

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 95)

z dnia 20 lutego 2025 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 95)

20 lutego 2025 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji, i poseł **Krystyny Sibińskiej (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- informację na temat sytuacji finansowej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w kontekście realizacji tzw. planu skuteczności działania na lata 2025–2029;
- informację na temat zaciągniętych zobowiązań kredytowych przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej wraz ze wskazaniem i uzasadnieniem ich przeznaczenia.

W posiedzeniu udział wzięli: **Maciej Lasek** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Magdalena Jaworska-Maćkowiak** prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikami, **Julian Rotter** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami oraz **Tomasz Biczuk** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak**, **Jakub Sindrewicz** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie.

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości, z panem ministrem Maciejem Laskiem, sekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury, i współpracownikami na czele. Witam pana Juliana Rottera, prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wraz ze współpracownikami. Witam panią Magdalenę Jaworską-Maćkowiak, prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, wraz ze współpracownikami. Witam przedstawicieli naszych partnerów społecznych, w szczególności pana Adriana Furgalskiego, prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Stwierdzam kworum.

Pozwolę sobie na jeszcze jedną administracyjną czynność. Stwierdzam przyjęcie protokołów Komisji od 23. do 47. posiedzenia wobec niewniesienia do nich zastrzeżeń.

Szanowni państwo, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie rozpatrzenie informacji na temat sytuacji finansowej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w kontekście realizacji tzw. planu skuteczności działania na lata 2025–2029 i, po drugie, rozpatrzenie informacji na temat zaciągniętych zobowiązań kredytowych przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej wraz ze wskazaniem i uzasadnieniem ich przeznaczenia. Te punkty przedstawiają minister infrastruktury oraz prezes PAŻP.

Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisja przyjęła proponowany porządek dzienny tego posiedzenia. Przystępujemy do realizacji.

Szanowni państwo, proponuję, abyśmy najpierw wysłuchali informacji w zakresie punktu pierwszego, następnie informacji w zakresie punktu drugiego i przeprowadzili łączną dyskusję dotyczącą tych dwóch punktów. Czy jest sprzeciw wobec takiej formy procedowania? Nie widzę, nie słyszę, w związku z tym stwierdzam, że przyjęliśmy tę formę procedowania podczas dzisiejszego posiedzenia Komisji.

Bardzo proszę pana ministra Macieja Laska oraz panią prezes Magdalenę Jaworską-Maćkowiak o przedstawienie informacji będących przedmiotem dzisiejszego posiedzenia. Panie ministrze, oddaję panu głos.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Maciej Lasek:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Wysoka Komisjo, szanowni goście, przechodząc już do odpowiedzi na pytania, które są przedmiotem agendy dzisiejszego posiedzenia Komisji, jeżeli chodzi o sytuację finansową Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w kontekście realizacji planu skuteczności działania na lata 2025–2029, oczywiście należy zauważyć, że w oparciu o decyzję wykonawczą Komisji Europejskiej ustanawiającą ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na czwarty okres odniesienia, czyli tzw. RP4, PAŻP opracowała plan skuteczności działania na ten okres, który został przekazany do KE w dniu 18 listopada 2024 r. i który na chwilę obecną podlega ocenie KE.

Przy ustaleniu planu skuteczności działania uwzględniono kwestie związane z gospodarką, bezpieczeństwem, środowiskiem i uwarunkowaniami eksploatacyjnymi. Tu należy wspomnieć, że wojna w Ukrainie i zamknięcie przestrzeni powietrznej za wschodnią granicą Polski bardzo silnie wpłynęły na przepływy ruchu i poziom ruchu, szczególnie w obszarze lotów tranzytowych w przestrzeni polskiej. Polska doświadczyła w zasadzie jednego z największych, największego spadku liczby przelotów, których poziom nadal jest o 38% niższy niż w 2019 r. Ma to też bezpośrednie przełożenie na wielkości założone w planie skuteczności działania na najbliższy okres, o którym rozmawiamy. Wskazać jednak należy, iż nieprzewidywalność dalszego rozwoju sytuacji geopolitycznej wymaga, aby PAŻP była przygotowana na odbudowę ruchu, co wymaga m.in. realizacji zarówno nakładów inwestycyjnych zaplanowanych na lata 2025–2029, jak i kosztów związanych z zapewnieniem optymalnego stanu zatrudnienia w zakresie służb operacyjnych.

Nikomu z państwa nie muszę tłumaczyć, że musimy być gotowi na to, że ten ruch lotniczy już nawet w tym roku może zostać przywrócony, a tym samym musimy mieć odpowiednią liczbę kontrolerów i odpowiednio prowadzone czy przeprowadzone inwestycje, żebyśmy byli gotowi na to – na razie hipotetyczne – rozwiązanie. To wiąże się oczywiście z kosztami. Zaraz po mojej wypowiedzi pani prezes na pewno powie nam w tym zakresie więcej.

Przedstawiając sytuację PAŻP dotyczącą zaciągniętych zobowiązań kredytowych wraz ze wskazaniem uzasadnienia ich przeznaczenia, należy zauważyć, że pierwotnym powodem wystąpienia PAŻP o zgody na zaciągnięcie zobowiązań finansowych były negatywne skutki związane jeszcze z pandemią COVID-19, w efekcie których od marca 2020 r. wiele państw, w tym Polska, podjęło decyzję o zawieszeniu połączeń lotniczych. Skutkiem wprowadzonych ograniczeń był drastyczny spadek wielkości globalnego ruchu lotniczego, tj. liczby operacji lotniczych obsługiwanych przez instytucje takie jak PAŻP czy instytucje służb żeglugi powietrznej. Konsekwencją zawieszenia ruchu były także trudności płatnicze przewoźników lotniczych. Jak by nie patrzeć, PAŻP i wszystkie organizacje zapewniające służbę ruchu lotniczego... Dla nas praca czy przychody są związane z ruchem i wyraźnie od tego ruchu zależą.

W zaistniałej sytuacji państwa sygnatariusze umowy wielostronnej w sprawie opłat trasowych zaaprobowwały propozycję Eurocontrolu o odroczeniu z dniem 7 kwietnia 2020 r. płatności opłat trasowych należnych dla poszczególnych organizacji zapewniających służby ruchu lotniczego za usługi wykonane w okresie od lutego do maja 2020 r., a przewoźnikom lotniczym zezwolono na sukcesywne spłacanie zobowiązań w okresie od listopada 2020 r. do sierpnia 2021 r. Powyższe okoliczności spowodowały gwałtowne pogorszenie sytuacji finansowej PAŻP, ryzyko utraty płynności finansowej oraz utraty zdolności do realizacji zadań publicznych, do których agencja została powołana i wyznaczona. Cały czas mówimy o okresie związanym z pandemią.

Należy wskazać, iż w czasie procedowania wniosków o zgodę na zaciągnięcie kredytów nie można było określić długofalowych skutków pandemii, ale prognozowane było pogorszenie kondycji światowej gospodarki, w efekcie czego w globalnej skali przewidywany był oczywiście spadek zainteresowania podróżami lotniczymi i znaczące zmniejszenie ruchu lotniczego. Taki scenariusz przyczyniłby się do dalszego ograniczania środków finansowych PAŻP, niezbędnych do pokrycia bieżących kosztów prowadzonej działalności oraz realizacji zaplanowanych inwestycji.

Po analizie całości dokumentacji ówczesny minister infrastruktury pozytywnie rozpatrzył wniosek agencji, wydając w kwietniu 2020 r. zgodę na zaciągnięcie kredytu obrotowego do kwoty 250 mln zł – ten kredyt miał być do dnia 31 grudnia 2024 r. – a w sierpniu 2020 r.

wydał zgodę na zaciągnięcie przez PAŻP kredytu inwestycyjnego w wysokości 550 mln zł z terminem spłaty do 31 grudnia 2033 r.

W grudniu 2023 r. agencja wystąpiła do ministra infrastruktury z dwoma wnioskami o wyrażenie zgody na zaciągnięcie kolejnych zobowiązań kredytowych, tj. przedłużenie do dnia 31 grudnia 2025 r. okresu korzystania z kredytu obrotowego w kwocie 250 mln zł – w międzyczasie agencja zaktualizowała swój wniosek, podnosząc wartość tego kredytu obrotowego do 300 mln zł – oraz o zgodę na zaciągnięcie kredytu inwestycyjnego do kwoty 400 mln zł z terminem spłaty do końca 2035 r. Pierwszym wnioskiem agencja wystąpiła więc o zgodę na zaciągnięcie zobowiązania kredytowego poprzez przedłużenie okresu umowy kredytu obrotowego. Dodatkowo, zgodnie ze zaktualizowanym wnioskiem, podniosła wartość kredytu do kwoty 300 mln zł i poinformowała, że wykorzystanie środków zostanie ograniczone do potrzeb operacyjno-inwestycyjnych w latach 2024–2025.

Co jeszcze mógłbym do tego dodać, oprócz tego, co oczywiście za chwilę szczegółowo wyjaśni nam pani prezes? W uzasadnieniu agencja wskazywała, że zgodnie z projektem planu skuteczności działania na najbliższy okres rozliczeniowy przekazany do Komisji Europejskiej zakładana jest poprawa sytuacji finansowej agencji w związku z odzyskiwaniem w stawkach jednostkowych opłat nawigacyjnych kwot wynikających z mechanizmów wyrównawczych w 2023 r. Łączna wartość przedmiotowych korekt jest szacowana na kwotę 336 mln zł, a począwszy od 2025 r. prognozowane są dodatnie wyniki finansowe PAŻP. Kluczowe dane zostały przekazane w piśmie z Ministerstwa Infrastruktury do Komisji Infrastruktury i myślę, że są dostępne dla członków Komisji Infrastruktury.

Jeżeli chodzi o kredyt inwestycyjny złożony przez PAŻP 5 grudnia 2023 r., środki z tego kredytu mają na celu realizację zadań ujętych w celowym planie inwestycji na lata 2020–2029. Przedmiotowy plan jest oparty o plan inwestycji ujęty w planie skuteczności działania, który został przekazany do Komisji Europejskiej.

Na koniec chciałbym jeszcze tylko wyjaśnić na podstawie zestawień przekazanych przez PAŻP prognozowane sprawozdanie z sytuacji finansowej na lata 2025–2035. Przewidywany jest zysk netto za 2025 r. na poziomie 72 mln zł, w 2026 r. – 88 mln zł, w 2027 r. – 78 mln zł, w 2028 r. – 68 mln zł, a w 2029 r. – 73 mln zł. To pokazuje, że zobowiązania kredytowe, o które wystąpiła agencja, są spłacalne, a sytuacja finansowa PAŻP będzie stabilna i będzie dodatnia, ale jeżeli pan przewodniczący pozwoli, poproszę jeszcze panią prezes o szczegółowe wyjaśnienia w obydwu zagadnieniach, o których mówiłem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Pani prezes, bardzo proszę, oddaję pani głos.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Magdalena Jaworska-Maćkowiak:

Dziękuję bardzo. Dzień dobry państwu. Magdalena Jaworska-Maćkowiak, prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Zanim podam szczegóły, trzy informacje ogólne.

Pierwsza może jednak o mnie, dlatego że będę też odnosiła się do sytuacji europejskiej. Byłam już prezesem PAŻP 10 lat temu, potem 6 lat spędziłam w Brukseli, będąc członkiem organu doradczego Komisji Europejskiej nadzorującego wszystkie agencje żeglugi powietrznej w Europie, m.in. ich sytuację finansową, ale i sytuację operacyjną w zakresie ochrony środowiska na tyle, na ile te agencje mają wpływ na tego typu rzeczy, oraz bezpieczeństwo operacji czy zarządzania bezpieczeństwem w takich agencjach w całej Europie.

Stąd też druga informacja. Minister Lasek powiedział, że początki tematu kredytowego sięgają covidu, ale chciałabym dodać, że zasadniczo – m.in. z uwagi na formy prawne agencji w Europie – kredyty inwestycyjne czy kredyty obrotowe nie są niczym szczególnym. Powiedziałabym wręcz, że szczególnie inwestycyjne są czymś pożądanym. To jest rzecz bardzo istotna z bardzo prostej przyczyny: takie agencje jak nasze, mające monopol ustawowy na ten główny serwis – bo wieżowy jest oczywiście różnie w różnych krajach traktowany – są w stanie te kredyty uzyskać taniej. To tylko tytułem tego, że kredyty co do zasady nie są żadnym problemem, oczywiście pod warunkiem, że są mądrze wzięte, a my mamy je wzięte mądrze.

Trzecia rzecz, ogólnoeuropejska, jest taka, że w okresie covidu zostało wydane przez Komisję Europejską i państwa członkowskie rozporządzenie o środkach szczególnych dla agencji żeglugi powietrznej jako instytucji krytycznych, zapewniające to, że jeżeli pojawiły się,

a oczywiście pojawiły się, utracone przychody z tytułu ruchu, który nie latał w szczególności w 2020 i w 2021 r., to te utracone przychody są cały czas zwracane w okresie od 5 do 7 lat po zrewidowanych planach na lata 2022–2024. To jest ważne o tyle, że działam bezpośrednio i moje finansowanie oparte jest bezpośrednio o przepisy wspólnotowe. Całość opłat pobierana jest w oparciu o rozporządzenie unijne, całość mojej gospodarki i rozliczeń też odbywa się w oparciu o to rozporządzenie i to, co jest najważniejsze, nie odbywa się w jednym roku kalendarzowym. Część moich rozliczeń odbywa się w okresie dwa lata po. Stąd czasami jest tak, że w tym roku najlepiej rozmawiać o roku n-2, bo wtedy mamy pełny obraz 2022 r.

Tak funkcjonują wszystkie agencje żeglugi powietrznej w Europie. My mamy taką dodatkową rzecz, że jesteśmy państwową osobą prawną, taką dziwną osobą prawną, która jest w budżecie państwa, mimo że z budżetu państwa zasadniczo nie dostajemy pieniędzy. Bardzo prosiłabym jednak o to, żebyśmy pamiętali też o tym, że finansujemy się w taki sposób, w jaki finansują się wszystkie agencje żeglugi powietrznej w Europie. Oznacza to, jak mówił minister Lasek, że pewne rzeczy, utracone przychody z lat covidowych odzyskujemy dopiero w tej chwili, w tym roku. To też nie jest nic nadzwyczajnego, bo dokładnie tak samo mają wszystkie agencje żeglugi powietrznej w Europie. Różnica polegała tylko na tym, że to odzyskiwanie było rozkładane na czas między 5 a 7 lat, w zależności od decyzji nadzoru.

To ogólnie. Teraz o dwóch rzeczach, które są, myślę, najistotniejsze. Zakładamy, że kredyt obrotowy zostanie bez najmniejszych wątpliwości i bez najmniejszego ryzyka spłacony w tym roku. Jest to kredyt obrotowy na chwilowe potrzeby, które mamy, ponieważ rozliczamy się i płatności w naszym imieniu pobiera specjalna komórka w Eurocontroli. Te rozliczenia za lata ubiegłe – powiedzmy, od wiosny czy szczególnie od lata – zasadniczo zmieniają naszą sytuację. To pierwsza rzecz.

Druga rzecz jest taka, że w świetle tego, że w zeszłym roku mieliśmy absolutnie rekordowe w historii PAŻP wykonanie inwestycji, a rozliczamy w stawce amortyzację, a nie koszty, kredyt inwestycyjny nie ma najmniejszego problemu na przestrzeni wszystkich tych lat, na które kredyt inwestycyjny jest wzięty, z tym że nasza amortyzacja przekracza to, co mamy do spłaty, i będziemy mieli nadwyżkę. Nie ma żadnej wątpliwości w tym zakresie.

Jeszcze jedna rzecz z takich, na które chciałabym zwrócić uwagę, to jest to, co minister powiedział, ale muszę jeszcze bardziej podkreślić szczególnie to, że funkcjonujemy w bardzo niepewnej sytuacji dotyczącej tego, co się dzieje w Ukrainie, mającej na nas bezpośredni wpływ. Chcę podnieść dwie najistotniejsze rzeczy: jedną finansową, drugą operacyjną.

Finansowa jest taka, że część ruchu tranzytowego, bo na lotniskach ten ruch terminalowy wzrósł i jest większy niż był przed covidem... Ruch trasowy z racji zamkniętej przestrzeni Ukrainy i sankcji na przestrzeń białoruską i rosyjską lata głównie południem Europy. To oznacza, że część, jeśli mogę tak powiedzieć, naszych przychodów jest w tej chwili na przykład na Węgrzech czy w Bułgarii. Przepraszam, ujmując to na skróty, wczoraj rano byłam u szefa strategii, network managera, czyli menadżera całej sieci europejskiej, i rozmawialiśmy o tym, jakie szykujemy scenariusze powrotu ruchu, dlatego że m.in. za kilka dni w Warszawie będzie odbywała się cała koordynacja europejska. Nawet najmniejsze scenariusze powrotu ruchu zakładają o ok. 400 lotów dziennie więcej w polskiej przestrzeni, co oznaczałoby, że to, co państwu dzisiaj prezentuję, może być nieaktualne, bo sytuacja poprawi się z dnia na dzień. Wielkie polityczne decyzje mają więc wpływ na moją bieżącą, codzienną działalność.

Druga rzecz, którą chcę powiedzieć, bo bardzo mi zależy, żeby to zostało, to jest to, że bardzo często słyszę, że skoro jest mniejszy ruch trasowy, to z jednej strony nadganiem utracony czas inwestycyjny i czas kilku lat, kiedy nie szkoliliśmy kontrolerów, a z drugiej strony może potrzebuję mniej kontrolerów, skoro lata mniej samolotów. Nie jest to prawda, bo ruch wojskowy... Cała ta kompleksowość czy skomplikowanie polskiej przestrzeni powietrznej są w tej chwili pewnie jednymi z najwyższych w Europie. Na dzień dzisiejszy, żeby obsłużyć ruch cywilny, który lata w polskiej przestrzeni, czasami potrzebuję otworzyć więcej sektorów, niż gdyby latał tylko ruch cywilny.

To tylko tytułem dodatkowej informacji, bo myślę, że ona jest bardzo ważna niestety też z punktu widzenia finansowania firmy, gdzie teoretycznie mam większy ruch, tylko że część mi nie płaci i w związku z tym muszę w taki, a nie inny sposób posiłkować się chociażby kredytem obrotowym. Tak jak jednak mówiłam, on jest nam potrzebny już ostatni rok. Mówię to na tu i teraz, w dzisiejszej sytuacji geopolitycznej i zaznaczam, że tego to dotyczy.

Już ostatnie zdanie w tej chwili z mojej strony. Plan na okres RP4, czyli na lata 2025–2029, złożyliśmy w Komisji Europejskiej z takim założeniem, że polska przestrzeń powietrzna, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej i wszyscy pracownicy PAŻP są gotowi na stopniowy, ale właściwy, przygotowany wobec scenariuszy network managera powrót ruchu do naszej przestrzeni. To oczywiście nasza przestrzeń, ale to przy okazji cały region oraz bardzo dużo ruchu sieci europejskiej, który będzie przelatywał przez naszą przestrzeń, gdyż właśnie z południa, tam, gdzie dzisiaj ten ruch jest, z Bułgarii, Węgier w szczególności, ten ruch siłą rzeczy, nakładając dzisiaj mile, wróci na, powiedzmy sobie, normalne trasy.

To tytułem dodatkowych ram. Wszystkie cyfry państwu przekazaliśmy. Oczywiście na każde szczegółowe pytanie jestem gotowa udzielić odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo uprzejmie dziękuję. Czy pan minister jeszcze? Nie. Rozumiem, że przechodzimy teraz do dyskusji.

Szanowni państwo, w takim razie otwieram dyskusję. Jako pierwsza zgłosiła się pani posłanka Matysiak. Kto jeszcze? Pan poseł Połuboczek, widzę. Kto jeszcze zamierza zabrać głos? Pani posłanka Matysiak, proszę bardzo.

Posel Paulina Matysiak (Razem):

Bardzo dziękuję. Dzień dobry.

Chciałabym poprosić o przygotowanie pisemnej odpowiedzi na moje pytania, bo tego zabrakło w informacji, którą przedstawiliście państwo Komisji, zebranie odpowiedzi i przesłanie do sekretariatu Komisji, żeby posłowie, którzy pracują w Komisji Infrastruktury, mogli zapoznać się z tymi odpowiedziami.

Po pierwsze, bardzo proszę o przedstawienie realizacji poziomu kosztów osobowych za lata 2020–2024. Proszę, żeby to zostało zrobione w podziale na koszty osobowe: kontrolerzy warszawskich organów kontroli ruchu lotniczego, koszty osobowe kontrolerów z organów regionalnych i koszty osobowe reszty pracowników z rozbiem na poszczególne lata, a także na wysokość wypłaconych premii z rozbiem na poszczególne lata za ten okres. Proszę też o przedstawienie projekcji poziomu kosztów osobowych na kolejne lata 2025–2029 w takim samym podziale, czyli: kontrolerzy organów warszawskich, kontrolerzy organów regionalnych i reszta pracowników PAŻP.

Proszę też o wskazanie zakresu planowanych inwestycji na lata 2025–2029, a także o przedstawienie wpływu tych inwestycji na wzrost przepustowości polskich lotnisk i polskiej przestrzeni powietrznej, tj. tego, o ile więcej będzie obsługiwanych lotów na każdym z polskich lotnisk oraz polskiej przestrzeni powietrznej w ujęciu dobowym i rocznym, wpływu na opóźnienia, tego, czy w ogóle będzie miało to wpływ, czy opóźnienia spadną. Jaki będzie miało to wpływ na poprawę bezpieczeństwa? Jaki poziom dojrzałości bezpieczeństwa Polska osiągnie? Proszę o przedstawienie dokładnych danych, kiedy i o ile to się zmieni.

Mam jeszcze prośbę o to, żeby przedstawić plan i zakres inwestycji, jakie mają być zrealizowane z kolejnego kredytu, który PAŻP planuje zaciągnąć. Proszę o przedstawienie tego w ujęciu rzeczowym i finansowym, a także o przedstawienie pełnego uzasadnienia merytorycznego wpływu tych inwestycji na zmniejszenie opóźnień na lotniskach i w polskiej przestrzeni powietrznej, na wzrost liczby lotów na lotniskach i w polskiej przestrzeni powietrznej, na poprawę bezpieczeństwa.

Proszę też o przedstawienie informacji na temat zakresu płynności finansowej PAŻP na lata 2022–2024, czyli tego, w jaki sposób kształtowała się płynność finansowa z uwzględnieniem przychodów, wydatków, zaciągniętych kredytów – obrotowego i inwestycyjnego – pomocy w ramach funduszu pomocowego.

Ostatnia rzecz. Proszę też o przedstawienie projekcji płynności finansowej PAŻP na lata 2025–2029, czyli na okres referencyjny, z uwzględnieniem przychodów – opłaty nawigacyjne, kredyty inwestycyjne, opłaty pozanawigacyjne – wydatków, nakładów inwestycyjnych oraz innych instrumentów finansowych, w tym wszelkich funduszy pomocowych związanych z wojną w Ukrainie i utratą przychodów.

Przypomnę, bardzo proszę o tę informację na piśmie do sekretariatu Komisji Infrastruktury. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Jako kolejny zapisał się pan poseł Polaczek. Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, pani prezes, koleżanki, koledzy, pozwolę sobie na nieco dłuższy komentarz do informacji pani prezes oraz pana ministra. Później zadam również dodatkowe pytania z prośbą o udzielenie odpowiedzi.

Po pierwsze mówimy o instytucji państwowej o bardzo ogromnym znaczeniu z punktu widzenia sektora gospodarki, jakim jest w szczególności lotnictwo cywilne, a z drugiej strony mówimy o instytucji, która operuje ponad 1 mld zł rocznie, jest też pewnym nerwem bezpieczeństwa w sektorze lotnictwa cywilnego na mapie Polski i Europy.

Odnosząc się do pisemnej informacji, w szczególności tej, którą przygotowała Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, skomentowałem to w ten sposób. Jest to odpowiedź na prośbę Komisji o, po pierwsze, realizację planu skuteczności działania, a po drugie, na temat zaciągniętych kredytów ze wskazaniem i uzasadnieniem ich przeznaczenia. Z tej perspektywy, koleżanki i koledzy, panie i panowie posłowie, musiałbym powiedzieć, że w tym momencie możemy się rozejść, dlatego że z treści odpowiedzi w żadnym miejscu nie dowiemy się i nie zobaczymy, jakie są wskazania i uzasadnienia przeznaczenia zobowiązań kredytowych, zarówno tych, które zostały wcześniej zaciągnięte – mówię tutaj o wcześniejszym kredycie inwestycyjnym, wspomniała o tym pani prezes – jak i o tym kredycie, który ma być dopiero zaciągnięty. Mówimy łącznie, razem z wcześniej wspomnianym kredytem obrotowym, o kwocie ok. 1,2 mld zł.

Analizując tę odpowiedź, powiem, że w pierwszym akapicie wskazujecie państwo na przedstawienie przeznaczenia i uzasadnienia zaciągniętych kredytów, a w treści pisma nie ma jakiegokolwiek informacji o tym, na które inwestycje zostały przeznaczone środki z kredytu inwestycyjnego i skąd potrzeba ich finansowania kredytami, skoro – jak pan minister i pani prezes przed chwilą wspomnieli – agencja ma stabilne i pewne źródło przychodu, a zaplanowane skądinąd stawki na 2021 r. są najwyższe w historii. Dlatego o tym mówię.

Później przejdę jeszcze do istotnych kwestii szczegółowych o znaczeniu strategicznym, dlatego że efektem tych inwestycji powinno być oczywiście zwiększenie przepustowości przestrzeni powietrznej, zmniejszanie ilości opóźnień, też pilnowanie kosztów, jeśli chodzi o wpływ tych opłat na cenę biletów, czy pewne kwestie refundacyjne dla przewoźników. Dotyczy to milionów ludzi i ten kontekst inwestycji powinien być odniesiony również do tego aspektu.

W odpowiedzi w sposób nadmierny odwołują się państwo do przepisów europejskich, unijnych, wskazując, że musicie państwo zachować gotowość do obsługi zwiększonego ruchu lotniczego w sytuacji zakończenia działań wojennych na Ukrainie, choć – z drugiej strony – nie uwzględniają państwo informacji o prognozie tego ruchu będącej podstawą jego stworzenia. Skomentowałbym to w taki sposób, że jest to pewna próba zamydlenia oczu, dlatego że przepisy unijne przede wszystkim określają zasady planowania gospodarki finansowej agencji i ramowe priorytety, natomiast państwa agencja jest państwową jednostką organizacyjną, która również i przede wszystkim realizuje swoje zadania na podstawie ustawy o finansach publicznych, przede wszystkim z uwzględnieniem adekwatności poniesionych nakładów do odniesionych korzyści. Powiem o tym jeszcze w bardzo konkretny sposób.

Działają państwo w przepisie unijnym – odwołują się państwo tylko do tego – ale również w reżimie krajowym. Z mojej perspektywy, jak to czytałem, mocno pomniejszają państwo aspekt odpowiedzi. Są wewnętrzne sprzeczności dotyczące relacji przepisów unijnych, programów skuteczności działania dla poszczególnych państw członkowskich, które zawierają mechanizmy na wypadek znaczących odchyłeń rzeczywistego ruchu lotniczego od prognoz. To jest tzw. mechanizm rewizji planu skuteczności działania. Jeśli on będzie znacząco większy lub mniejszy od prognozowanego, to dane państwo członkowskie, w tym Polska – Polskę reprezentuje tutaj prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego – może, jak wiemy, wystąpić o zrewidowanie tego planu skuteczności działania, tak aby stawka opłacona agencji przez przewoźników odpowiadała zaplanowanym kosztom.

Z jednej strony wskazujecie państwo, że już na etapie tworzenia planu skuteczności działania do 2029 r. nie będziecie się stosowali do tych prognoz na lata 2025–2029, co nie znajduje podstaw w przepisach unijnych, a z drugiej strony rezerwują sobie państwo możliwość

zastosowania mechanizmu rewizji, co, jak wskazano, jest zgodne z przepisami unijnymi i mechanizmem korygującym.

Panie ministrze, pani prezes, chcę również podkreślić istotne stwierdzenie w tej odpowiedzi. Zacytuję je: „Podkreślenia wymaga fakt, iż wyspecjalizowanego personelu i zasobów technologicznych nie da się zapewnić krótkookresowo. Jest to proces zajmujący kilka lat, stąd Polska nie może sobie pozwolić na zredukowanie tych zasobów oraz na kosztowne i czasochłonne ich odnawianie dopiero po zakończeniu wojny”.

Jestem trochę czasu w Komisji Infrastruktury. Pamiętam burzliwe dyskusje w podkomisji ds. lotnictwa cywilnego i Komisji Infrastruktury w 2022 r. Traktuję to stwierdzenie jako mechanizm wyprzedzający, który ma przede wszystkim odnieść do tego, iż mamy zmniejszony ruch lotniczy w relacji do 2019 r., natomiast agencja zatrudnia o ok. 10% więcej kontrolerów ruchu lotniczego. W informacji ministerialnej przedkładają państwo szczegółowe dane dotyczące poziomu ruchu lotniczego, który jest tam o co najmniej 20% niższy niż w 2019 r.

Hasło gotowości na zakończenie wojny na Ukrainie komentuję w taki sposób, iż to jest pewne wytłumaczenie – mówię to wprost, patrząc państwu w oczy – przerostu zatrudnienia i przede wszystkim drastycznego spadku wydajności pracy, dostępności do pracy kontrolerów. Źródłem tego są zmiany do regulaminu wynagradzania i regulaminu pracy z 2022 r. i 2024 r. Jeśli mówię coś niemiarodajnego, to proszę o powiedzenie, że jest to informacja nieprawdziwa, ale szacuje się, iż dzisiaj w stosunku do ustawowego zapisu czasu pracy kontroli ruchu lotniczego średniotygodniowo w wymiarze 30 godzin pracy dzisiaj według wewnętrznych regulacji u państwa ten czas pracy nie przekracza 17 godzin, a w niektórych organach agencji wynosi poniżej 13 godzin tygodniowo.

Pytanie do pani prezes, do pana ministra. Po co w takim przypadku agencja sporządza plany oderwane od ruchu lotniczego, kiedy w przypadku zmiany tego ruchu będzie możliwa jego rewizja? Mówię o planie skuteczności działania.

Przechodzę teraz do kwestii kredytów, zaciągniętych zobowiązań, mechanizmów wyrównawczych. Jak ognia unikają państwo wskazania bardzo rzeczowego przeznaczenia i uzasadnienia zaciągniętych zobowiązań. Pytania, które zadała moja poprzedniczka, pani posłanka Paulina Matysiak, w części odnosiły się do pytań, które chciałem zadać, natomiast jeszcze raz przywołam wymieniony kredyt obrotowy w wysokości 300 mln zł. Jak wiadomo, został zaciągnięty w czasie pandemii, kiedy przewoźnicy przestali wносить należności z tytułu opłat nawigacyjnych i agencja pozostawała bez źródeł finansowania. Zresztą przywołują państwo również, co jest znaną informacją, że 99% państwa przychodów pochodzi z opłat nawigacyjnych. Tak jak powiedziałem, w roku 2022 i potem, w roku 2024, zostały u państwa zmienione regulaminy wynagradzania i regulaminy pracy.

Pytanie do pani prezes: Czy konieczność posiłkowania się w tej chwili kredytem obrotowym wynika z zaciągniętych wobec pracowników zobowiązań przekraczających bieżące przychody agencji? Proszę na to odpowiedzieć. Czy bez posiłkowania się tym kredytem agencja jest w stanie z własnych środków zrealizować całość zobowiązań, która wynika z regulaminu wynagradzania i regulaminu premiewego? Czy akceptuje to również minister infrastruktury?

Kolejne pytanie: Czy pani prezes posiłkuje się kredytem inwestycyjnym do wypłaty wynagrodzeń, w tym nagród i premii? Jeśli nie, to proszę o zaprzeczenie. Ewentualnie jakie jest w tej sprawie stanowisko ministra infrastruktury? Z państwa odpowiedzi wynika też to, że agencja zaciągnęła w czasie pandemii kredyt inwestycyjny w kwocie 550 mln zł z terminem spłaty w 2023 r. i teraz przewidują państwo kolejny kredyt inwestycyjny w kwocie 400 mln zł z terminem spłaty do 2035 r. W mojej ocenie taka konstrukcja pozwala de facto przesunąć płatności, mówiąc wprost, na kolejne okresy referencyjne po 2029 r. W planie skuteczności działania uwzględnione są koszty inwestycji i w opłatach nawigacyjnych są przecież zawarte środki na ich realizację.

Skoro agencja zamierza realizować inwestycje z kredytów, to na co, panie ministrze, zamierza przeznaczyć w takim wypadku środki z opłat nawigacyjnych, które pierwotnie były dedykowane na inwestycje? Myślę, że to nie jest banalne pytanie, jeśli prośba ze strony Komisji o szczegółową agendę środków przeznaczonych z kredytów inwestycyjnych na konkretne cele nie jest zawarta w jakikolwiek sposób w odpowiedzi, którą mamy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jeszcze nie skończyłem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

To bardzo proszę zmierzać do końca.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, chcę dokończyć. Jeśli teraz zakończę ostatnim pytaniem, to później jeszcze poproszę o dodatkowy czas, żeby koleżanki i koledzy mogli zapytać.

Jeśli przede wszystkim z punktu widzenia efektów tych inwestycji, dajmy na to, pani prezes, panu ministrowi uda się zrealizować inwestycje zaplanowane na lata 2025–2029, o których, jak rozumiem, w tej odpowiedzi nie ma słowa, i uda się pani zrealizować proces szkolenia kolejnych ok. stu kilkudziesięciu, dwustu kontrolerów, to jaki ruch lotniczy agencja będzie obsługiwać w 2030 r.?

Jeśli uzyskałbym z państwa strony odpowiedź, że będzie to taki ruch, jaki jest zgodny z prognozami, to odwołam się do dokumentu odnośnie do prognozy ruchu lotniczego w 2030 r. Jeśli w 2019 r. było 912 tys. operacji, a w 2030 r. w planie jest tych operacji 928 tys., to jest pytanie o to, czemu ma służyć łączna kwota kredytów inwestycyjnych? Po to, żeby osiągnąć ten efekt z punktu widzenia pasażera, polegający na zmniejszeniu ilości opóźnień na niewielkim wpływie kosztów związanych z opłatą nawigacyjną na cenę biletu...

Pozwolę sobie jeszcze później poprosić pana przewodniczącego o dodatkowy czas na pytanie. Nie będę zadawał takich pytań. To są takie pyłki. Nie wiem, na ile to jest miarodajne, ale jeśli słyszę, że w PAŻP w 2024 r. jest wydane 120 tys. zł na zakup kwiatów w instytucji, która jest pod podwójnymi daszkami, 15 mln zł czy 12 mln zł na meble, na 88 zakupionych samochodów, to są to szczegóły w stosunku do tego, w jaki sposób mamy przeznaczać ponad 1 mld zł środków na inwestycje, w których agencja korzysta z kredytu obrotowego. Na razie dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Jako kolejny zgłosił się pan poseł Król. Proszę bardzo.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo.

Mam kilka pytań, część do ministerstwa, część do kierownictwa PAŻP. Pierwsze jest do Ministerstwa Infrastruktury. Chciałbym zapytać, czy ministerstwo przeprowadzało weryfikację wykonania planu inwestycji na 2024 r. pod względem rzeczowym? Jeżeli tak, to prosiłbym o przedstawienie wyników takiej weryfikacji. Czy w kontekście tego, o czym mówił pan minister Polaczek, w zakresie kwestii dotyczących korzystania z kredytów, istnieje ryzyko utraty płynności finansowej agencji w przypadku nieotrzymania kolejnego kredytu bądź kolejnych kredytów? Kolejna kwestia: Ile godzin nadliczbowych przepracowali pracownicy operacyjni pełniący funkcje kierownicze w latach 2020–2024?

Mam też kilka pytań dotyczących kwestii postępowań zakupowych, szczególnie w 2024 r. Chciałbym zadać trzy pytania. W ilu postępowaniach zakupowych w 2024 r. wyłączonych spod stosowania ustawy – Prawo zamówień publicznych agencja skorzystała z tzw. procedury z wolnej ręki? Prezes PAŻP podpisuje decyzje o odstąpieniu od procedury zakupowej. Ile takich postępowań miało miejsce? Po drugie, prosiłbym o wskazanie łącznej liczby postępowań i łącznej wartości tych postępowań zakupowych. Ile wynosiła wartość postępowań z wolnej ręki w poszczególnych latach od 2020 r.? To, żeby była możliwość porównania tego zjawiska. Kwestia ostatnia: Ile wynosiła łączna wartość postępowań wyłączonych spod stosowania Prawa zamówień publicznych w poszczególnych latach od 2020 r. do dziś? Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo.

Jako kolejny zapisał się pan poseł Puda. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Panie ministrze, właściwie to zwracam się bardziej do pana ministra. Pan Jurek, szanowny poseł Jerzy Polaczek, mówił o 12 mln zł środków finansowych na meble, ale zapomniał, że to tylko meble biurowe. Przecież z tego, co nam wiadomo, do tego można jeszcze doliczyć 4,5 mln zł na meble ogrodowe. Chcielibyśmy dowiedzieć się, co to za meble były zakupione przez pracowników PAŻP na potrzeby, jak rozumiem, pracowników PAŻP.

Mam też pytanie do pana ministra. Panie ministrze, czy wiedział pan o tym, że prezes PAŻP ustami swojego biura prasowego wysłała maila do swoich pracowników, w którym chwali się tym, że środki finansowe, czyli nagrody, cytując: „powinny dzisiaj lub jutro trafić na bankowe rachunki osobiste pracowników”? Kwota tych nagród w grudniu wynosiła ok. 20 mln zł. Mam pytanie. Do kogo te nagrody trafiły i jaki był klucz ich podziału?

Kolejne pytanie jest takie: Czy prawdą jest, że część pracowników otrzymała nagrody pochodne – mogą to być nagrody świąteczne – w kwocie powyżej 100 tys. zł dla jednej osoby? Czy prawdą jest, że niektóre osoby w PAŻP dostały nagrody w kwocie powyżej 140 tys. zł? Może to nie były nagrody, może to były pochodne, może to były nagrody inne niż świąteczne, premie roczne, w każdym razie nie wynikało to bezpośrednio z zajmowanego stanowiska.

No i oczywiście pytania o kwestie, które moi koledzy przedmówcy już poruszali. Otóż jeżeli mamy do czynienia z informacją, że PAŻP potrzebuje dodatkowych środków finansowych na inwestycje i że właściwie trudna sytuacja finansowa wynika z covidu, to rzecz jasna nikt nie będzie się upierał. Wiadomo, jaka wówczas była sytuacja. Trzeba było te środki finansowe pozyskać, aby zapewnić możliwość funkcjonowania instytucji, a jednak stoimy przed wyzwaniem.

Otóż wyzwanie jest takie. Po pierwsze zakładamy jakąś liczbę pasażerów, którą będziemy mogli obsłużyć przez linie lotnicze, czyli jakaś liczba samolotów przeleci nad Polską. Rozumiem, że dane, o których mówimy, że powracamy do systemu sprzed covidu, powoduje, że rzeczywistość jest taka, że dodatkowych pracowników powinno być dokładnie tyle samo, ile było przed covidem, chyba że kontrolerzy ruchu lotniczego są wymagani, coś zmieniło się w prawie, potrzebnych jest ich więcej niż jeden, dwóch czy trzech na zmianę. Jak sprawdziliśmy przepisy, okazało się, że przepisy nic na ten temat nie mówią, więc ta liczba pracowników powinna być ta sama.

W związku z tym pojawia się drugie pytanie. Zgadzam się z tym, że w normalnej instytucji kredyt inwestycyjny jest czymś dobrym. Doskonale wiemy, że trzeba inwestować w instytucje, ale jeżeli nie możemy doprosić się harmonogramu oraz celów tych inwestycji, to jednak zaczynamy z kolegami posłami zastanawiać się, gdzie te środki finansowe trafiły. W związku z tym proszę o informację, gdzie, na jakie inwestycje trafiły te środki finansowe i jakie inwestycje będą realizowane z tych środków finansowych.

Pytanie trzecie: Czy bieżące wypłaty, premie, nagrody, nagrody roczne, nagrody świąteczne czy jakiegokolwiek inne wraz z pochodnymi były finansowane w jakimkolwiek przelewie z kredytów lub zadłużenia w koncie PAŻP? Właściwie to chyba tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję.

Jako kolejny zgłosił się pan poseł Połuboczek. Proszę bardzo.

Poseł Michał Połuboczek (Konfederacja):

Połuboczek.

Chciałem tylko dopytać o meble. Ile wynosiła kwota wydana na meble ogrodowe i na meble biurowe w dwa tysiące dwudziestym...

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Było już takie pytanie.

Poseł Michał Połuboczek (Konfederacja):

Nie, nie było. Tu była rzucona kwota, ale chcielibyśmy tę kwotę poznać, bo z tego, co wiemy, wyposażenie tych mebli ogrodowych wystarczyłoby pewnie na większość warszawskich restauracji.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Ludzie, będzie: „Jakiego były koloru?”.

Poseł Michał Połuboczek (Konfederacja):

To jakiego koloru?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Jeszcze jakieś pytania?

Poseł Michał Połuboczek (Konfederacja):

Czy to prawda, że PAŻP zadatkowała działkę od Polskich Portów Lotniczych na Okęciu? Po co jest ta działka? Co ma powstać na tej działce? Jaka kwotę PAŻP zadatkowała? Ile wynosił fundusz premiowy w 2024 r.? To już chyba pojawiało się w poprzednich pytaniach. Też poproszę o odpowiedź na piśmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo.

Poseł Michał Połuboczek (Konfederacja):

Czy ten fundusz jest już rozliczany, czy jeszcze nie? Czy jeszcze są wypłacane?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Czy są jeszcze jakieś podpowiedzi dla pana posła? Nie widzę. Jako kolejny zgłosił się pan poseł Kmita. Proszę bardzo. Pan poseł Kmita zrezygnował, tak?

Dobrze. Pan poseł Polaczek, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam jeszcze dosłownie kilka pytań. Już nie będę rozwijał komentarza czy dyskusji odnoszącej się do dokumentów, które dostaliśmy od pana ministra i pani prezes.

Natomiast myślę, że warto, aby pani prezes i pan minister przedstawili dzisiaj w generalny sposób informacje o stopniu realizacji programu zapewnienia ciągłości służb żeglugi powietrznej w oparciu o rozwiązania infrastrukturalne, w tym w szczególności Ośrodka Kontroli Ruchu Lotniczego w Poznaniu. Zwracam uwagę na to, że jest to projekt niezmiernie istotny z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa. Będę wnioskował do przewodniczącego podkomisji stałej ds. lotnictwa cywilnego, abyśmy odbyli w tej sprawie posiedzenie podkomisji stałej w trybie zastrzeżonym z uwagi na wagę tego projektu.

Po drugie, proszę o przedstawienie ogólnej informacji na temat stopnia realizacji inwestycji, zakupu i budowy radarów zlokalizowanych w Katowicach, w Pułtusku i w Gdańsku z uwzględnieniem poziomu nakładów, stopnia realizacji, opóźnienia, wpływu na bezpieczeństwo. Po trzecie – jeśli to jest niemiarodajna informacja, to proszę po prostu o jej sprostowanie – mówiłem o zakupach samochodów w 2024 r. w liczbie osiemdziesięciu kilku czy 88. Prosiłbym ewentualnie panią prezes o przygotowanie pisemnej informacji o zakupach, leasingu i wynajmie floty samochodowej w latach 2023–2025 w koszcie całkowitym, o liczbie samochodów, markach samochodów, przeznaczeniu tych pojazdów i przede wszystkim o grupach pracowników korzystających z tych pojazdów.

Pytanie przedostatnie to jest prośba o przedstawienie nam jako Komisji dokładnych informacji na temat umów o współpracy zawartej między PAŻP a uczelniami wyższymi w ostatnich trzech latach mających na celu szkolenia przyszłych kontrolerów ruchu lotniczego. Panie ministrze, pytanie zadaję w kontekście tego, czy w ramach tych umów pracownicy PAŻP realizują zadania szkoleniowe, doradcze i czy tego typu umowy nie są złamaniem przepisów dotyczących złamania zasady zakazu konkurencji i sprzedaży danych będących zasobem i własnością PAŻP.

Pytanie ostatnie. Myślę, że z uwagi na wagę tego tematu warto to poruszyć. Proszę panią prezes o przedstawienie dokładnych informacji na temat powstania systemu DroneTower. Czy osoby zatrudnione przy realizacji i tworzeniu tego projektu, które były zatrudnione przez PAŻP, były tylko na umowie o pracę? Jeśli tak, to czy przeszły weryfikację służb Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego? Pani prezes, jeśli nad projektem pracowały firmy zewnętrzne lub osoby zatrudnione na kontraktach cywilnoprawnych, to mam pytanie o to, czy również przeszły weryfikację przez przed chwilą wskazane przeze mnie służby.

Ostatnie pytanie. Nie wiem, na ile miarodajna jest to informacja. Chwilę temu pan prezes, pan minister, pan poseł Puda pytał o kwestie drobnych 20 mln zł na nagrody przed Bożym

Narodzeniem. Chcę zapytać pana ministra. Niech odpowie na to pan minister. Czy prawdą jest, że w najbliższych tygodniach czy w I kwartale ma nastąpić realizacja spłaty środków finansowych w ramach tzw. wyrównania inflacyjnego dla pracowników PAŻP na lata 2023–2024? Kwota, o której mówi się w państwa instytucji, to prawie 100 mln zł. Nie wiem, według jakich algorytmów i jakiego mechanizmu kwota ta ma być podzielona, ale jest prośba o konkretną odpowiedź w tym zakresie, żeby to była informacja miarodajna. Na ok. 2 tys. osób zatrudnionych w agencji to jest ok. 50 tys. zł na głowę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję.

Czy ktoś z państwa ma zamiar jeszcze zabrać głos? To na koniec pozwolę sobie na kilka myśli.

Pamiętam jak dziś 2022 r. Po siedmiu latach działalności poprzedniego rządu i poprzedniego ministra PAŻP stanęła na skraju możliwości działania – przypominam wielki strajk kontrolerów – ponieważ sposób zarządzania Polską Agencją Żeglugi Powietrznej pomiędzy 2016 r. a 2022 r. spowodował bardzo poważne perturbacje w działalności tej instytucji. Przypomnę, że doszło do tego, że Polsce w 2022 r. groziło zamknięcie ruchu lotniczego, ponieważ szef agencji nominowany przez poprzedni rząd, czyli rząd Prawa i Sprawiedliwości, swoim sposobem zarządzania doprowadził tę instytucję do upadku.

Dzisiaj słyszę o oczekiwaniach dotyczących przepływów finansowych, dotyczących tego, ile samochodów wyleasingowano czy jakie meble kupiono. To pokazuje, że przedstawiciele poprzedniej władzy, po pierwsze, nie pamiętają tego, co było, a po drugie, ta dyskusja jest jakaś absurdalna. To, co mówię, jest bardzo merytoryczne. Nie wiem, czy państwo, którzy wypowiadali się o tych meblach, zdają sobie sprawę z tego, co stało się w 2022 r. i w jaki sposób...

Poseł Piotr Król (PiS):

Ale mamy prawo zadać pytania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam bardzo. Wysłuchałem państwa wypowiedzi bez żadnego zająknięcia, bez słowa, bez niczego. Jak pan ma prawo do formułowania myśli i zadania pytań, tak ja i każdy poseł mamy prawo do formułowania myśli.

Poseł Piotr Król (PiS):

Ale o nic pana nie pytaliśmy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Rozumiem, że teraz nie chodzi państwu o to, żeby usłyszeć słowa prawdy, tylko żeby zakłócić to posiedzenie, ale tego nie zakłóćcie, tego nie zagłuszycie.

Państwo z PiS, doprowadziliście Polską Agencję Żeglugi Powietrznej na skraj upadku. Doprowadziliście do tego, że ludzie nie chcieli tam pracować. Państwo z PiS, doprowadziliście do tego, że przestano szkolić kontrolerów. Doprowadziliście do tego, że stosowano jednoosobową obsadę na stanowiskach kontrolerów, co w sposób oczywisty zagrażało bezpieczeństwu ruchu lotniczego. Doprowadziliście zarządzanie polskim niebem do takich rejonów, których nikt nie chciałby widzieć nie tylko w Polsce, ale na całym świecie, a dzisiaj pytacie o to, ile samochodów wyleasingowano. Trudno znaleźć bardziej skrajny dowód na brak odpowiedzialności za to, co się zrobiło w ważnej instytucji, która zarządzała ruchem lotniczym w Polsce.

Szanowni państwo, przypomnę marzec, kwiecień, bodajże, w 2023 r. – 36 mln zł poszło na nagrody. Do dzisiaj PiS nie wytłumaczył, co się stało z tymi pieniędzmi, ile nagród poszło do nominatów politycznych, którzy wtedy zarządzali PAŻP, co się stało z tymi pieniędzmi. Do dzisiaj nie wytłumaczyliście tego, a przypomnę, że to nie kto inny jak rząd PiS zaciągnął potężny kredyt na agencję.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

W czasie pandemii.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Kwota 250 mln zł, 500 mln zł, później podwyższenie do 300 mln zł. Od 2020 r. nominaci PiS zaciągnęli 800 mln zł długów PAŻP.

Oczywiście gdybym był tak jak państwo posłowie, którzy teraz usiłują wciskać kit obywatelom, którzy nas słuchają, że kredyty inwestycyjne idą na sprawy obrotowe, mógłbym

nie powiedzieć, że 500 mln zł było na konieczne inwestycje, ale jeżeli ktoś dzisiaj sensacyjnym tonem pyta, po co te 400 mln zł, doskonale wiedząc, że to idzie na inwestycje, to jest to po prostu nieodpowiedzialne.

Powiem więcej. Pytają państwo o wzrost zadłużenia, to odpowiem. W 2022 r. to 1839 pracowników PAŻP, uwaga, 590 kontrolerów. W 2023 r. to...

Poseł Piotr Król (PiS):

Nie zadawaliśmy panu żadnych pytań.

Poseł Marek Sowa (KO):

Proszę zamilczeć teraz. Mielicie okazję siedzieć po cichu na początku, nie skorzystaliście z tego, to teraz słuchajcie innych posłów.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Poseł Piotr Król (PiS):

Jakich innych? Przepraszam, poseł nie ma prawa zadać...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę się uspokoić, panie pośle Król. Przywołuję pana do porządku. Mam prawo do wypowiedzi, tak samo jak państwo mają prawo do wypowiedzi.

Poseł Piotr Król (PiS):

Co nazywa pan wypowiedzią? Zadaliśmy pytania ministrowi i przedstawicielom...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

A ja przedstawiam swoją własną opinię na ten temat. Wiem, przez osiem lat blokowaliście tutaj dyskusję, wprowadzaliście posłów w błąd, przychodziliście z informacjami, które nie miały pokrycia w rzeczywistości. Teraz to wszystko wychodzi na jaw, więc teraz pozwoli pan, że ja panu powiem, jak wyglądała sytuacja kadrowa pomiędzy 2022 r. a 2023 r. Panie pośle Król, oceni pan to tak, jak będzie pan uważał za stosowne.

Poseł Piotr Król (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

W 2022 r. zatrudnienie w agencji wynosi 1839 osób, w tym 590 kontrolerów w pozycji pierwszej. W 2023 r. zatrudnienie w agencji wynosi już, uwaga, 1939 pracowników, czyli jest wzrost o 100 osób, przypominam, pomiędzy 2022 r. a 2023 r., ale, uwaga, kontrolerów jest o trzech mniej, czyli 587. Taki był sposób poprzedniej władzy na zarządzanie agencją.

Dzisiaj pytacie państwo o to, ile mebli kupiono, a ja zapytam, jeżeli któryś z panów posłów kogoś rekomendował, to może będziecie mieli odwagę: Który z waszych znajomych trafił do pracy w PAŻP, wpływając na wzrost zatrudnienia nie w grupie kontrolerów przy rosnącym obciążeniu pracy kontrolerów, tylko w grupie, która kontrolerami nie była, w grupie 100 osób, które zatrudnienie w agencji...

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Komu pan te pytania zadaje?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle Polaczek, wiem, że to są niewygodne dla państwa pytania, bo one pokazują, jak dramatycznie źle wasi nominaci zarządzali PAŻP. To jest kolejny przykład tego, kiedy państwo sami prowokują dyskusję. Przypomnę przystanki kolejowe. Stawialiście przystanki w sposób nierzetelny, nieekonomiczny, w miejscach, gdzie podróżni nie chodzą. Ostatnio mieliśmy dyskusję na inne tematy, była dokładnie taka sama sytuacja. Prowokujecie dyskusję, a później nie chcecie słuchać prawdy.

Szanowni państwo, mam dobrą pamięć. Pamiętam, co działo się z PAŻP, pamiętam, jak nasza Komisja brała udział w pracach po to, żeby odblokować możliwość działania przez PAŻP. Doprowadziliśmy do tego, że w końcu poszliście po rozum do głowy i wyrzuciliście prezesa, którego zarobki były tak kosmiczne, że ludzie w agencji łapali się za głowę: setki tysięcy złotych. To przecież Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła w tej sprawie kontrolę i wyszło na to,

że setki tysięcy złotych poszły do prywatnych kieszeni w sposób absolutnie nieuprawniony. Do dzisiaj nie wytłumaczyliście się państwo z tego, dlaczego człowiek, który tak źle zarządzał agencją, miał tam wolną rękę. Do dzisiaj się z tego nie wytłumaczyliście. To setki tysięcy złotych. W sposób zadziwiający nie pamiętają państwo o wzroście zatrudnienia nie w grupie kontrolerów. O tym, że w marcu i kwietniu 2023 r. poszło 36 mln zł na nagrody nie wiadomo do kogo, też państwo nie pamiętają. Przypomnę, że agencja miała prawie 1 mld zł długu i było to w sytuacji, kiedy wcale nie było oczywiste, czy ten ruch lotniczy będzie rósł bardziej czy mniej dynamicznie.

Pamiętam te wszystkie rozmowy. Pamiętam, że państwo przychodzili, mówili, że wszystko jest w porządku, a później przychodzili kontrolerzy i mówili: „Szanowni państwo, ta agencja za chwilę upadnie”. Po ośmiu latach rządów Prawa i Sprawiedliwości wreszcie w agencji decydują kompetencje. Wreszcie agencja podejmuje decyzje, które służą agencji, które służą ruchowi lotniczemu.

Przed chwilą pan poseł Polaczek mówił o tym, czy opłaty trasowe pokryją koszty działalności agencji. Przypomnę, że wzrosty zatrudnienia, które wtedy były generowane, które nie dotyczyły przecież kontrolerów, powodowały, że być może pasażerowie, także polscy pasażerowie, musieliby płacić więcej za obsługę ruchu lotniczego. To jest to, o co państwo wnosili.

Bardzo więc proszę o to, żebyśmy się szanowali. Jeżeli państwu nie podoba się głos, który zabieram, mają państwo do tego prawo, natomiast każdy poseł ma prawo do tego, żeby zabrać głos na posiedzeniu Komisji i mówić prawdę także o rzeczach, które w latach 2015–2023, kiedy państwo rządziło, były w PAŻP po prostu skandaliczne. Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, w związku z tym, że byłem ostatnią osobą zapisaną na liście do dyskusji, bardzo proszę, oddaję głos panu ministrowi Maciejowi Laskowi. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Wysoka Komisjo, w zasadzie trudno powiedzieć, od czego zacząć, ale zacznę od pani poseł Matysiak. Odpowiedzi na wszystkie pytania, które dzisiaj pani zadała, udzielimy na piśmie, tak jak pani prosiła. Jak tylko będą gotowe, zostaną przesłane na adres Komisji.

Odpowiedź na pytania pana ministra, pana posła Polaczka... Najbardziej zadziwiło mnie pytanie o to, po co przygotowuje się plan skuteczności działania, jeżeli można go aktualizować czy weryfikować. Przygotowuje się właśnie po to, żeby wiedzieć, jakie są...

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pytania nie zadałem...

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Było takie pytanie. Po co takie pytanie zadawać, jeżeli... Znaczy ja rozumiem, że...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam, panie ministrze. Panie pośle, naprawdę, jeżeli nie chce pan zadać pytania, to proszę go nie zadawać i tyle.

Bardzo proszę pana ministra o kontynuowanie.

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Po chwili zrozumiałem to pytanie, ponieważ plan skuteczności działania po raz pierwszy był określany w 2012 r., więc pan minister mógł jeszcze nie mieć z tym nic wspólnego, kiedy pełnił pan zaszczytną funkcję ministra infrastruktury, ale rzeczywiście mamy obowiązek przygotowania planu skuteczności działania. Na tym oparte są również wszystkie przepływy finansowe, planowanie tego, jak agencja będzie działała. Oczywiście zdecydowanie lepiej wyjaśni to pani prezes.

Pan poseł Król zadał pytanie dotyczące tego, czy weryfikowana jest realizacja planu inwestycyjnego. Tak, do końca lutego PAŻP ma przekazać tę realizację do prezesa ULC i dopiero później trafia to do ministra infrastruktury. W związku z tym teraz czekamy na realizację ustawowego obowiązku. Udzielając oczywiście zgody na zaciąganie zobowiązań, minister infrastruktury zobowiązał również prezes PAŻP do prowadzenia ostrożnej i racjonalnej polityki kosztowej mającej na celu stabilizację finansową kierowanej jednostki.

Wydaje mi się, że było też pytanie dotyczące tego, jak będzie wyglądała rentowność PAŻP, tego, czy będą zyski, czy będzie strata. Wydaje mi się, że powiedziałem o tym – jest to w materiałach – że za 2024 r. była strata, ale za kolejne lata do 2029 r. przewidywany jest zysk.

Myślę, że o sprawach związanych z premiami, z wydatkami, o tym, po co niektóre rzeczy były kupowane, więcej powie pani prezes, również jeżeli chodzi o inwestycje.

Chciałem natomiast tylko uzupełnić, że w 2022 r. mieliśmy do czynienia z załamaniem możliwości pełnienia służby przez agencję i zagrożeniem *massive cancellation*, czyli w zasadzie skasowaniem lotów do Polski. To było bardzo realne.

Prezes PAŻP Magdalena Jaworska-Maćkowiak:

Przez Polskę.

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Przez Polskę, tak? Tak, przez Polskę. Było to bardzo realne. Można powiedzieć, że od tamtej pory jeszcze borykamy się z konsekwencjami tych działań ówczesnego zarządu PAŻP. Myślę, że najlepiej o szczegółach powiedzą merytoryści.

Gdyby pan przewodniczący pozwolił, pani prezes odniesie się do najważniejszych rzeczy. Oczywiście zobowiązuję się, że na wszystkie pytania, na które nie zostanie udzielona odpowiedź, po przesłuchaniu jeszcze raz dzisiejszego posiedzenia zostaną udzielone odpowiedzi na piśmie i zostaną przesłane do Komisji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Pani prezes, proszę o kontynuowanie i ustosunkowanie się do poruszonych kwestii.

Prezes PAŻP Magdalena Jaworska-Maćkowiak:

Dziękuję uprzejmie.

Szanowni państwo, tak jak powiedział minister, postaram się udzielić odpowiedzi na najbardziej kluczowe pytania. Wszystkie starałam się wynotować. Potwierdzam, przesłuchamy i udzielimy odpowiedzi na resztę.

Pozwolę sobie zacząć od rzeczy dla mnie, przyznam, najbardziej kluczowej. Jesteśmy instytucją krytyczną dla bezpieczeństwa państwa. Jesteśmy też instytucją krytyczną dla działania sieci europejskiej. Jesteśmy też, jeśli mogę tak powiedzieć, wjazdową czy wlotową bramą ruchu nieregulowanego do Unii Europejskiej ze Wschodu. O tym też trzeba pamiętać.

W związku z tym powiem szczerze, że nawet nie wiem, jak mam dokładnie odpowiedzieć, dlaczego chcemy być gotowi na powrót ruchu, a potem na wzrost tego ruchu. To dlatego, że nie mamy prawa być niegotowi. Nie mogłoby wydarzyć się nic gorszego, gdybym próbowała zatrzymać inwestycje, zatrzymać szkolenia kontrolerów bądź zwalniać ludzi. Zasadniczo, gdybym podjęła taką decyzję, pewnie w jeden dzień zamknęlibyśmy naszą agencję. Tak to by się skończyło. Nadgonienie wszystkich opóźnień inwestycyjnych i szkoleniowych, które zostały nam zafundowane z lat 2020–2022 w szczególności, będzie trwało naprawdę bardzo długo tylko i wyłącznie z takiego powodu, że pewne rzeczy zostały zatrzymane inwestycyjnie i dopiero teraz wracamy do rzeczy, które tak naprawdę powinny być już oddane do użytkowania. Mam tu na myśli chociażby centrum operacyjne, w którym pracują kontrolerzy ruchu lotniczego, bo to dzisiejsze jest, żeby nie użyć niewłaściwego słowa, absolutnie przestarzałe.

To przy okazji: było pytanie o działkę przy siedzibie czy przy gruntach, na których znajduje się PAŻP. Tak, kupiliśmy małą działkę, taką, żeby powstało centrum operacyjne, dlatego że to, w którym w tej chwili znajduje się *core business* PAŻP, po pierwsze jest przestarzałe, a po drugie jest znacząco za małe. To jest rzecz, która też jest najważniejsza, którą chciałabym podkreślić, bo pan minister tego nie powiedział, że wszystkie inwestycje i w ogóle cały plan skuteczności działania, wszystko jedno który, na RP4 i lata, które mamy w tej chwili, jak i na poprzednie – wszystkie są dostępne na stronie ULC. To wszystko są dane, które są publiczne, są transparentne, bo do tego zobowiązują mnie przepisy unijne. Tam wszystkie te dane są, ale oczywiście je dostarczymy.

Druga rzecz, o której chciałam powiedzieć, jest o rewizji. Pierwszą rewizję w całej Europie przeprowadziłam ja za pierwszym razem w PAŻP, więc generalnie mało kto jak ja wie, jak to się robi. Rewizja ma to do siebie, że musi po pierwsze być w zakończonym roku, musi mieć konkretne przesłanki prawne i trwa. W związku z tym półtoraroczny czy dwuletni proces przeprowadzania rewizji w żaden sposób nie zabezpiecza różnych rzeczy „na już” i na tę właśnie gotowość. Oczywiście napisałam państwu w tym piśmie – i to jest rzecz, która prawdopodobnie się wydarzy – że jeżeli wszystkie przesłanki zaistnieją, to i tak będę tę rewizję

przeprowadzać, tyle tylko, że musi ona spełniać określone przesłanki wprost wynikające z przepisów unijnych.

Tu chciałabym powiedzieć jeszcze jedną rzecz. Naprawdę całe finansowanie i zasady rozliczeń mam oparte o przepisy unijne. Jak pisaliśmy o tym więcej w naszej informacji, to tylko dlatego, że to jest moja podstawa prawna, tak jak każdej innej agencji żeglugi powietrznej w Europie. O szczegółach każdego roku, każdej inwestycji składamy Komisji Europejskiej bardzo precyzyjne sprawozdania, a jesienią każdego roku bardzo precyzyjne sprawozdania z oceny realizacji ze wszystkich lat we wszystkich agencjach żeglugi powietrznej w Europie publikowane są na stronach KE czy na stronach PRB, czyli tego organu, którego miałam przyjemność być członkiem przez sześć lat. Jeżeli jest cokolwiek nie tak, to tam to jest. Z mojego doświadczenia na przestrzeni tych wszystkich lat jedyny moment, kiedy było cokolwiek nie tak – za to mam zresztą wszczętą procedurę naruszeniową – to są lata 2020–2022. Na stronach KE można bardzo obiektywnie przeczytać, co wówczas wydarzyło się w zarządzaniu PAŻP.

Druga rzecz. Chcę jeszcze do tego nawiązać, a potem już odpowiem na szczegółowe pytania. Padło pytanie o nagrody inflacyjne czy wyrównania inflacyjne. Dwie rzeczy są najistotniejsze. W regulaminie czy w aneksie do regulaminu wynagradzania nagrody inflacyjne znalazły się w momencie kończenia kryzysu w 2022 r. To prezes Oleksiak wprowadziła te nagrody do regulaminu. Zobowiązania, które są, wynikają z tamtego...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Teraz ja przepraszam. Zadajecie państwo pytania, więc słuchajcie odpowiedzi, bo później znowu będą jakieś niejasności.

Prezes PAŻP Magdalena Jaworska-Maćkowiak:

To jest pierwsza rzecz, która jest najistotniejsza. Przychodząc do PAŻP, zobowiązałam się dotrzymać zobowiązań mojej poprzedniczki, gdyż nie jestem w stanie pozwolić sobie nawet na maluteńki kryzysik, bo jesteśmy za strategiczni. Przypominam, że nie tylko polskie loty cywilne latają w naszej przestrzeni.

Druga rzecz, o której chcę powiedzieć, to jest to, że prezes Oleksiak miała pełne prawo to zrobić, dlatego że, jak mówiłam, rozliczamy się systemem europejskim. Mamy korekty inflacyjne, tak jak ma każda agencja żeglugi powietrznej w Europie – w górę i w dół, żeby nie było wątpliwości – i istniejący mechanizm jest przywiązany wprost do przepisów europejskich. To, co ja zrobiłam, porządkując aneks zawarty przez prezes Oleksiak, to zapewnienie tego, że rozliczenia inflacyjne nie przekroczą tego, co uzyskamy oczywiście w ramach przepisów unijnych, bo ten, który zastałam, był otwarty. To w związku z tym, żeby nie było żadnej wątpliwości co do tego, po pierwsze, skąd to się wzięło, po drugie, że jest na to podstawa prawna, aczkolwiek to, co zastałam, absolutnie przekraczało to, co wynikałoby z tych mechanizmów, które mamy i, podkreślam, które ma każda agencja żeglugi powietrznej w Europie.

Po drodze mieliśmy jeszcze przygodę, która nazywa się „jedna z najwyższych inflacji w Europie”. Chciałabym, żebyśmy o tym też pamiętali, bo jak popatrzyłam na początek RP3 i patrzę na koniec RP4, to uzbiera się z 70%. To są cyfry, które nam umykają, ale z punktu widzenia kosztów funkcjonowania agencji, ale i systemu, w ramach którego się rozliczamy, są kluczowe, jeszcze raz podkreślę, dokładnie takie same dla wszystkich ANSP w Europie.

To, co jeszcze jest ważne, to kończący się RP3, czyli pocovidowe lata 2022–2024, ale tak naprawdę 2019–2024. Fatalna realizacja lat 2020–2023 zmusiła nas do, powiem szczerze, chyba niespotykanego w historii agencji wysiłku, żeby w 2024 r. nadgonić kilka poprzednich lat, zarówno inwestycyjnie, jak i szkoleniowo, żebyśmy się jako tako zbliżyli do tego, co sobie zaplanowaliśmy, i do tego, czego agencja potrzebuje. Mówię o tym, bo to są dwie kluczowe rzeczy. Po pierwsze, dramatycznie potrzebujemy niektórych inwestycji. Są one wymienione w planie skuteczności działania na stronie ULC, wszystkie je państwu przekażę, nie ma żadnego problemu. Zaraz powiem też słowo o radarach i o Poznaniu.

Potrzebujemy kontrolerów – zaraz odniosę się też do liczby licencji – ale jest jeszcze ważna rzecz, proszę państwa. Przepisy prawne funkcjonują tak, że jeżeli podmioty takie jak ja własnych planów zatwierdzonych przez swoje rządy, Komisję Europejską i przewoźników... Przypomnę państwu, że przewoźnicy płacą nam, ale przewoźnicy też zatwierdzają, komentują czy konsultują plany wszystkich agencji żeglugi powietrznej. Jeżeli tych planów nie realizuję, a to robiła PAŻP w latach 2020–2023, to tracę pieniądze na przeszłość. Nierealizowanie

własnych planów skrajnie osłabia przyszłość tej instytucji, bo koniec jednego okresu referencyjnego i niezrealizowanie planów z automatu obniża start na przyszły okres. Na tę chwilę absolutnie kluczową rzeczą jest to, że nasze plany w 2024 r. plus nadgonienie poprzednich lat było naszym skrajnym priorytetem w poprzednim roku. Tak jak mówiłam, to rekordowy w historii agencji zarówno procent, jak i wysokość wykonanych inwestycji. Jakże to inwestycje? O każdej jednej sztuce dostaniecie państwo od nas precyzyjne zestawienie.

Tak samo z punktu widzenia szkolenia kontroli ruchu lotniczego. Zrealizowaliśmy więcej licencji, niż planowaliśmy. Zrobiliśmy gigantyczną rewolucję w ośrodku szkolenia. Na tę chwilę mamy 163 osoby na różnych etapach szkolenia, co jest największą liczbą w całej Europie. Kolejny nabór będzie na 200 osób. Nikt w Europie nie jest w stanie tyle szkolić. Wykonujemy pracę, która z punktu widzenia tego, co się dzieje, jest na tę chwilę unikalna. Zmieniliśmy rekrutację, zmieniliśmy sposób informowania o PAŻP, mamy chętnych jakościowych, a w Europie na tę chwilę, co też muszą państwo wiedzieć, jest absolutny spadek zainteresowania zawodem kontrolera ruchu lotniczego, bo młode osoby do tak ciężkiej i odpowiedzialnej pracy, przepraszam, nie garną się. Na tę chwilę nie mamy tego problemu. Ma go cała Europa, ma go Singapur, mają Stany Zjednoczone, o czym ostatnio przekonujemy się codziennie, jak kończą się braki w obsadzie FAA. W związku z tym rzeczy, które w zeszłym roku były nam niezbędne, zostały wykonane czasami nawet w 120%, na przykład w odniesieniu do dużych inwestycji.

W związku z tym w ogóle nie mam z tym żadnego problemu, wszystkie szczegóły chętnie państwu przekażę, bo chcę się chwalić zeszłym rokiem. Nie mam najmniejszego problemu. Wręcz bardzo chciałabym móc przyjść tutaj i jeszcze raz pochwalić się zeszłym rokiem, bo jest czym, ale bardzo chciałabym też, żebyśmy bardzo precyzyjnie rozliczyli lata 2020–2023, dlatego że to były skrajnie krytyczne lata. Przypominam, były unijne środki ochronne przyjęte dla wszystkich agencji żeglugi powietrznej w Europie. W żadnym kraju nie było takiego problemu, jaki wyszedł u nas, nigdzie. Wręcz odwrotnie, brak w jakimś tam czasie takiego ruchu lotniczego, który był stale rosnący przez rok 2018 czy rok 2019, spowodował, że w agencjach żeglugi powietrznej w Europie nadgoniono szkolenia, nadgoniono inwestycje, nadgoniono wszystkie projekty, bo był czas nie na *capacity*, tylko na nadganie czy przyspieszanie, robienie różnych rzeczy, wykorzystując ten jedyny unikalny moment, kiedy tego ruchu było mniej, bo zasadniczo w większości krajów unijnych ruch trasowy jest już wyższy. Terminalowy, tak jak mówiłam, u nas też już jest wyższy niż ten, który był przed 2019 r.

Druga rzecz. Było jeszcze o prognozach. Do tego też muszę się odnieść. W prognozach Statfor, na podstawie których budujemy nasze plany – trochę je zmodyfikowaliśmy, żeby odzwierciedlały rzeczywistość, żeby po prostu odnosiły się do tego, co jest aktualnie – jest jedna duża gwiazdka, panie ministrze. Gwiazdka mówi to, że to są plany czy prognozy, które uwzględniają trwającą cały czas wojnę. Cyfry, które tam są, nie odnoszą się do sytuacji powrotu czy wzrostu ruchu lotniczego w przypadku otwarcia nawet kawałka ukraińskiej przestrzeni po zawarciu pokoju. Nie mówi o tym, jak miałyby się otwierać więcej.

W związku z tym za zgodą przewoźników – i za moment, mam nadzieję, Komisji Europejskiej – mamy przygotowany plan, w którym kluczowe jest to, że nie zwijamy się, nie zamykamy, nie zwalniamy, tylko po pierwsze nadganiamy, a po drugie przygotowujemy się na to, żeby bezpiecznie, odpowiedzialnie w polskiej przestrzeni powietrznej latały samoloty cywilne i wojskowe, aby bezpiecznie i odpowiedzialnie funkcjonowała cała sieć europejska, bo, jak mówiłam, jesteśmy całym wschodnim wlotem do sieci europejskiej i to my pierwsi bierzemy na siebie niekontrolowany ruch w sieci europejskiej. Musimy być na to gotowi, bo ci, którzy nie mają zewnętrznych granic europejskich, mają prościej, bo zawsze mają ruch kontrolowany czy regulowany przez network managera. My mamy zupełnie inną sytuację.

Było pytanie o DroneTower. Zanotowałam to sobie, ale myślę, że to prezesa Janusza Janiszewskiego trzeba pytać o to, co robił w tamtym czasie, bo to dotyczy tego momentu, kiedy pan prezes Janiszewski rządził PAŻP.

Co do zysku i strat muszę powiedzieć, że używamy tego słowa, ale co do zasady, w świetle tego, jak się rozliczamy, i tego, że pewne rzeczy rozliczają się dwa lata później, różnego rodzaju mechanizmy korygujące w górę i w dół *de facto* działają dla nas. Bogiem a prawdą ani zysku, ani straty specjalnie nie mam, umówmy się. W związku z tym to, że kiedyś pojawił się zysk, nie pamiętam, za który rok, chyba za 2022 r., pomijając kwestię, jak mówiłam, tego, że za ten

rok mam procedurę naruszeniową rozpoczętą przez Komisję Europejską – za ten rok, podkreślam – co do zasady cyfry, które są w sprawozdaniu rocznym, de facto powinny być obserwowane dopiero dwa lata później. Moje sprawozdanie roczne wynikające z polskich przepisów kompletnie nie odnosi się do mechanizmów korygujących, które w każdym roku w latach $n+2$ są stosowane. Co do zasady z mocy prawa nie jestem po to, żeby mieć zysk.

Muszę odnieść się do mebli i do samochodów, a w szczególności do foteli dla kontrolerów. Wymieniałam część mebli. Ministerstwo dostało ode mnie precyzyjny wykaz ze zdjęciami wszystkiego, co zostało nakupione. Tak jest, wszystko jest na stronach internetowych, nie mam absolutnie nic do ukrycia. Chcę tylko powiedzieć trzy rzeczy.

Po pierwsze, część z naszych samochodów to samochody terenowe, na co zwrócono mi uwagę, tylko że tak się składa, że mam 400 techników, 15 ośrodków terenowych i kilkakaset urządzeń w terenie, na ogół w błocie. Generalnie, że tak powiem, tamte samochody jeżdżą, w większości jeżdżą nimi technicy bądź energetycy. Wymieniłam też flotę zwykłych samochodów osobowych. Niektóre miały po 300 tys. km przebiegu. Koszty utrzymania czy ubezpieczenia tego były po prostu absurdalne, a na dokładkę powiem szczerze, że przetargi rozpoczęła moja poprzedniczka, żeby nie było wątpliwości. Zastałam je.

Co jeszcze chciałabym powiedzieć? Fotele? Jest taka przygoda, że kontrolerzy ruchu lotniczego pracują 24 godziny na dobę, pracują, w większości siedząc. W całej Europie czy na całym świecie wszystkie fotele dla kontrolerów ruchu lotniczego to nie są fotele biurowe. To są specjalne fotele dla tego typu pracy, w związku z tym są to fotele, które kosztują więcej. Wymieniliśmy chyba połowę, a nawet nie, foteli w Warszawie i w terenie, bo niektóre były wręcz dziurawe. Muszę to dodać, bo było o to pytanie, a zakładam, że warto to wspomnieć.

Ktoś mnie zapytał, dlaczego stare fotele sprzedawałam na wyprzedaży garażowej, jeśli mogę tak to nazwać. Sprzedawałam to dlatego, że do tej pory wszystko, co było zniszczonymi meblami, było utylizowane, a my daliśmy drugie życie i jeszcze na tym zarobiliśmy. W związku z tym wprowadziliśmy do tego takie podejście, żebyśmy myśleli, bo może jednak można odejść od starych, stosowanych w szczególności przez ostatnie lata praktyk prostego utylizowania, bo ani to ekonomiczne, ani to w tej chwili mądre z punktu widzenia wszystkich wymagań ESG. Tak jak mówię, szczegóły oczywiście przedstawię. Nie mam najmniejszego problemu z tym, żeby każdą jedną pozycję z tego, co zostało zrobione, państwu przedstawić.

To samo, jeśli chodzi o prośby o wolną rękę. Nie ma problemu, generalnie wszystko publikujemy, a jak nie publikujemy, mamy wszystkie rejestry z każdej rzeczy. Nawet jak są nierobione powyżej progów wolnej ręki, każdy może przyjść. Minister, Najwyższa Izba Kontroli mogą przyjść i skontrolować, w związku z tym na wszystkie tego typu kontrole jestem w stu procentach przygotowana.

Jeszcze godziny nadliczbowe. Tak, przedstawię pełną informację, tylko chcę powiedzieć à propos mebli biurowych, że niektóre miały po 30 lat i się rozpadały. One pamiętały jeszcze czasy agencji będącej częścią PPL. W związku z tym część z tych mebli to był po prostu wstyd, że meble po trzydziści parę lat się rozpadały na przykład wśród ludzi, którzy zarządzają przestrzenią powietrzną, bo siedzieli w warunkach, jakby zastały nas tam lata 70., a robią oni rzeczy strategiczne.

Zanotowałam sobie jeszcze informację o Poznaniu, bo słowo o Poznaniu też muszę powiedzieć. Odchodząc w 2016 r. z PAŻP, po pierwszej w Europie rewizji przygotowałam plan inwestycyjny, który zakładał budowę centrum operacyjnego i nowego kampusu PAŻP, takiego, który byłby nowym centrum operacyjnym, a na ul. Wieżowej w tym nowym budynku, nie w starych, rozpadających się budynkach, byłoby centrum zapasowe. Mój następca zmienił plan, nikogo o tym nie informując, bo nie informował o tym ani ministra, ani przewoźników, ani Komisji Europejskiej.

Powstał budynek w Poznaniu, po pierwsze, przewymiarowany. Złożyłam zawiadomienie, toczy się postępowanie prokuratorskie w tym zakresie ze względu na totalne przewymiarowanie i de facto działanie na szkodę PAŻP, pozbawiające nas centrum, które było przygotowane do prowadzenia postępowania przetargowego. Mimo wszystko, mimo tego, że – zakładałam – całość Poznania w ramach wszystkich postępowań zostanie bardzo precyzyjnie sprawdzona, bo jest ich więcej niż tylko jedno, to jest przez nas przygotowywana możliwość prowadzenia operacji zapasowych z tego miejsca.

Wbrew temu, co gdzieś kiedyś padało w przestrzeni publicznej, na tę chwilę wybudowanie budynku nie ma nic wspólnego z oddaniem operacyjnym czy możliwością prowadzenia stamtąd operacji. Wybudowany budynek był absolutnie goły, jeśli mogę tak powiedzieć, i nieprzygotowany do tego. Był nieprzygotowany nawet na tyle, że nie było połączeń niezależnych od Warszawy. W związku z tym centrum zapasowe, które ma połączenie w 100% zależne od Warszawy, nie jest żadnym centrum zapasowym. Jest po prostu przedłużeniem nad tym samym kablem centrum głównego.

W tej chwili zrobiliśmy już pełną niezależność tego centrum. Jest ono wyposażone. Kończymy w tej chwili walidację, realizację i przygotowujemy system operacyjny P21, na którym dzisiejsi kontrolerzy są w stanie formalnie, zgodnie z uprawnieniami, które mają, pracować. Przez chwilę był w PAŻP moment, kiedy zaczęto do tego centrum zamawiać zupełnie inny system niż ten, który jest wykorzystywany przez kontrolerów w Warszawie, co oznaczałoby, że powinnam mieć dwa razy tyle kontrolerów do robienia tego samego ruchu, bo miałabym dwa totalnie inne systemy. Na dokładkę, jeżeli mieliby jeździć kontrolerzy z Warszawy, nie robiliby nic innego, bo tylko podtrzymywaliby uprawnienia na dwóch różnych systemach, po drodze jeszcze tylko jeździli i nie byłiby w stanie prowadzić operacji.

System jest więc połączony z tym systemem, który mamy, tak żeby kontrolerzy ruchu lotniczego byli w ogóle w stanie na nim pracować. To jest o tyle istotne, że to wszystko działo się w PAŻP w kilku ostatnich latach. Wszyscy wiedzieli, że to nie jest co najmniej uzasadnione, a dalej było to robione. Na dzień dzisiejszy oprócz tego, że mam bardzo dużo wyzwań związanych z przyszłością, a zaraz powiem kilka rzeczy bardzo pozytywnych, bo bardzo chciałabym jednak pozytywnie zakończyć swoją wypowiedź, przede wszystkim walczę z demonami przeszłości. Powiem szczerze, że to jest dla nas wszystkich bardzo trudna sprawa, bo przede wszystkim przyszłość bardzo nas zobowiązuje do tego, żebyśmy agencję przeprowadzili w końcu z lat 80. do 2025 czy 2026 r.

Jeśli mogę, panie przewodniczący, powiem trzy rzeczy pozytywne, bo nie lubię kończyć w sposób negatywny. Tak jak mówiłam, na wszystkie pytania odpowiemy.

Zeszły rok w PAŻP, jeśli chodzi o opóźnienia i o to, jaką zapewnialiśmy *capacity*, był jednym z najlepszych w Europie. Jak się państwo posłowie zapytacie w network managerze czy wśród linii lotniczych na okoliczność *quality* czy jakości pracy zapewnianej przez PAŻP, usłyszycie tylko i wyłącznie dobre rzeczy.

Druga rzecz, którą chciałabym wspomnieć, to inwestycje. Te, które robimy, przekazemy, ale pozwolę sobie podzielić się z państwem posłami naszym generalnym zestawieniem. Dostajemy wszystkie złote medale świata. Nie za zestawienie dostajemy te medale, tylko za projekty unijne realizowane do spółki z innymi agencjami żeglugi powietrznej. W tej chwili w wielu z nich jesteśmy liderami. Dwa dni temu odbywała się roczna konferencja SESAR w Brukseli, gdzie minister Klimczak jako minister polskiego rządu sprawującego prezydencję, komisarz ds. transportu i dyrektor wykonawczy SESAR, otwierając konferencję, powiedzieli – to padło ze sceny – że tak jak PAŻP realizuje projekty unijne, nie realizuje tego nikt w Europie.

Myślę, że to są rzeczy, które na tyle obiektywnie pokazują to, o czym mówię, że myślę, że... Żeby nie było tak, że chwalebę się, myślę, że w Brukseli można się obiektywnie zapytać, i nie mówię o urzędnikach w Brukseli, którzy i tak nas sprawdzają w ramach systemu skuteczności działania, ale o wszystkich naszych partnerach, którzy w projektach uczestniczą. Mam wrażenie, że w tej chwili jesteśmy najlepszym krajem, który z etapu R&D umie wdrażać projekty. Siłą rzeczy R&D to jest R&D, a nie wszystko, co jest wymyślone czy wymyślane, potem doczeka się realizacji i przede wszystkim wdrożeń. My tych wdrożeń mamy bardzo dużo.

Broszura, która jest, jest tylko i wyłącznie o projektach, które mają wdrożenia. Wzięłam pięć egzemplarzy, bo nie miałam tego więcej, ale bardzo chciałabym zostawić Komisji tę informację. To jest informacja przygotowana na koniec roku. Jest aktualna na koniec roku, więc jest bardzo aktualna. To nie jest żadna broszura przygotowana trzy lata temu, a swego czasu PAŻP pokazywała rzeczy nieaktualne na przykład od trzech lat.

Tyle, jeśli mogę, bo, wiecie państwo, mogę mówić strasznie dużo. Mam taki zwyczaj, że jak się rozgamam, to o PAŻP umiem mówić siedem godzin. Tak jak mówiłam, przesłuchamy nagranie i odpowiedzi na każde pytanie udzielimy na piśmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo uprzejmie dziękuję, pani prezes.

Szczerze mówiąc, to przyjemność słuchać tak konkretnych informacji, bardzo osadzonych w dokumentach, faktach. Po wielu latach funkcjonowania jako poseł Komisji Infrastruktury muszę powiedzieć, że to niesamowita odmiana, która zwiastuje dobre czasy dla PAŻP, ale też dla ruchu lotniczego, który z pewnością będzie rosnać. W imieniu naszej Komisji bardzo serdecznie pani prezes dziękuję. Zauważamy tę zmianę, bardzo dobrą zmianę.

Zanim pan minister, pani przewodnicząca Sibińska, bardzo proszę.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Pani prezes, mam gorącą prośbę. Czy przygotowując odpowiedzi na pytania posłów PiS, mogłaby pani zrobić dodatkową rubrykę porównawczą, żebyśmy mieli pełną świadomość, jak było i jak jest? Myślę, że ta wiedza bardzo przyda się szczególnie kolegom z PiS, którzy mają krótką pamięć i nie pamiętają, że to właśnie oni doprowadzili do takiej, a nie innej sytuacji.

Niczego nie zmieni ani jedna, ani druga, ani trzecia, ani piąta wypowiedź jednego bądź drugiego posła PiS. Doświadczamy na Komisji Infrastruktury takiego zjawiska, że posłowie PiS wywołują pewne tematy, zapominając o tym, że to oni nabałaganili, że doprowadzili do takich, a nie innych sytuacji, a w tej chwili próbują rozliczać obecną ekipę. To się nie godzi. Występuję do państwa z apelem. Zanim z czymkolwiek wystąpicie, przeczytajcie to uważnie, ze zrozumieniem, czy warto zaczynać.

Pan poseł Polaczek mówił przez pół godziny, później przez 15 minut. Wszyscy ze spokojem słuchaliśmy, nikt się nie odzywał, a w momencie, kiedy pan przewodniczący Suchoń mówił słowa prawdy, wstąpiła w was jakaś furia. Jeden przez drugiego przerywał, próbował zakrzykiwać. Prawdy nie zakrzyczycie. Po prostu się nie da.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję pani przewodniczącej. Bardzo proszę, pan...

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę o głos.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Widzę zgłoszenie pana posła. Uspokajam. Zaraz przejdziemy do drugiej rundy. Czekam niecierpliwie.

Panie ministrze – zwracam się do pana ministra Macieja Łaska – proszę o zabranie głosu.

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Panie przewodniczący, szanowni państwo członkowie Komisji, chciałbym jeszcze, jeżeli mogę, wystosować zaproszenie do Wysokiej Komisji, żeby jedno z wyjazdowych posiedzeń Komisji odbyło się w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Pani prezes deklarowała, że na pewno mielibyśmy jeszcze o czym opowiadać i odpowiedzieć na pytania, ale warto byłoby pokazać zarówno warunki, miejsce, jak i wyzwania, którym kontrolerzy codziennie stawiają czoło. To na pewno będzie wartością dodaną do takiego posiedzenia i wniosków z takiego posiedzenia. Nie będziemy przerzucali się pytaniami czy liczbami, ale pokażemy rzeczywiste środowisko pracy kontrolerów i to, dlaczego to jest tak istotne. Zresztą ostatnio pan przewodniczący chyba wspomniał o tym, że zaniedbania w pracy kontrolerów albo niewłaściwe planowanie pracy kontrolerów może kończyć się tak, jak skończyło się to ostatnio w Waszyngtonie. Wszystkie dane wskazują na to, że tam kontroler pracował w SPO, a w sytuacji, kiedy ten duży ruch był prowadzony, koniec końców mamy dużą tragedię.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Na przyszłość warto o tym pamiętać. Szanowni państwo, do głosu w drugiej rundzie zgłosił się pan poseł Jerzy Polaczek. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, kilka słów komentarza, może jakieś jeszcze jedno pytanie na koniec. Myślę, pani poseł, przewodnicząca Sibińska, że jest pani przedstawicielem jakiegoś nurtu samozadowolenia i euforii.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle...

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Darowałby pan sobie. Nie wypada, naprawdę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Na kanwie informacji Polskiej Agencji Prasowej jako poseł na Sejm pytam o to, na co ma być przeznaczona kwota 1,2 mld zł. O to prosiliśmy jako Komisja, przygotowując dzisiejsze posiedzenie. W mojej wypowiedzi odwołam się do zakresu odpowiedzi, jaka została udzielona na tym posiedzeniu Komisji. Czy w trakcie tych dwóch godzin usłyszeli państwo jakąkolwiek informację o tym, jaki jest podział i wskazanie rzeczowe, finansowe inwestycji z transzy wcześniejszego kredytu inwestycyjnego, z tego, który ma być zaciągnięty? Ja czegoś takiego nie usłyszałem.

Można na kanwie tego drobnego problemu 1 mld zł zadać pytanie, dlaczego nie ma w PAŻP wiceprezesa ds. finansowych. Takiej osoby nie ma. Dzisiaj wypełnia to pani prezes Jaworska. Dlaczego poleceniem służbowym stosunkowo niedawno odebrano kompetencje panu wiceprezesowi Marczewskiemu? Jak to ma się do kwestii statutowych? Jeśli ta zmiana nastąpiła zgodnie z prawem, to również proszę o komentarz.

Trzecia kwestia, o której mówił pan przewodniczący Suchoń... Na koniec mówił pan o kwestiach funkcjonowania PAŻP w ostatnich latach. Pragnę jednak zwrócić uwagę państwa i tych, którzy nas słuchają, iż w latach 2020 i 2021 mieliśmy bezprecedensowy spadek operacji lotniczych na całym świecie. Panie przewodniczący, nikt w PAŻP nie stracił pracy. W ramach pomocy publicznej państwo udzieliło dofinansowania setkom, tysiącom firm, co zostało odzwierciedlone również w bardzo niskich statystykach bezrobocia.

Odwoływał się pan do kwestii zatrudnieniowych, do tego, dlaczego pomiędzy rokiem 2022 i 2023 zmniejszyła się liczba kontroli ruchu lotniczego. Proszę zapytać osób, które na ten temat mogą podać panu więcej szczegółów o tym, dlaczego po zakończeniu sporu w 2022 r. zwalniano kontrolerów ruchu lotniczego na wniosek jednego ze związków zawodowych. Wtedy moglibyśmy na ten temat porozmawiać.

Po trzecie są tutaj dane z państwa strony na temat liczby pracowników PAŻP na koniec grudnia 2024 r. Przypomnę te dane. Przed pandemią, w 2019 r., było 1979 pracowników, w roku pandemii – 1912. Nikt nie stracił pracy. Rok 2021 to również spadek ruchu lotniczego – 1879 pracowników, nikt nie stracił pracy. W 2022 r. było ich jeszcze mniej – 1839. Potem, w 2023 r., mamy bardzo znaczący wzrost operacji lotniczych, 1939 pracowników. W 2024 r. PAŻP zatrudnia 2069 osób. To jest przyrost w rok o 130 osób.

Żeby nie przedłużać, myślę, że dla niektórych z nas, posłów Komisji, to posiedzenie będzie inspiracją do zadania szeregu interpelacji poselskich, po to abyśmy mogli bardziej szczegółowo dowiedzieć się o danych, informacjach, które powinny być przedłożone w odpowiedzi bądź uzupełnione w trakcie dzisiejszego posiedzenia.

Na końcu jestem ogromnie zasmucony, panie przewodniczący, że zerwał pan w tej kadencji normalną praktykę merytorycznej dyskusji na tematy ważne dla państwa. Proszę po prostu czasami spojrzeć w lustro i odpowiedzieć sobie na pytanie, jak pan traktuje posłów opozycji w szczególności. Panie przewodniczący, nie jesteśmy inną kategorią posłów, również pełnimy mandat publiczny. Taką uwagę, jaką pan czyni o znajomych, którzy mieli być zatrudnieni w PAŻP, proszę kierować bezpośrednio z imienia i nazwiska. Wypraszam sobie takie uwagi. Nikt z nas nie wskazywał nikogo, a na ten temat mógłbym coś powiedzieć w tej kadencji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Mógłbym naprawdę dużo powiedzieć, co się działo w tej sprawie w dwóch poprzednich kadencjach.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mógłbym o tej sprawie coś powiedzieć.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Pan powinien równie dobrze to wiedzieć. Panie pośle Polaczek, ze spokojem patrzę codziennie rano w lustro, bo wiem, że po tym, co robili państwo w latach 2015–2023, naszym zadaniem jest odbudowa naszego państwa, odbudowa instytucji.

PAŻP to jest ta instytucja, którą państwo doprowadzili niemalże do upadku w 2022 r. Powinien pan doskonale pamiętać, co się działo w tej sprawie, bo przypominam sobie, jak wtedy, kiedy nasza lotnicza podkomisja stała spotykała się z ministrem, spotykała się z przedstawicielami kontrolerów, pan też wtedy był. Powinien pan doskonale pamiętać, co się wtedy działo, także to, że minister nie miał nawet odwagi przyjść na posiedzenie Komisji, żeby rozmawiać o tej trudnej sytuacji. Wtedy próbowaliście państwo zasypać tę sprawę, zamieść ją pod dywan, a gdyby nie to, że my – także z opozycji wtedy – zaangażowaliśmy się w sposób absolutny w to, żeby tę sprawę wyprowadzić na prostą, Polacy przestaliby latać, samoloty przestałyby przylatywać do Polski, dlatego że taka była sytuacja. Taka była sytuacja, tylko że państwo zapomnieli o tym, że przez osiem lat niszczyliście Polskę, niszczyliście także agencję z uporem godnym lepszej sprawy.

Bardzo proszę, pani przewodnicząca Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, drogi panie pośle Polaczek, pracuję w tej Komisji już czwartą kadencję, a pamięć mam naprawdę dobrą, więc bez odświeżania i czytania protokołów posiedzeń z ostatnich ośmiu lat: to, co pan w tej chwili mówi, jest po prostu śmieszne, bo inaczej tego nie mogę nazwać. Jeśli mówi pan o tym, że była... Tak, staraliśmy się pracować merytorycznie, również wtedy, kiedy byliśmy w opozycji.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Momencik, panie pośle Polaczek. Proszę uspokoić nerwy – cierpliwości – i pozwolić wypowiedzieć się pani przewodniczącej Sibińskiej. Apeluję.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Będąc w opozycji, staraliśmy się w tej Komisji pracować naprawdę merytorycznie. Niech pan sobie przypomni, dokładnie tak było. To wy zrywacie z tą tradycją, to wy próbujecie na forum Komisji Infrastruktury uprawiać dziwną politykę, usprawiedliwiając własną nieudolność. Czegokolwiek się nie tknęliście, nie wyszło. Pokazuje to nawet...

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bajki może pani opowiadać, ale nie w tym gremium, pani przewodnicząca.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Rozumiem, że jest pan zdenerwowany i musi pan bronić swoich kolegów, ale to nawet to, że Ministerstwo Infrastruktury zostało za waszych czasów tak poszatowane, że były przesuwane, przerzucane kompetencje, że sprawy mieszkaniowe były w różnych resortach, że kolej była w różnych resortach, że szła za osobami. Jak pan minister Soboń przechodził przez różne ministerstwa, zabierał ze sobą część kompetencji. Tak jak nabałaganiliście w zakresie infrastruktury, ogólnie rzecz mówiąc, nikt nigdy tego nie napsuł.

W tej chwili mam prawo odczytywać wasze postępowanie jako chęć zakrycia waszej nieudolności i chęć zamaskowania działań, które doprowadziły nie tylko w PAŻP, ale w wielu różnych innych instytucjach do takiej zapaści. To się po prostu nie godzi. Rozumiem, że chcecie teraz opowiadać i zakrzykiwać niewygodne dla was fakty, ale to się po prostu nie godzi, naprawdę, z całym szacunkiem. A jeśli mówi pan o samozadowoleniu, to nie widziałam bardziej samozadowolonej grupy niż posłowie PiS, którzy są przeświadczeni o tym, co doskonale robili, a chciałoby się powiedzieć, że doskonale wszystko zepsuliście.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję pani przewodniczącej.

Zgłosił się pan poseł Puda, bardzo proszę.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Tak, przepraszam, bo jeszcze trzech pytań nie zadałem, więc mam jeszcze konkretne pytania. Czy pani prezes mogłaby w formie pisemnej uzupełnić tę informację, która będzie skierowana do Komisji? Ile środków finansowych zostało w poprzednich latach przekazanych na marketing? Ile środków finansowych zostało przekazanych na dział prawny poza Polską Agencją Żeglugi Powietrznej? Ile środków finansowych zostało przekazanych na działalność poza PAŻP na księgowość, czyli na księgowość zewnętrzną?

Nie da się nie skomentować tych paru słów. Otóż, szanowni państwo, pan minister już delikatnie sugeruje, ale jeżeli chodzi o zatrudnienia, o których mówił pan przewodniczący, ja, panie przewodniczący, bym się tak nie poświęcał, bo myślę, że w bliskim gronie osób, które siedzą pod telewizorem, znalazłby pan osoby, które doskonale wiedzą, kto w PAŻP jest najbliższej związany z Ministerstwem Infrastruktury, jeżeli chodzi o pracowników.

Pani poseł, przepraszam, nie byłem w tamtej kadencji członkiem tej Komisji, nie będę się wypowiadał, natomiast takie przekładanie informacji, kto jak mówił w tamtym czasie... Moim zdaniem powinniśmy siedzieć i myśleć o przyszłości.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Pan poseł Polaczek był i powinien pamiętać.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Pani przewodnicząca, przepraszam, nie przerywałem, wytrzymałem, tak jak pan przewodniczący prosił.

Nie ma sensu, to znaczy uważam, że powinniśmy myśleć trochę o tym, co się dzieje w PAŻP, co możemy zrobić, jakie zostały popełnione dobre realizacje, jakie złe. Ponawiam prośbę pana ministra Polaczka o to, abyśmy poznali magiczne inwestycje na ponad 1 mld zł, które ciągle nie ujrzały światła dziennego. Wszyscy o nich mówią, ale niestety posłowie o nich nie usłyszeli. To trochę jak Yeti. Jeżeli się uda – a myślę, że pani prezes doskonale wie, jakie to inwestycje będą realizowane – to bardzo proszę o to, aby tym razem udzielono posłom odpowiedzi, które to inwestycje będą realizowane w ramach 1 mld zł. Może nie dzisiaj, może po prostu w formie pisemnej chętnie się z tym zapoznamy. Ci, którzy tym tematem żyją i są zainteresowani, z pewnością wyciągną odpowiednie wnioski. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo.

Nie widzę więcej zgłoszeń oprócz mojego, w związku z tym pozwolę sobie na koniec sformułować jeszcze jedno pytanie.

Z tego, co tutaj słyszeliśmy w zakresie różnego rodzaju decyzji, wynika, że po poprzedniej władzy w PAŻP zostały de facto dziurawe fotele i wiele rzeczy, które zostały zaniedbane. Inwestycje, które miały przygotować PAŻP do wyzwań, które nadchodzą, nie były realizowane. Było bardzo słabe zarządzanie w zakresie kadr. To widzieliśmy na co dzień, bo przecież nawet kryzys, który był w 2022 r., częściowo czy w znacznej mierze wynikał właśnie z kryzysu kadrowego związanego z zadziwiającym sposobem zarządzania zasobem agencji.

Szkoda, że nie ma pana posła Horały, który wtedy był przecież ministrem nadzorującym PAŻP, ile dobrze pamiętam...

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Przez jakiś czas.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przez jakiś czas był i też dołożył swoją cegiełkę do tego, co się wtedy zadziało. Być może mógłby nam wyjaśnić, skąd takie dramatyczne sytuacje i skąd taka zapaść PAŻP, ale nie ma pana byłego ministra, więc nie zapytamy.

Jedną rzecz należy wyjaśnić. Odniosę się do danych podanych przez pana posła Polaczka w zakresie zatrudnienia w agencji. Pan poseł mówiąc o różnicy w zatrudnieniu w latach 2022–2023, powiazał wzrost zatrudnienia o 100 osób z rosnącym ruchem nad Polską. Panie posle, przejrzałem te statystyki. Liczba kontrolerów pracujących bezpośrednio w zakresie ruchu nad Polską spadła z 590 do 587, czyli o 3 osoby. Nie jest więc tak, że wzrost zatrudnienia w latach 2022–2023 można przypisać temu, że wzrosła liczba kontrolerów, bo ona spadła o 3 osoby, a jednak liczba osób zatrudnionych zwiększyła się o 100.

Pytanie jest więc takie: Co tak naprawdę wpłynęło na ten wzrost zatrudnienia? Słuchając pani prezes, słyszę na przykład, że znacząco wzrosła liczba szkolonych kontrolerów. Sądzę, że pewnie częściowo wzrost w 2024 r. jest związany ze wzrostem liczby kontrolerów, którzy pracują. Jestem przekonany, że tych kontrolerów musi być zdecydowanie więcej, bo, jak sądzę, za chwileczkę – wszyscy mamy taką nadzieję – otworzy nam się niebo nad Europą i wtedy musimy być gotowi.

Dziękując więc pani prezes za przedstawione informacje, dziękuję, że pracują państwo w taki sposób, żeby wyprzedzać zdarzenia, które z pewnością nastąpią, i przygotowują agencję do tych zadań. Myślę, że zwłaszcza biorąc pod uwagę CPK, które będzie budowane itd., dzisiaj naprawdę potrzebujemy mocnej, zdrowej, silnej struktury, która zapewni obsługę ruchu lotniczego.

Pani prezes, padły pytania. Oddaję pani głos. Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi.

Prezes PAŻP Magdalena Jaworska-Maćkowiak:

Dziękuję bardzo.

Zanotowałam sobie te pytania. Jeszcze raz oczywiście podkreślę. Być może to jakiś błąd w moim rozumieniu, ale plan skuteczności działania, tak jak mówię, jest... Zarzuca mi się, że coś kryję, a on jest dostępny na stronach ULC. Mój błąd jest więc taki, że nie zrobiłam wyciągu, przepraszam, chyba nie zrozumiałam generalnie. Pan minister Polaczek wie, że z wszystkimi dzielę się informacjami i naprawdę nigdy w życiu niczego nie miałam do ukrycia. Te inwestycje wiszą. Wiszą też całe niezrealizowane inwestycje z lat RP3, żeby nie było wątpliwości, bo widać, które to są. Przygotuję bardzo precyzyjną informację i wyciąg z tego, co jest publicznie dostępne na stronach ULC, bo tego wymaga prawo. Publicznie dostępne są inwestycje wszystkich agencji żeglugi powietrznej w Europie w ramach tego samego systemu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Pani prezes, przepraszam, że wejść w słowo. Bardzo prosiłbym zatem o przedstawienie informacji, które są w planach, ale także tych, które miały być, a nie zostały zrealizowane w 2016–2023. Dziękuję.

Prezes PAŻP Magdalena Jaworska-Maćkowiak:

Tak jest. Tylko dwie rzeczy, jedną omówiłam.

Przede wszystkim centrum operacyjne, druga to system operacyjny, na którym pracujemy. Jest on przestarzały. Musimy mieć nowy system w oparciu o nowe technologie, który będzie zdolny do zarządzania trajektorią do przodu. System IT, którego jesteśmy współtwórcą do spółki z kilkoma innymi krajami europejskimi, zdalna wieża dla Modlina, wymiana systemu komunikacji głosowej na system komunikacji głosowej po protokołach internetowych – to są tylko główne rzeczy.

Gdzieś padło pytanie o te trzy radary i się nie odniosłam. Nadgoniliśmy wszystko, wyprzedziliśmy czas. Radary będą oddane na czas, wszystkie trzy, które zastałam opóźnione. Za to też przepraszam.

Najgłówniejsze inwestycje wymieniałam. Do tego zintegrowany system wieżowy, bo mamy stare systemy na wieżach i jeżeli wprowadzimy nowy system do kontroli przestrzeni, musimy dopasować do tego wszystkie systemy na wszystkich naszych piętnastu wieżach. Myślę, że powiedziałam w tej chwili o 80% głównych inwestycji PAŻP.

Z punktu widzenia PAŻP 1,2 mld zł przez 5 lat to może wydawać się dużo, ale proszę mi wierzyć, gdyby przeliczyć na euro, to, daj Boże zdrowie, 250 mln euro to jest mało. Tak naprawdę to jest mało, więc miałabym to z tyłu głowy.

Zanotowałam sobie jeszcze dwa pytania, do których się chcę odnieść. Pierwsza rzecz to wiceprezes finansowy. Będzie od 1 marca. Chwilę zajęło nam znalezienie kogoś, kto będzie w stanie pracować, ale z wnioskiem wystąpiłam już pod koniec zeszłego roku, tylko to nie jest tak, że ktokolwiek jest w stanie dla takiego stanowiska rzucić pracę, a na wiceprezesów finansowych nie zatrudniamy bezrobotnych. To jedna rzecz. Jest wykwalifikowany. Mam już powołanie. Minister Klimczak powołał, pan Piotr przychodzi.

Tak jak mówię, dawno, dawno temu, wiele miesięcy temu zostało to skierowane do ministra infrastruktury, ale pan musiał odejść z innej pracy, żeby móc przyjść do nas, zaś polecenia służbowe wydane były na chwilę i już ich nie ma. Generalnie zostały cofnięte, a zostały

cofnięte z bardzo prostego powodu: ustały przyczyny, dla których zostały wydane, gdyż prezes Marczewski został poproszony o to, żeby zająć się biurem, wprowadzić nowego dyrektora Biura Spraw Międzynarodowych i Strategii. Stąd dokonaliśmy takiego rozwiązania, które na tamten moment było niezbędne z punktu widzenia funkcjonowania, ale polecenia ustały, przyczyny ustały, poleceń nie ma, a na tamten moment były najlepszym rozwiązaniem.

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

A zwolnienia kontrolerów w 2022 r.?

Prezes PAŻP Magdalena Jaworska-Maćkowiak:

A tak, do tego muszę się jeszcze odnieść, bo tu padło, że wszyscy utrzymali pracę w PAŻP na czas kryzysu, tylko że przypomnę jedną rzecz. Całe zamieszanie wiosną 2022 r. było nie z powodu strajku, żeby nie było wątpliwości, tylko z powodu tego, że kontrolerom dano warunki zmieniające umowy o pracę i 90% kontrolerów tych warunków zmieniających umowę o pracę po prostu nie przyjęło.

Poseł Piotr Król (PiS):

Bo nie było wpływów.

Prezes PAŻP Magdalena Jaworska-Maćkowiak:

Moment, moment. Teraz jedna rzecz jest jeszcze taka. Już mówię.

Mówiłam o tym, że były środki specjalne, zostały przyjęte przepisy Komisji Europejskiej dogadane ze wszystkimi państwami, łącznie z naszym Ministerstwem Infrastruktury w tamtym czasie, właśnie po to, żeby zabezpieczyć to, że utracone przychody wrócą. Jedyne, co wtedy agencje żeglugi powietrznej musiały zrobić – i wszyscy z wyjątkiem Polski zrobili to mądrze – to zabezpieczenie *cash flow*, który, umówmy się, nie był nie wiadomo jak wysoki. Rocznie nie aż takimi pieniędzmi na wynagrodzenia obracam.

Przepraszam, normalnie tego nie robię, ale słuchałam tych posiedzeń Komisji, mimo że nie pracowałam w Polsce. Ten live streaming ma to do siebie, że ich słuchałam. Wrócę do tych nagrań i pozwolę sobie pokazać, co mówił ówczesny prezes, który mówił, że to Komisja Europejska przez to, że nie ma pieniędzy, każe zwalniać, każe ciąć, nie ma pieniędzy. Ówczesnie oferowałam nawet, że przyszedłabym tu jako niezależny ekspert – mimo że pracowałam dla KE – i zrobiłabym wykład z obowiązujących przepisów, bo świadomie sami narobiliśmy sobie gigantycznych problemów, którymi do dzisiaj PAŻP krwawi. Jak mówię, mam wszczęte postępowanie naruszeniowe jeszcze za 2022 r. W razie czego pozwolę sobie przekazać Komisji szczegóły tego, czego ono dotyczy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Pani prezes, jeżeli jest to możliwe, to poprosimy również o przekazanie szczegółów tego postępowania naruszeniowego, bo w świetle tego, co pamiętamy z posiedzeń Komisji, które odbywały się w tamtym czasie, te informacje są co najmniej bulwersujące, a być może zachodzi tutaj konieczność jakiegoś postępowania, bo wprowadzanie w błąd komisji parlamentarnej z pewnością nie jest czymś, co można uznać za standardowe działanie urzędnika państwowego.

Panie ministrze, czy w tej sprawie jeszcze?

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Zostało już powiedziane tak dużo, ale chciałem tylko podziękować panu ministrowi Pudzie za to pytanie, bo ono jak w soczewce pokaże, na co szły pieniądze do 2023 r. Też byłem zdziwiony, jak to przeczytałem. Będzie to na piśmie przekazane do Komisji. Warto to pokazać. Naprawdę bardzo dziękuję za to pytanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Szanowni państwo, zamykam dyskusję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek posiedzenia Komisji. Bardzo serdecznie dziękuję wszystkim państwu posłankom i posłom. Bardzo serdecznie dziękuję panu ministrowi i współpracownikom. Dziękuję również prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego i współpracownikom za obecność. Dzisiaj może nie mieliśmy okazji za dużo porozmawiać, ale z pewnością Komisja zajmie się również ULC, tak że proszę oczekiwać, że także będziemy w kontaktach roboczych. Bardzo serdecznie państwu dziękuję.

Jeszcze pan minister?

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Tak. Panie prezesie, będziemy gotowi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

W to nie wątpię.

Szanowni państwo, zamykam posiedzenie. Informuję, że protokół z załączonym pełnym zapisem przebiegu posiedzenia będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Życzę państwu udanego popołudnia.