



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DL-4.054.1.2024  
Warszawa, 28 sierpnia 2024

**Pan**  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 4131 Posłów na Sejm RP Pań Marty Golbik i Kingi Gajewskiej oraz Pana Marka Krzakały, w sprawie jednolitych norm dotyczących wymiarów bagażu podręcznego na terenie Unii Europejskiej, skierowaną do Ministra Infrastruktury, uprzejmie informuję, co następuje.

**1. Czy Ministerstwo Infrastruktury podejmowało już jakieś kroki w celu ujednoczenia przepisów dotyczących bagażu podręcznego na poziomie Unii Europejskiej?**

W przeszłości prowadzone były prace nad ujednoczeniem przepisów dotyczących bagażu podręcznego na poziomie Unii Europejskiej.

W tym celu Komisja Europejska przedłożyła wniosek dotyczący nowelizacji rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiającego 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 final z 13 marca 2013 r.

Ówczesne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, we współpracy z Urzędem Lotnictwa Cywilnego, opracowywało projekt stanowiska Rządu RP do przedmiotowego wniosku. Następnie przedstawiciele Polski aktywnie uczestniczyli w pracach legislacyjnych, w szczególności na poziomie grup roboczych Rady. Niemniej jednak prowadzone przez kilka lat dyskusja w Radzie nie doprowadziła do wypracowania wspólnego stanowiska państw członkowskich Unii Europejskiej w przedmiotowej sprawie.

## **2. Czy są prowadzone rozmowy lub konsultacje z innymi państwami członkowskimi UE w tej sprawie?**

Ostatnie dyskusje na temat zmiany rozporządzenia (WE) nr 261/2004<sup>1</sup> i rozporządzenia (WE) nr 2027/97<sup>2</sup> z państwami członkowskimi Unii Europejskiej były prowadzone w 2020 roku i zostały przerwane przez pandemię COVID-19. Od tego momentu konsultacje zostały wstrzymane i nie były kontynuowane.

Niezależnie od powyższego regularnie odbywają się spotkania krajowych organów wykonawczych, odpowiedzialnych za stosowanie rozporządzenia 261/2004 w poszczególnych państwach członkowskich UE z Komisją Europejską.

W dniu 22 lipca 2024 r. Komisja Europejska zapowiedziała przyjęcie zmienionych wytycznych interpretacyjnych dotyczących rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych<sup>3</sup>, które zastąpią wytyczne interpretacyjne przyjęte 15 czerwca 2016 r. (2016/C 214/04)<sup>4</sup>. Jednak ani wytyczne z 2016 roku, ani zapowiedź wytycznych z 2024 roku nie zawierają szczegółowych zapisów w zakresie bagażu podręcznego.

Problem braku znormalizowanych wymiarów bagażu podręcznego został natomiast zauważony przez Parlament Europejski, który 4 października 2023 r. przyjął rezolucję 2023/2774(RSP) w tej sprawie<sup>5</sup>. W rezolucji podkreślono rozbieżność zasad i ograniczeń dotyczących rozmiaru i wagi bagażu podręcznego i zachęcono Komisję Europejską, by przedstawiła konkretne środki polityczne pozwalające uwzględnić orzeczenie TSUE w sprawie C-487/12 Vueling, zgodnie z którym bagaż podręczny nie może podlegać dodatkowej opłacie, oraz podkreślono, że należy określić zakres i szczegółowe wymogi dotyczące rozsądnych wymiarów i wagi bagażu podręcznego, a także zająć się złożonością norm przewoźników lotniczych dotyczących bagażu w kontekście przeglądu rozporządzenia (WE) nr 1008/2008. Przedmiotowa rezolucja została przekazana Komisji Europejskiej, Radzie oraz rządów i parlamentom państw członkowskich.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. Urz. UE L 46 z 17.02.2004, str. 1).

<sup>2</sup> Rozporządzenie (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną (Dz. Urz. UE L 285 z 17.10.1997, str. 1).

<sup>3</sup> [https://transport.ec.europa.eu/document/download/e16380cb-b096-4c7a-88d5-a4962655744b\\_en?filename=C\\_2024\\_5056\\_1\\_EN\\_annexe\\_acte\\_autonome\\_cp\\_part1\\_v3.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/e16380cb-b096-4c7a-88d5-a4962655744b_en?filename=C_2024_5056_1_EN_annexe_acte_autonome_cp_part1_v3.pdf)

<sup>4</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016XC0615\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016XC0615(01))

<sup>5</sup> [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0344\\_PL.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0344_PL.html)

### **3. Jakie są najważniejsze przeszkody wprowadzenia jednolitych przepisów dotyczących bagażu podręcznego na terenie całej Unii Europejskiej?**

Przyjęcie jednolitych przepisów dotyczących bagażu podręcznego na terenie całej Unii Europejskiej stanowi wyzwanie, biorąc pod uwagę różne modele statków powietrznych, klasy podróży, a także modele biznesowe (tradycyjny, niskokosztowy, czarterowy), przyjęte przez przewoźników lotniczych na całym świecie.

Dotychczasowe podejście w sprawie bagażu podręcznego w Unii Europejskiej związane było z koniecznością zapewnienia informacji pasażerom na temat stosowanych regulaminów przewozowych oraz transparentności cen, tak żeby nie ingerować w sposób prowadzenia działalności przewoźników lotniczym i swobody ustalania przez nich cen.

Orzeczenie TSUE w sprawie C-487/12 Vueling wskazuje, że bagaż podręczny nie może być objęty opłatą dodatkową, pod warunkiem, że spełnia on rozsądne wymogi w zakresie wymiarów i wag oraz jest zgodny z wymogami bezpieczeństwa. Samo orzeczenie nie wyjaśnia jednak, w jaki sposób należy zdefiniować „rozsądne wymogi”.

W czerwcu 2024 r. media obieły informacje o nałożeniu grzywny o łącznej wartości ponad 150 milionów euro na czterech przewoźników lotniczych przez hiszpańskie ministerstwo ds. socjalnych i konsumenckich za stosowanie nieuczciwych praktyk wobec pasażerów, jak m.in. pobieranie nienależnych środków za bagaż podręczny. Kara dotknęła przewoźników niskokosztowych t.j. Ryanair, easyJet, Vueling, czy Volotea.

### **4. Czy Ministerstwo Infrastruktury planuje w najbliższym czasie inicjatywę, które mogłyby przyczynić się do harmonizacji tych przepisów?**

Obecna prezydencja węgierska (lipiec – grudzień 2024 r.) zapowiedziała dyskusję dotyczącą perspektyw w zakresie ewentualnego wznowienia prac nad wnioskiem Komisji Europejskiej z 2013 roku w sprawie nowelizacji rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

Na grudzień 2024 r. zaplanowane jest posiedzenie Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (TTE), w trakcie którego ma odbyć się debata ministrów państw członkowskich Unii Europejskiej w przedmiotowej sprawie. Będzie to dobra okazja do omówienia najważniejszych elementów proponowanej nowelizacji. Jednym z takich zagadnień mogłaby być kwestia harmonizacji wymiarów bagażu podręcznego w Unii Europejskiej.

Przebieg debaty i stanowiska państw członkowskich UE zaprezentowane w trakcie dyskusji Ministrów będą mogły stanowić podstawę do sporządzenia planów i dokonania oceny możliwości dalszych działań w tym zakresie.

**5. Czy istnieje możliwość zaangażowania społeczeństwa obywatelskiego lub organizacji konsumenckich w proces tworzenia i wdrażania jednolitych standardów dotyczących bagażu podręcznego?**

Minister Infrastruktury jest zainteresowany zaangażowaniem społeczeństwa obywatelskiego oraz organizacji konsumenckich w proces tworzenia nowych przepisów dotyczących praw pasażerów, w tym opracowania rozwiązań, które przyczynią się do usunięcia niejasności oraz wyeliminowania praktyk generujących ukryte koszty bagażu podręcznego. Ministerstwo Infrastruktury planuje konsultacje w tej sprawie z Europejskim Centrum Konsumenckim i jest gotowe do współpracy z innymi podmiotami, które dostrzegają konieczność nowelizacji przepisów w tym zakresie.

*Z wyrazami szacunku,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:  
z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Maciej Lasek  
Sekretarz Stanu