostu bardziej karani, gdyż ciągle to prawo obowiązuje i ciągle jest wykładnią teraz. Wiadomo, że części się udaje opóźnić wypłatę tych kar, a część po prostu jest pomijana. Ale jednak dalej to prawo obowiązuje. I zarówno OC, jak i właściwie cała nowelizacja powoduje, że ktoś może dostać niepotrzebnie karę tylko dlatego, że to jest aż tak długo opracowywane. To jedna rzecz.

Druga rzecz – chciałem bardzo prosić, żeby te konsultacje społeczne potrwały trochę, to znaczy miesiąc, dwa miesiące, żeby później ktoś się nie obudził i nie powiedział, że nie wziął udziału w tych konsultacjach. Teraz nadchodzi okres wakacyjny, część ludzi wyjedzie, więc jeśli robić te

konsultacje społeczne, to jak najszybciej, żeby po prostu ktoś nie poczuł się pominięty w tych rozmowach, żeby też właśnie i ULC wyszedł... Jutro mamy na przykład spotkanie dronowe w ULC, więc warto o tym wspomnieć. Swoją kanał informacyjny, i to podwójny, ma też Polska Agencja Żeglugi Powietrznej – tam też by można było o tych konsultacjach powiedzieć, żeby jak najwięcej ludzi po prostu mogło wziąć udział w tych konsultacjach społecznych. Wiem, że najpierw musi to przejść przez konsultacje międzyresortowe – ale to jest kluczowe dla nas jako społeczności, żeby dobrze z wami też współpracować i żyć.

No i też żeby można było jakieś rzeczy delikatnie po prostu zmodyfikować, żeby nie było odpowiedzi „tak” lub „nie”, tylko żeby to było właśnie trochę bardziej w formie otwartej, żeby społeczeństwo też mogło się wypowiedzieć. Bo jest nas już ponad 400 tys. zarejestrowanych operatorów dronów. Ważne, żebyśmy mogli się wypowiedzieć.

Chcę też powiedzieć, że ogólnie byliśmy informowani o dzisiejszym spotkaniu. Pierwszy raz, co prawda... Tylko dzięki panu Kamilowi Wnukowi się dowiedzieliśmy i to też tak w ciągu godziny przed – dlatego przepraszam też za swoje spóźnienie. Z Ursynowa pędziłem na złamanie karku, żeby dojechać tutaj.

Bardzo proszę, żeby te konsultacje społeczne odbyły się przez jakiś czas, nie tylko w terminie wakacyjnym, ale żeby też zahaczyły o ten rok szkolny. Bo część ludzi wyjedzie, część ludzi powie, że została pominięta. Tyle z mojej strony.

I też byśmy jak najszybciej chcieli zobaczyć ten dokument, jeśli można, jako społeczeństwo dronowe. Dzięki.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję za ten głos.

Jeżeli chodzi o zaproszenie, rzeczywiście posiedzenie podkomisji miało się odbyć dwa tygodnie temu. Po tym przełożeniu niestety... To akurat nie jest wina państwa, tylko organizacyjnie pewne nieporozumienie zaszło w Sejmie – i nie wszyscy zdążyli na czas otrzymać zaproszenie. Ja państwa przepraszam za to, bo akurat tutaj nie można nikogo innego za to w tym momencie obwiniać.

Najważniejsze jest to, to co pan powiedział – żeby rzeczywiście w momencie, gdy będzie proces tych konsultacji, środowisko miało możliwość wypowiedzenia się. Oczywiście zawsze to jest na końcu droga do kompromisu, później jest cała droga legislacyjna, czyli sejmowa. Natomiast ważne jest to, żeby ten głos wybrzmiał. Ja myślę, że im wcześniej państwo będziecie w stanie wspólnie dojść do porozumienia i wyjdzie dobry projekt rządowy... Wspólnie z panem przewodniczącym możemy deklarować, że tutaj, na niwie sejmowej, postaramy się jak najszybciej i jak najsprawniej ten projekt procedować, żeby realnie mógł jak najszybciej wejść w życie – i uregulować tę kwestię, na którą, jak to pan Grzegorz wspomniał, czeka przynajmniej 400 tys. operatorów statków bezzałogowych w Polsce. Tak że my na drodze sejmowej deklarujemy, że postaramy się jak najszybciej tę legalizację zrobić... A jeżeli państwo wcześniej, na tym etapie konsultacji, ustalicie wspólne zmiany, które będą akceptowalne dla środowiska, to tym lepiej. To jest temat niepolityczny, tylko rzeczywiście bardziej dotyczący pewnej społeczności. Myślę, że każdego z nas interesuje, żeby to było uregulowane dobrze i realnie skutecznie.

Przedstawiciel strony społecznej Grzegorz Zawistowski:

Ja jeszcze chciałem podziękować, że mimo wszystko pan przekazał nam informację, że jest to spotkanie – przynajmniej udało się i ja zdążyłem. Byłoby nas więcej na pewno... Dzięki jeszcze raz.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dobrze. Dziękuję. Ja też dziękuję panu za obecność, panie Grzegorzu, i że pan zdążył.

Ale dziękuję też państwu za tę informację. Zgadzam się z tym, co pan powiedział, że wszyscy byśmy woleli to usłyszeć w grudniu. Ale z drugiej strony państwo przygotowali te przepisy, przygotowali te zmiany, czyli słuchają też tego czynnika społecznego. Uważam to za bardzo dobrą monetę, uważam to naprawdę za szansę na rozwiązanie tej sprawy tak, żeby rzeczywiście wszyscy byli zadowoleni. Liczę, że nam się to uda zrobić. Pani dyrektor wspomniała, że czas realizacji to jest trzeci kwartał tego roku. Rozumiem, że na dzisiaj jest realna szansa, że jak nie będzie oczywiście po drodze jakichś dodatkowych komplikacji, a to wyjdzie realnie dopiero w tych konsultacjach tak naprawdę, czy ta idea idzie w tym kierunku... Ale jeżeli mówimy o deregulacji tych ubezpieczeń i przede wszystkim o taryfikatorze, który budzi najczęściej wątpliwości, bez tego bezwzględniego karania, to wydaje mi się, że to w głównej mierze są te rzeczy, na których najbardziej zależy środowisku. Tu zawsze był największy spór, ale też nieadekwatna,

w mojej przynajmniej opinii, kara w stosunku do tego, co się dzieje. Jest szansa, że to uda się szybko skonsultować i szybko przejść już do działania – a co za tym idzie, do funkcjonowania tych przepisów w naszym prawie.

Czy są jeszcze jakieś pytania do tego punktu? Skoro nie ma więcej pytań, to zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny dzisiejszych obrad.

Dziękuję wszystkim państwu za obecność i kończę posiedzenie podkomisji do spraw lotnictwa cywilnego. Dziękuję państwu.