



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DL-4-1.054.2.2025

Warszawa, 01 sierpnia 2025

Pan
Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na Interpelację nr 10765 z dnia 9 lipca 2025 r. pośła na Sejm RP Macieja Małeckiego w sprawie ograniczenia praw pasażerów i osłabienia konkurencyjności narodowego przewoźnika - Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. w wyniku działań polskiej prezydencji w Radzie Unii Europejskiej (dalej: Radzie UE), pragnę poinformować Pana Marszałka, że prawa pasażerów oraz zapewnienie warunków konkurencyjności dla narodowego przewoźnika jest najwyższym priorytetem Ministra Infrastruktury.

Należy podkreślić, że zasadniczym celem sprawowania prezydencji jest prowadzenie w sposób bezstronny negocjacji nad tekstem projektowego aktu normatywnego z państwami członkowskimi UE oraz dążenie do wypracowania wspólnego kompromisu. Tak też było w trakcie prezydencji Polski, która w roli mediatora podjęła się wznowienia dyskusji dot. praw pasażerów w transporcie lotniczym. Prócz kierowania pracami Rady nad unijnym ustawodawstwem Polska reprezentowała zbiorowe interesy rządów państw członkowskich w stosunkach z instytucjami, organami i agencjami Unii Europejskiej.

Celem wypracowanego kompromisu i przyjętych propozycji zmian przepisów rozporządzenia (WE) nr 261/2004 jest zagwarantowanie lepszej ochrony oraz komfortu pasażerów, przy jednoczesnym zapewnieniu równowagi między wysokim poziomem ochrony podróżujących a zachowaniem jakości połączeń i równych warunków działania w sektorze lotniczym na unijnym rynku wewnętrznym. Oznacza to konieczność zbalansowania praw i obowiązków między pasażerami oraz przewoźnikami lotniczymi, przy jednoczesnym uwzględnieniu konieczności zapewnienia konkurencyjności transportu lotniczego w Unii Europejskiej.

Poza powyższym, poniżej przedstawiam odpowiedzi bezpośrednio odnoszące się kolejno do pytań zawartych w treści interpelacji.

Ministerstwo Infrastruktury ze względu na wyżej opisaną istotę sprawowania prezydencji w Radzie UE nie zajmowało stanowisk ani nie prowadziło konsultacji w niniejszym zakresie.

Jednakże odnotowania wymaga, że mimo iż Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. nie są członkiem Stowarzyszenia Airlines for Europe (A4E), to nie zostały pozbawione głosu w aktualnie toczącej się dyskusji dot. praw pasażerów w transporcie lotniczym. Polski narodowy przewoźnik lotniczy przynależy do innej organizacji lotniczej znajdującej się w Brukseli tj. Airlines International Representation in Europe (AIRE). W ramach Stowarzyszenia AIRE, PLL LOT S.A. wraz z innymi przewoźnikami dysponują możliwością

prezentowania stanowiska branży w tym jak i w wielu innych tematach z zakresu lotnictwa cywilnego. Jeszcze podczas trwających przygotowań do objęcia przez Polskę przywództwa w Radzie UE, w dniu 1 października 2024 r., Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. zaprezentowały w Parlamencie Europejskim program AIRE pn. *Aviation Policy Program* (w załączeniu), którego jeden z punktów dedykowany jest rewizji praw pasażerów w transporcie lotniczym zawierając bardzo zbliżone postulaty do tych uzyskanych na drodze kompromisu w Radzie UE. Także w trakcie polskiej prezydencji AIRE aktywnie artykułowało zdanie swoich członków wobec planowanej reformy praw pasażerów prezentując swoje stanowisko zarówno przedstawicielom Rady UE, jak i Parlamentu Europejskiego.

Ponadto, PLL LOT S.A. jest członkiem Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych IATA, które poprzez swoje brukselskie biuro bierze aktywny udział w debacie dot. praw pasażerów, i z którym to polski przewoźnik blisko współpracuje.

Nie podzielam stanowiska, że zaproponowane zmiany miałyby ograniczać prawa pasażerów. Wręcz przeciwnie, projektowe zmiany balansując prawa pasażerów oraz przewoźników lotniczych wdrażają blisko 30 nowych przepisów, które poprawią sytuację podróżnych oraz znacząco zwiększą ochronę ich praw w stosunku do obecnie obowiązujących regulacji. Należy pamiętać, że istotą rozporządzenia nie jest sama wypłata odszkodowań, lecz zapewnienie pasażerom odpowiedniego poziomu ochrony w przypadku opóźnienia bądź odwołania lotu oraz umożliwienie dotarcia do celu podróży.

Proponowane zmiany przyniosą pasażerom dodatkową korzyść w postaci ograniczenia potrzeby angażowania podmiotów zajmujących się dochodzeniem roszczeń w ich imieniu, dzięki wprowadzeniu automatycznego mechanizmu wypłaty odszkodowań. W konsekwencji świadczenia będą wypłacane w pełnej wysokości, bez pomniejszeń wynikających z wynagrodzenia pośredników. Ponadto rozwiązanie to może przyczynić się do ograniczenia niepokojącego zjawiska obserwowanego w niektórych państwach członkowskich, polegającego na stosowaniu przez wspomniane podmioty klauzul abuzywnych oraz nadużyć w zakresie dochodzenia zryczałtowanych roszczeń. Z tego względu konieczne jest wprowadzenie przepisów przejrzystych, jednoznacznych i możliwych do samodzielnego zastosowania przez każdego pasażera, co leży zarówno w interesie konsumentów, jak i przewoźników lotniczych.

Ministerstwo Infrastruktury dotychczas nie zidentyfikowało konieczności przygotowania analizy wpływu aktualnie proponowanych zmian na konkurencyjność, reputację i pozycję ekonomiczną Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. Decyzja ta jest wynikiem utrzymywania stałego kontaktu Ministerstwa Infrastruktury z polskim narodowym przewoźnikiem lotniczym, również w przedmiotowej sprawie.

Zgodnie z pozyskaniem stanowiskiem od PLL LOT S.A., mimo generowania obecnie mniejszej ilości opóźnień niż inni przewoźnicy, wysokość odszkodowań wypłacana co miesiąc z tytułu realizacji prawa pasażerów na podstawie przepisów rozporządzenia (WE) nr 261/2004 nadal stanowi istotny koszt działalności operacyjnej. W związku z powyższym polski przewoźnik odnosi się pozytywnie do wynegocjowanego na poziomie Rady UE tekstu projektu rozporządzenia.

Należy także zauważyć że większość przewoźników europejskich rocznie wydaje znaczące kwoty na obsługę roszczeń wynikających z aktualnych przepisów co negatywnie wpływa na ich konkurencyjność względem swoich odpowiedników spoza UE. Przesunięcie progu opóźnień z 3 do 4 godzin pozwoli operatorom statków powietrznych dołożyć wszelkich starań, aby planowany lot się odbył – W tym czasie linia posiada możliwość naprawy usterki, ściągnięcia części zapasowych, zorganizowania alternatywnego samolotu bądź zapewnienia innej załogi.

Zarówno Ministerstwo Infrastruktury, Urząd Lotnictwa Cywilnego jak i PLL LOT S.A. bazując na swojej wiedzy i doświadczeniu w zakresie polskiego oraz europejskiego rynku lotniczego nie przewidują wystąpienia jakichkolwiek negatywnych skutków dla narodowego przewoźnika w sytuacji wprowadzenia do porządku prawnego przepisów w postulowanym zakresie.

W konsekwencji, Ministerstwo Infrastruktury na chwilę obecną nie planuje działań kompensacyjnych, o których mowa w przedmiotowym pytaniu.

Stanowisko przyjęte przez Parlament Europejski charakteryzuje się silniejszym ukierunkowaniem na ochronę interesów konsumentów w porównaniu z propozycją Rady, która uwzględni również dotychczasowe obciążenia przewoźników i zakłada ich częściową racjonalizację. Ostateczny kształt nowej regulacji zostanie określony w ramach trilogów, czyli negocjacji pomiędzy Radą, Komisją Europejską a Parlamentem Europejskim, które rozpoczną się po przerwie wakacyjnej.

Na tym etapie Polska nie wyklucza możliwości poparcia ostatecznego brzmienia regulacji, jeżeli uzna, że wynegocjowane rozwiązania w sposób odpowiedni uwzględniają zarówno interesy konsumentów, jak i realia funkcjonowania rynku transportu lotniczego.

Natomiast zaznaczenia wymaga, że Ministerstwo Infrastruktury nie posiada wiedzy na temat tego jak ostatecznie zagłosują Posłowie do Parlamentu Europejskiego (w tym polscy).

Z wyrazami szacunku

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

Załącznik:

- AIRE, Aviation Policy Program zaprezentowany 1 października 2024 r.