

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ (NR 147)

z dnia 17 czerwca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 147)

17 czerwca 2026 r.

Komisja do Spraw Unii Europejskiej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Agnieszki Pomaskiej (KO)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

- I. informację o dokumentach, w stosunku do których prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag: COM(2026) 152, 183, 198 (art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. o współpracy Rady Ministrów z Prezydentem Rzeczypospolitej Polskiej oraz Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej); COM(2026) 244, 245, 256, 257, 262, 360 (art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r.); C(2026) 2026) 8550, 8551, OM(2026) 234, 235, 238, 241, 242, 251, 310, 541 (art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r.),
- II. w trybie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 8 października 2010 r. informację o stanowisku, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych UE na posiedzeniu Rady ds. Rolnictwa i Rybołówstwa (22 i 23 czerwca 2026 r.) w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach (COM(2025) 559, 560, 780, 553 final, COM(2026) 282, COM(2023) 414, 770),
- III. w trybie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 8 października 2010 r. informację o stanowisku, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych UE na posiedzeniu Rady ds. Środowiska (25 czerwca 2026 r.), w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach (COM(2025) 471, 472, 995),
- IV. w trybie art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego zmieniające rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu (COM(2013) 130 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt aktualizacji stanowiska RP.

W posiedzeniu udział wzięli: **Małgorzata Gromadzka** sekretarz stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi wraz ze współpracownikami, **Anita Sowińska** sekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami, **Maciej Lasek** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami oraz **Zbigniew Czachór** stały doradca Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Agata Jackiewicz**, **Joanna Heger** – z sekretariatu Komisji w Biurze Spraw Europejskich i Współpracy Międzynarodowej BSEM; **Bartosz Pawłowski** – ekspert ds. legislacji w Biurze Ekspertyz i Ocen Skutków Regulacji.

Przewodnicząca poseł **Agnieszka Pomaska (KO)**:

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Przechodzimy do pkt I, czyli informacji o dokumentach Unii Europejskiej, w stosunku do których prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag. Są to następujące dokumenty: w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. o współpracy Rady Ministrów z prezydentem Rzeczypospolitej Polskiej

oraz Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej COM(2026) 152, 183, 198; w trybie art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. COM(2026) 244, 245, 256, 257, 262, 360; w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. C(2026) 2026) 8550, 8551, OM(2026) 234, 235, 238, 241, 242, 251, 310 i 541. Czy do wymienionych przeze mnie dokumentów państwo posłowie chcą zgłosić jakieś uwagi? Nie widzę, w związku z tym stwierdzam, że **Komisja postanowiła nie zgłaszać uwag do wymienionych powyżej dokumentów.**

Przechodzimy do pkt II, czyli Rada ds. Rolnictwa i Rybołówstwa, która odbędzie się w dniach 22 i 23 czerwca. W agendzie Rady znajduje się jeden dokument COM(2026) 282, który nie był jeszcze rozpatrywany przez naszą Komisję. Bardzo proszę o zabranie głosu panią ministram Małgorzatę Gromadzką, sekretarz stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rybołówstwa. Bardzo proszę, pani minister. Mnie akurat działa mikrofon. Chwila technicznej przerwy, bo jakiś problem systemowy. Też mi przed chwilą nie działał, ale mam nadzieję...

Sekretarz stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Małgorzata Gromadzka:

Szanowna pani przewodnicząca, Wysoka Komisja, posiedzenie Rady ds. Rolnictwa i Rybołówstwa 22 i 23 czerwca w Luksemburgu jest ostatnim podczas prezydencji cypryjskiej. W związku z tym, oprócz istotnych debat dotyczących wspólnej polityki rolnej i wspólnej polityki do spraw rybołówstwa po 2027 roku, prezydencja cypryjska w ramach spraw różnych przedstawi również informacje dotyczące prac nad aktualnie procedowanymi projektami aktów legislacyjnych.

Tak jak w czasie debat i wcześniejszych debat rząd Rzeczypospolitej Polskiej będzie się opowiadał za utrzymaniem wspólnej polityki rolnej jako wspólnej polityki Unii Europejskiej, opartej na wspólnych celach i wspólnych ramach finansowych. Nadal uważamy i podtrzymujemy swoje stanowisko, że odejście od dotychczasowej architektury WPR i połączenie jej z innymi politykami sektorowymi utrudni realizację celów traktatowych. To rozwiązanie niesie też ze sobą ryzyko niewystarczających zachęt dla rolników, zwłaszcza w kontekście realizacji wymogów środowiskowych, a należy podkreślić, że Unia Europejska coraz bardziej podkreśla kwestie integracyjne, ale też kwestie bezpieczeństwa żywnościowego Unii Europejskiej, jak i poszczególnych krajów członkowskich.

W dyskusji będziemy podkreślać potrzebę zachowania równowagi pomiędzy wspólnymi celami europejskimi a większą elastycznością państw członkowskich w zakresie projektowania i wdrażania instrumentów wsparcia. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość określania praktyk i instrumentów najlepiej odpowiadających lokalnym potrzebom, przy jednoczesnym unikaniu nakładania się obowiązków wynikających z różnych aktów prawnych Unii Europejskiej. Będziemy także podkreślać znaczenie konkurencyjności sektora rolnego. Z tym jest również związana kwestia wysokich kosztów produkcji i optymalizacji tych kosztów oraz oczywiście skracania łańcucha dostaw.

W zakresie przyszłości wspólnej polityki rolnej prezydencja cypryjska przedstawi także w ramach punktu „Sprawy różne” informacje dotyczące postępu prac nad projektem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego warunki realizacji unijnego wsparcia w ramach wspólnej polityki rolnej przyszłej perspektywy 2028–2034. Od lipca 2025 roku, kiedy Komisja Europejska przedstawiła propozycje prawne związane z wieloletnimi ramami finansowymi na lata 2028–2034, trwają prace nad ostatecznym kształtem rozporządzeń oraz wspólnej polityki rolnej.

Prezydencja cypryjska poinformuje również o postępach w pracach nad projektem rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie nr 1308/2013 w zakresie programu dla szkół interwencji sektorowych, roślin białkowych, konopi, norm handlowych, należności przywozowych, dostępności dostaw oraz zabezpieczeń.

W zakresie spraw rolnych przewidziano także przyjęcie podejścia ogólnego do projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie o planach strategicznych WPR i rozporządzenia horyzontalnego w odniesieniu do nawozów, bo tutaj jest kwestia wysokich kosztów związanych między innymi również z ponoszeniem przez zakłady azotowe opłat ETS, ale też pomocy rolnikom w związku z sytuacją geopolityczną, z konfliktem na Bliskim Wschodzie i wzrostem cen nawozów oraz dostępnością nawozów na rynkach poszczególnych krajów członkowskich oraz Unii Europejskiej.

Należy tu też podkreślić, że 17 czerwca 2026 r. odbędzie się posiedzenie prezydium Komisji do Spraw Unii Europejskiej, na którym omówione zostanie stanowisko, jakie Rada Ministrów

ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów Unii Europejskiej. W kontekście konfliktu na Bliskim Wschodzie, sytuacji na Bliskim Wschodzie, tymczasowe nadzwyczajne wsparcie, jeżeli chodzi o producentów rolnych na terenie Unii Europejskiej, ma pomóc w uregulowaniu płynności finansowej gospodarstw rolnych i zmniejszyć niepewność rolników co do podejmowanych decyzji w zakresie produkcji rolnej.

Proponowane rozwiązania obejmują dodanie nowego działania umożliwiającego wsparcie rolników w celu poprawy ich płynności finansowej. Pomoc może być dofinansowana z EFRROW do 65%. Maksymalne wsparcie z rezerwy kryzysowej wynosi 25%. Państwa członkowskie mogą dofinansować przedsięwzięcie do 200%, czyli każde państwo członkowskie, oczywiście oprócz pomocy z poziomu Unii Europejskiej, może również zabezpieczyć odpowiednie środki w budżecie państwa. Wprowadzenie możliwości wypłat zwiększonych z 70% do 75% i wcześniejszych, przed 16 października, zaliczek na poczet płatności bezpośrednich w kampanii 2026 r. Wprowadzenie możliwości dostosowania lokacji na płatności bezpośrednie na 2027 rok, o co Polska intensywnie zabiegała w ostatnim czasie.

Rząd z zadowoleniem przyjmuje przygotowaną przez Komisję Europejską zmianę rozporządzenia WPR. Polska uważa, że należy jak najszybciej wdrożyć zmiany, których celem jest zapewnienie tymczasowego wsparcia dla rolników w sytuacji gwałtownego wzrostu cen nawozów wynikającego z kryzysu na Bliskim Wschodzie.

W zakresie przyszłości wspólnej polityki rybołówstwa przewidziano przyjęcie podejścia ogólnego w odniesieniu do projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego warunki realizacji wsparcia Unii dla wspólnej polityki rybołówstwa, Europejskiego Paktu Oceanicznego oraz unijnej polityki morskiej akwakultury w ramach Funduszu Partnerstwa Krajowego i Regionalnego. Kwestią nadal nierozstrzygniętą pozostaje realna wielkość pomocy, która w ramach wspólnego Funduszu będzie przeznaczona na wsparcie sektora rybackiego. Zależy nam na tym, żeby z poziomu Unii Europejskiej były dedykowane konkretne środki i wsparcie na konkretne działania z poziomu państw członkowskich, z poziomu krajowego, na działania związane ze wsparciem rybołówstwa.

W ramach spraw różnych prezydencja cypryjska przedstawi także informacje dotyczące prac nad projektami: rozporządzenia w sprawie produkcji i wprowadzania roślinnego materiału rozmnożeniowego do obrotu w Unii, rozporządzenia w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu, rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie o rolnictwie ekologicznym w odniesieniu do przepisów dotyczących produkcji, znakowania, certyfikacji i handlu.

Polska jest na stanowisku, że trzeba deregulować, upraszczać i po prostu sprawić, żeby producenci rolni mogli bez problemu się rozwijać, żeby nie było nadregulacji, czyli za każdym finansowaniem nie były wprowadzane kolejne obostrzenia, kolejne wnioski o ewidencjonowanie pewnych czynności. Będziemy stać na stanowisku, żeby była to formuła uproszczona, a środki dedykowane na konkretne cele. Pani przewodnicząca, z mojej strony to wszystko. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję, pani minister. Otwieram dyskusję. Czy ktoś ma jakieś pytania do pani minister? A, zapomniałam, przepraszam, chyba znowu jest przerwa techniczna, tak? Tak. Musimy zrestartować system. Chyba działa. Moja legitymacja tylko nie działa, ale to już inna historia.

Stwierdzam, że **Komisja rozpatrzyła informację o stanowiskach, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych Unii Europejskiej na posiedzeniu Rady ds. Rolnictwa i Rybołówstwa w dniach 22 i 23 czerwca w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach, w trybie art. 11 ust. 1 ustawy. Komisja postanowiła nie zgłaszać uwag do dokumentów o sygnaturach COM(2023) 414 i 770, COM(2025) 553, 559, 560, 780, natomiast odnośnie do dokumentu o sygnaturze COM(2026) 282 Komisja postanowiła nie zajmować stanowiska.** Bardzo dziękuję, pani minister.

Przechodzimy do pkt III, czyli Rada ds. Środowiska, która odbędzie się 25 czerwca. Bardzo proszę panią minister, podsekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska, Anitę Sowińską, o przedstawienie informacji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska Anita Sowińska:

Szanowna pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, w ramach głównej części obrad Rady ds. Środowiska, która odbędzie się 25 czerwca, w punkcie legislacyjnym planowane jest przedstawienie

raportu z postępu prac dotyczących zmiany rozporządzenia określającego normy emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych. Chciałabym przedstawić ogólne stanowiska rządu RP do tego wniosku.

Projektowana zmiana rozporządzenia obniża progi emisji CO₂ dla nowych lekkich pojazdów użytkowych od roku 2030, a od 2035 – dla dwóch kategorii: nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych, przy jednoczesnej możliwości kompensacji jednostek emisyjnych przez kredyty związane z paliwami odnawialnymi i stałą zeroemisyjną, tak zwaną zieloną stałą. Oczywiście nadrzędnym celem pozostaje dekarbonizacja transportu, w tym poprzez długoterminową redukcję emisji CO₂. Natomiast rząd RP uznaje za słuszny ogólny kierunek działań w celu obniżenia ambicji w zakresie emisji CO₂ dla lekkich pojazdów dostawczych w Unii Europejskiej od 2030 roku oraz emisji CO₂ od 2035 roku ze 100% do 90% dla nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych. Zasadniczo popieramy wprowadzane zmiany do rozporządzenia.

W ocenie rządu proponowane zmiany mogą stanowić pierwszy krok we właściwym kierunku związanym z lepszym dostosowaniem celów polityki klimatycznej do aktualnych uwarunkowań i potrzeb europejskiego przemysłu. Jednocześnie podkreślamy, że zaproponowane zmiany nie są na obecnym etapie wystarczające, aby realnie wesprzeć funkcjonowanie i konkurencyjność europejskiej branży motoryzacyjnej i wymagają dalszych modyfikacji oraz większej elastyczności regulacyjnej. Zdaniem Polski w celu utrzymania tendencji inwestycyjnych i przekształceń, docelowy poziom redukcji emisji CO₂ dla unijnego parku nowych lekkich pojazdów użytkowych, określony w odniesieniu do poziomu z 2021 roku, powinien zostać obniżony od 1 stycznia 2030 roku z 50% do 30%, wraz z umożliwieniem realizacji celów w ujęciu średniej pięcioletniej w kolejnym okresie.

Wyzwaniem nadal pozostaje dopiero rozwijająca się infrastruktura ładowania oraz wysokie koszty energii elektrycznej, które istotnie wpływają na niski poziom sprzedaży pojazdów elektrycznych. Postulowane przez Polskę rozwiązania zapewniłyby większą elastyczność regulacyjną dla producentów pojazdów, czyniąc cele klimatyczne bardziej realistycznymi i wykonalnymi.

Rząd wnioskuję również o wydłużenie okresu realizacji celu dotyczącego redukcji emisji CO₂ poprzez zastosowanie mechanizmu uśredniania z obecnych trzech lat do pięciu lat oraz ponowne wprowadzenie mechanizmu premiowania lekkich elektrycznych pojazdów dostawczych w obliczeniach średnich emisji CO₂.

Rząd uważa również, że zastosowanie korekty poziomów emisji wyłącznie o zieloną stal i stosowanie określonych paliw odnawialnych jest niewystarczające. Wskazujemy, że propozycja Komisji Europejskiej nadal w niewystarczającym stopniu odzwierciedla neutralność technologiczną i uznaje za niezbędne odejście od niekorzystnej zmiany współczynnika użyteczności dla pojazdów PHEV, czyli dla hybryd typu plug-in. Uważamy również, że na określenie „Made in Europe” powinny zasługiwać pojazdy produkowane na terenie Unii Europejskiej, natomiast nieobejmujące wyłącznie końcowego montażu importowanych komponentów w systemie SKD.

Rząd popiera uproszczenie oznakowania pojazdów oraz dodanie na etykiecie informacji dotyczących pojazdów zeroemisyjnych. Kończąc ten wątek, rząd uważa, że największe wyzwanie stanowi niewystarczająca infrastruktura ładowania oraz wysokie ceny energii elektrycznej.

Wyżej omawiany akt legislacyjny jest jedynym aktem prawnym do dyskusji podczas Rady ds. Środowiska, natomiast będą również przedstawione dwa akty bez dyskusji, które leżą w kompetencji ministra rozwoju i technologii. Pierwsze to jest rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie dostosowania stawek celnych na przewóz niektórych towarów pochodzących ze Stanów Zjednoczonych oraz otwarcia kontyngentów taryfowych na przewóz niektórych towarów pochodzących z USA. I drugie to jest rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie niestosowania cel na przewóz niektórych towarów. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos w tym punkcie? Pan przewodniczący Szynekowski vel Sęk.

Poseł Szymon Szynekowski vel Sęk (PiS):

Pani minister, szanowni państwo posłowie, mam pytanie dotyczące tego pośredniego celu redukcji emisji 90% w 2040 roku. Czy rząd podejmuje jakiegokolwiek zabiegi, żeby uchylić tego rodzaju zobowiązanie? Pani powiedziała o pewnym osłabieniu poprzez dążenie do uśredniania i tak dalej, natomiast ja mam pytanie o ten generalny cel. Czy szukamy przestrzeni, żeby zbudować jakąś

koalicję państw, żeby jednak dążyć do zmiany tego zapisu, który jest z punktu widzenia Polski bardzo niebezpieczny i kosztowny? Cały czas jeszcze mam w pamięci deklarację ze strony pani minister Urszuli Zielińskiej, która podczas jednej z pierwszych wypowiedzi, kiedy ta dyskusja się rozpoczynała, mówiła, że Polska będzie wspierać cel 90%. Później się z tego wycofywano. Rozumiem, że dzisiaj stanowisko rządu jest takie, że jesteście państwo wobec tego krytyczni, natomiast czy idą za jakieś konkretne działania?

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Czy jeszcze ktoś chciałby zabrać głos? Nie widzę. Pani minister.

Podsekretarz stanu w MKiŚ Anita Sowińska:

To ja poproszę pana dyrektora o odpowiedź. Dziękuję.

Zastępca dyrektora Departamentu Innowacji i Efektywności Energetycznej MKiŚ Bartosz Arabik:

Odnosząc się do pytania, ten cel 90% jest elementem szerszej dyskusji. Jest to z jednej strony propozycja kompromisowa zaproponowana przez Komisję, która w obecnej chwili cieszy się dużym poparciem większości państw członkowskich i podczas prac grup roboczych nie była jeszcze szczegółowo ani omawiana, ani kontestowana. Prezydencja cypryjska skoncentrowała się przede wszystkim na tym łatwiejszym elemencie tego rozporządzenia, czyli kwestii etykiet. My podnosimy tę kwestię w dyskusjach razem z kwestią uśredniania, razem też z celami dla samochodów lekkich dostawczych. Tam propozycja Komisji mówi o 40%. My jesteśmy za 30%. Niemniej jednak w przypadku lekkich dostawczych w tym momencie jesteśmy jedynym państwem, które dąży do realnego obniżenia celu. Zakładamy więc, że po wakacjach, wraz ze wznowieniem prac grup roboczych, ten temat ponownie stanie. Będziemy tę kwestię ponownie podnosić.

Niemniej jednak to rozporządzenie jest też traktowane jako pakietowe wraz z rozporządzeniem dotyczącym zazielenienia flot korporacyjnych. Tam w naszej ocenie trzeba powalczyć o to, żeby cele zaproponowane przez Komisję nie były wiążące, a dobrowolne. Udało się rządowi zbudować mniejszość blokującą wraz z Włochami, państwami Grupy Wyszehradzkiej oraz Łotwą i Rumunią. Mamy nadzieję, że uda się zbudować szerszą grupę poparcia, aczkolwiek w przypadku celu 90% będzie to bardzo trudne, bowiem żadne z państw obecnie tego celu nie kontestuje. A mając na uwadze fakt, że nowelizacja tego rozporządzenia musi zostać przyjęta do końca roku, bo w przeciwnym razie będzie obowiązywało stare, nie jest to też kontestowane przez producentów. Wszystko więc będzie zależało od tego, w jakim kierunku ta dyskusja pójdzie, aczkolwiek kluczowe będzie, żeby to rozporządzenie weszło w życie, bo jeśli nie, to producenci od stycznia przyszłego roku będą musieli rozliczać się zgodnie z celami zawartymi w obecnie obowiązującym akcie prawnym.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję. Zakończyliśmy, jak rozumiem, dyskusję. Stwierdzam, że **Komisja przyjęła do wiadomości informację o stanowiskach, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych Unii Europejskiej na posiedzeniu Rady ds. Środowiska w dniu 25 czerwca, w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach w trybie art. 11 ust. 1 ustawy.** Bardzo dziękuję, pani minister.

Przechodzimy do dokumentu COM(2013) 130, czyli Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniający rozporządzenie WE 261/2004, ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie WE nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu. Bardzo proszę pana ministra Macieja Laska, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, o przedstawienie stanowiska.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Maciej Lasek:

Działa? Nie dotykać. Będę starał się nie dotykać. Stara prawda inżynierska mówi, że jak działa, to nie dotykać. Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, 15 czerwca w ramach Komitetu Konsylnego Rada i Parlament Europejski uzgodniły ostateczny tekst rewizji przepisów dotyczących praw pasażerów lotniczych. Tym samym zakończył się zapoczątkowany w 2013 roku proces reformy regulacji, która od dawna wymagała aktualizacji i uproszczenia.

Chciałbym wskazać, że negocjacje były bardzo trudne. Świadczy o tym choćby sam fakt, że tak długo trwały, od 2013 roku. Te trudności były związane z dużym różnicowaniem stanowisk zarówno w samej Radzie, jak i odmiennym stanowisku Rady i Parlamentu Europejskiego. Tym bardziej należy podkreślić znaczącą rolę Polski w osiągnięciu tego porozumienia, bo dzięki niej negocjacje zyskały zupełnie nową dynamikę. W trakcie naszej prezydencji, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom państw członkowskich, zdecydowaliśmy o podjęciu kolejnej próby wypracowania kompromisu w Radzie, pomimo że kilka podejmowanych wcześniej prób zakończyło się niepowodzeniem i nie było zbyt dużego entuzjazmu do ponownego uruchamiania tego procesu. Po kilku miesiącach intensywnych prac w tym zakresie Polska zdołała doprowadzić do wynegocjowania wspólnego stanowiska akceptowalnego dla wymaganej większości państw członkowskich Unii Europejskiej. Ten kompromis umożliwił rozpoczęcie kolejnego etapu procedury ustawodawczej polegającego na negocjacjach międzyinstytucjonalnych pomiędzy Radą a Parlamentem Europejskim.

W poniedziałek te, tak jak wspominałem, trudne negocjacje zostały ostatecznie zakończone poprzez wypracowanie porozumienia akceptowalnego dla obu instytucji. Chciałem podkreślić, że 23 państwa członkowskie poparły wynegocjowany tekst. Przeciw były tylko Hiszpania oraz Łotwa, a wstrzymały się – Finlandia i Austria. Należy pamiętać, że zgodnie z zapisami traktatowymi był to ostatni moment, w którym legislatorzy, czyli Rada i Parlament Europejski, mogły uzgodnić wspólny tekst. Gdyby tak się nie stało, Komisja Europejska musiałaby przygotować nowy wniosek, a całość prac w zakresie rewizji praw pasażerów lotniczych zaczęłaby się niestety od początku.

Jakie są najważniejsze elementy wypracowanego porozumienia? Nowe przepisy wzmacniają ochronę praw pasażerów i wprowadzają szereg praktycznych rozwiązań, takich jak: możliwość bezpłatnej korekty imienia i nazwiska na bilecie, gwarancję miejsc obok siebie dla dzieci i opiekunów, brak obowiązku korzystania z aplikacji przewoźnika czy elektronicznej karty pokładowej, lepszą ochronę osób z niepełnosprawnościami podróżujących ze sprzętem wspomagającym lub psem asystującym, wzmocnione prawa w przypadku utraconych połączeń lotniczych, nowe standardy opieki nad pasażerami podczas opóźnień i odwołanych lotów, zagwarantowane pasażerom prawo do otrzymania wody czy skorzystania z toalety w samolotach oczekujących na opóźniony start. Przypomnę, że były takie przypadki, kiedy 6 godzin, dajmy na to, samolot stał na lotnisku – 6 czy więcej – tylko dlatego, że trafił w *core night* i nie można już było wystartować z danego lotniska. Prawo pasażerów do odszkodowania za opóźniony lot o co najmniej 3 godziny pozostaje bez zmian. Pasażerowie w takich przypadkach będą mogli ubiegać się o odszkodowanie w wysokości 250 euro na trasach do 1500 km, 400 euro na trasach pomiędzy 1500 a 3500 km i 600 euro na pozostałych trasach.

Należy jednak podkreślić, że o ile dotychczas te zapisy praw pasażerów wynikały wyłącznie z orzecznictwa unijnego, to teraz zostanie to zapisane wprost w treści zrewidowanego rozporządzenia. Warto tu wspomnieć o takich przypadkach, że zdarzały się sytuacje, kiedy pasażerowie tego samego opóźnionego lotu składali wnioski o wypłatę odszkodowania. Sprawa była rozpatrywana ostatecznie przez sąd – przez ten sam sąd tego samego dnia, ale przez różnych sędziów. Jeden sędzia w orzecznictwie przyznał odszkodowanie, a drugi nie przyznał pasażerom tego samego lotu. W związku z czym teraz mamy to już zdecydowanie lepiej uporządkowane. Czyli tak naprawdę uprościła się regulacja.

Warto podkreślić, że został wprowadzony wymóg odpowiedniego informowania pasażerów o przysługujących im prawach oraz ułatwiających ubieganie się o odszkodowanie. To ograniczy udział agencji pośredniczącej. Nie wiem, czy państwo widzieli, wielokrotnie na lotniskach pojawiają się kancelarie prawne, które namawiają pasażerów do skorzystania z ich usług, a w zasadzie nic więcej nie robią oprócz pośrednictwa. Teraz przewoźnik będzie miał obowiązek poinformować w ciągu 96 godzin drogą elektroniczną pasażera o przysługujących mu prawach za opóźniony lot i w ciągu 30 dni od złożenia wniosku powinien wypłacić odszkodowanie albo w sposób bardzo konkretny i wyczerpujący przedstawić informację, dlaczego nie uwzględnia jego wniosku.

Jakie są dalsze kroki? Naszym zdaniem, zdaniem resortu, biorąc pod uwagę, jak wcześniej trudno było uzyskać jakiekolwiek porozumienie w tym zakresie, należy pozytywnie ocenić zakończenie negocjacji. Porozumienie przełoży się na lepszą ochronę praw pasażerów. Cieszymy się, że to właśnie w trakcie polskiej prezydencji udało się poczynić ten właściwy krok do tego, żebyśmy dzisiaj mogli mówić: tak, będzie rewizja tego rozporządzenia i będziemy mieli

zagwarantowane prawa pasażerów na jednolitym poziomie. Ostatnim etapem nad rewizją praw pasażerów będzie formalne zatwierdzenie tekstu przez Radę i Parlament Europejski, które nastąpi w lipcu bieżącego roku. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Jacek Niedźwiecki.

Poseł Jacek Niedźwiecki (KO):

Dziękuję bardzo. Projekt dotyczy zmiany rozporządzeń Unii Europejskiej regulujących prawa pasażerów linii lotniczych, w szczególności odszkodowania za opóźnienie, odwołania lotów, problemy z bagażem. Celem zmian jest poprawa ochrony pasażerów przy jednoczesnym uwzględnieniu interesów ekonomicznych przewoźników. Rząd RP popiera zmiany w prawie Unii Europejskiej dotyczące praw pasażerów lotniczych, podkreślając potrzebę zachowania równowagi między ochroną konsumentów a konkurencyjnością przewoźników. Opowiada się jednocześnie za ograniczeniem obciążeń administracyjnych i doprecyzowaniem zasad odpowiedzialności linii lotniczych. Rekomenduję poparcie stanowiska rządu. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Ważne regulacje. Dziękuję za zwięzłe przedstawienie i stwierdzam, że **Komisja rozpatrzyła w trybie art. 10 ust. 2 ustawy dokument o sygnaturze COM(2013) 130 wersja ostateczna i odnoszący się do niego projekt aktualizacji stanowiska RP. Komisja przyjęła do wiadomości informację rządu.**

Na tym wyczerpaliśmy porządek. Zamykam posiedzenie Komisji. Mam nadzieję, że do następnej Komisji rozwiążemy problemy techniczne.