



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DL-3-1.054.15.2025

Warszawa, 02 czerwca 2026

**Pan**  
**Włodzimierz Czarzasty**

Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na zapytanie nr 2511 grupy posłów na Sejm RP uprzejmie informuję, co następuje.

Na wstępie pragnę podkreślić, iż przepisy dotyczące działalności Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (dalej jako: „PAŻP” lub „Agencja”) od momentu jej utworzenia w 2006 r. nie uległy znaczącym zmianom. Agencja została powołana jako samodzielny podmiot, realizujący zadania z zakresu zapewniania służb żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej, zarządzania tą przestrzenią oraz zarządzania przepływem ruchu lotniczego, w reżimie przepisów unijnych oraz krajowych. W świetle przepisów Agencja podlega ministrowi właściwemu do spraw transportu, zaś prawa i obowiązki państwowej władzy nadzorującej w rozumieniu przepisów unijnych (wskazanych w ustawie z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz.U. z 2025 r. poz. 1267), dalej jako: „ustawa o PAŻP” lub „ustawa”) oraz w zakresie bieżącego nadzoru nad realizacją zadań przez Agencję, wykonuje Prezes ULC.

Zadania ministra właściwego do spraw transportu wobec podległej Agencji zostały ściśle wskazane w przepisach ustawy i polegają na:

- udzielaniu zgody na prowadzenie innej działalności, niezwiązanej z realizacją zadań podstawowych,
- zatwierdzaniu planów rocznych i pięcioletnich Agencji zaopiniowanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego,
- nadaniu statutu Agencji,
- powoływaniu, na wniosek Prezesa Agencji, zastępców Prezesa,
- wyrażaniu zgody na zbycie środków trwałych wchodzących w skład systemu zabezpieczenia ruchu lotniczego,
- wyrażaniu zgody na zaciągnięcie kredytów i pożyczek w wysokości przekraczającej równowartość w walucie polskiej 500 000 euro,
- zatwierdzaniu zaopiniowanych i przedstawionych mu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego sprawozdania finansowego Agencji wraz ze sprawozdaniem z badania oraz rocznego sprawozdania z działalności Agencji Prezesa oraz zatwierdzaniu regulaminu wynagradzania pracowników Agencji, uprzednio podlegającego uzgodnieniu ze związkami zawodowymi.

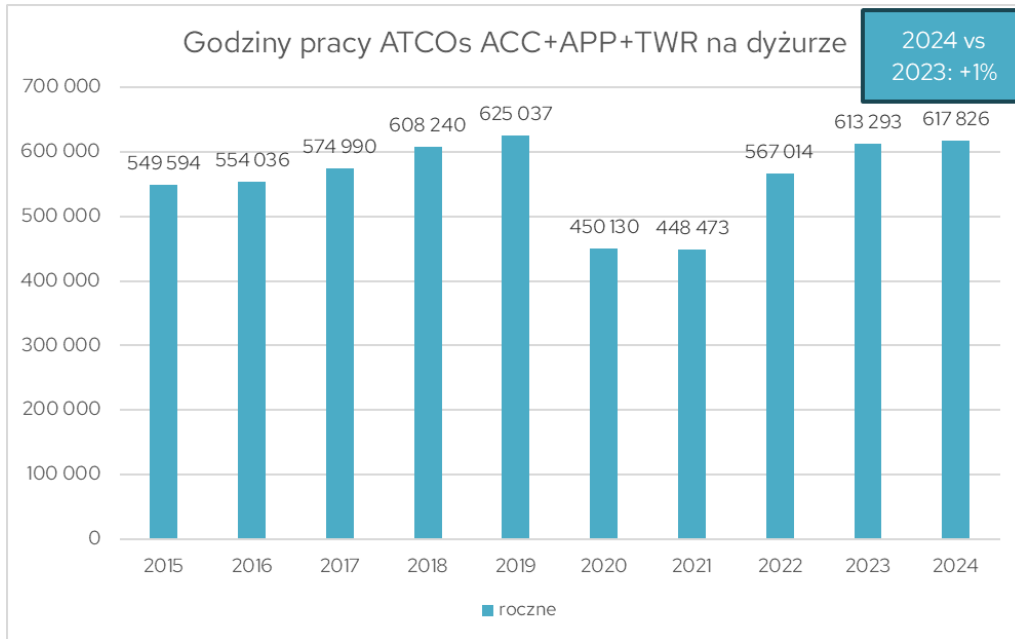
Do kluczowych zadań Agencji należy, zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy o PAŻP, zapewnianie bezpiecznej, ciągłej, płynnej i efektywnej żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej przez wykonywanie funkcji instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej.

Biorąc pod uwagę powyższe, a także poziom szczegółowości pytania ujętego w przedmiotowym zapytaniu poselskim uprzejmie informuję, iż niniejsza odpowiedź jest udzielona wyłącznie w oparciu o materiały przekazane przez Agencję, a tutejszy organ nie ma możliwości bieżącego weryfikowania otrzymanych danych.

W kontekście odpowiedzi na przedmiotowe zapytanie Agencja zwróciła uwagę na zmiany w sytuacji geopolitycznej, które „(...) w sposób znaczący mogą wpływać na wzrost liczby wykonywanych operacji lotniczych. W celu zapewnienia ciągłości i efektywności świadczonych służb niezbędne jest utrzymywanie systemu funkcjonalnego Agencji w gotowości do sprostania takim zmianom. System funkcjonalny oznacza połączenie procedur, zasobów ludzkich i wyposażenia, w tym sprzętu i oprogramowania, zorganizowanych w celu pełnienia określonej funkcji w ramach zarządzania ruchem lotniczym/zapewniania służb żeglugi powietrznej (ATM/ANS)”. Podkreślić przy tym należy, iż w PSD RP4 zwraca się uwagę, że istnieje duża niepewność co do tego jak ruch lotniczy będzie ewoluował, szczególnie w krajach takich jak Polska, które leżą blisko Ukrainy i Rosji.

Agencja podkreśla także, iż „W zakresie zasobów ludzkich (...) szkolenie kandydatów na kontrolerów ruchu lotniczego do uzyskania licencji kontrolera ruchu lotniczego trwa około dwa lata”. W ocenie Agencji nieuwzględnienie potencjalnych zmian w sytuacji geopolitycznej poprzez niezaplanowanie wystarczającej liczby kontrolerów ruchu lotniczego „(...) mogłoby skutkować ryzykiem zmniejszenia efektywności zapewnianych służb, a w skrajnych przypadkach ryzykiem przerwania ich ciągłości w sytuacji zmian geopolitycznych generujących znaczny wzrost ruchu lotniczego. Podkreślenia wymaga, że rozpoczęcie szkolenia kandydatów na kontrolerów ruchu lotniczego poprzedza zidentyfikowanie potrzeb, opracowanie planu zatrudnienia, a następnie proces rekrutacji”.

Agencja, odpowiadając na pytanie ujęte w zapytaniu, tj. dotyczące wydajności pracy kontrolerów ruchu lotniczego w roku 2024 roku, w szczególności kontrolerów ruchu lotniczego z organów warszawskich tj. organu TWR, APP i ACC Warszawa, poinformowała, „(...) iż zgodnie z (...) ACE Benchmarking Report 2025 Edition za lata 2022-2023 średnia liczba godzin ATCO na stanowisku wzrosła o 8,2%, a wskaźnik wykorzystania ATCO na stanowisku za rok 2024 w drugim kwartale wyniósł dla ACC 0,78 a dla APP Warszawa oraz TWR WA 0,82. W uzupełnieniu powyższej informacji na poniższym wykresie przedstawiono dane o produktywności KRL (ogółem ACC+APP+TWR) oraz produktywności ATCO (hours on duty), też łącznie dla 3 organów, za lata 2015-2024.



	Changes in unit economic costs between 2022 - 2023 (in €2023)	Changes in unit ATM/CNS provision costs between 2022 - 2023 (in €2023)	Changes in unit costs of delay between 2022 - 2023 (in €2023)
NAVIAIR	+162	-17	+179
LVNL	+133		+82
HASP	+116	-14	+130
LFV	+69		+6
Skyguide	+68		+18
LPS	+64		+19
DSNA	+56	-42	+97
HungaroControl	+41	-53	+95
skeyes	+31		
NAV Portugal (Continental)	+22		-8
DHMI	+21	-16	+37
Slovenia Control	+18	-4	+22
Oro Navigacija	+15		+3
LGS	+2		+2
MUAC	+1	-24	-0.03
ROMATSA	-4	-32	+26
DCAC Cyprus	-11	-22	+29
Avinor (Continental)	-13	-20	+11
MOLDATSA	-15	-15	+7
AirNav Ireland	-16	-26	0
NATS (Continental)	-16	-67	+10
BULATSA	-18	-37	+51
M-NAV	-26	-79	+19
Fintraffic ANS	-26	-31	+54
ENAIRE	-43	-74	+5
EANS	-45	-44	+31
Albcontrol	-53	-53	-0.2
ENAV	-57	-60	+0.3
DFS	-61	-31	+2
Croatia Control	-70	-25	-30
Austro Control	-72	-95	-45
MATS	-82	-82	+23
ARMATS	-93	-93	+0.2
BHANSА	-130	-15	0
Sakaeronavigatsia	-138	-138	-115
PANSA	-151	-11	-141
SMATSA	-189	-34	-155
ANS CR	-423	-10	-413

Figure 4.7: Changes in economic cost-effectiveness by ANSP, 2022-2023 (real terms)

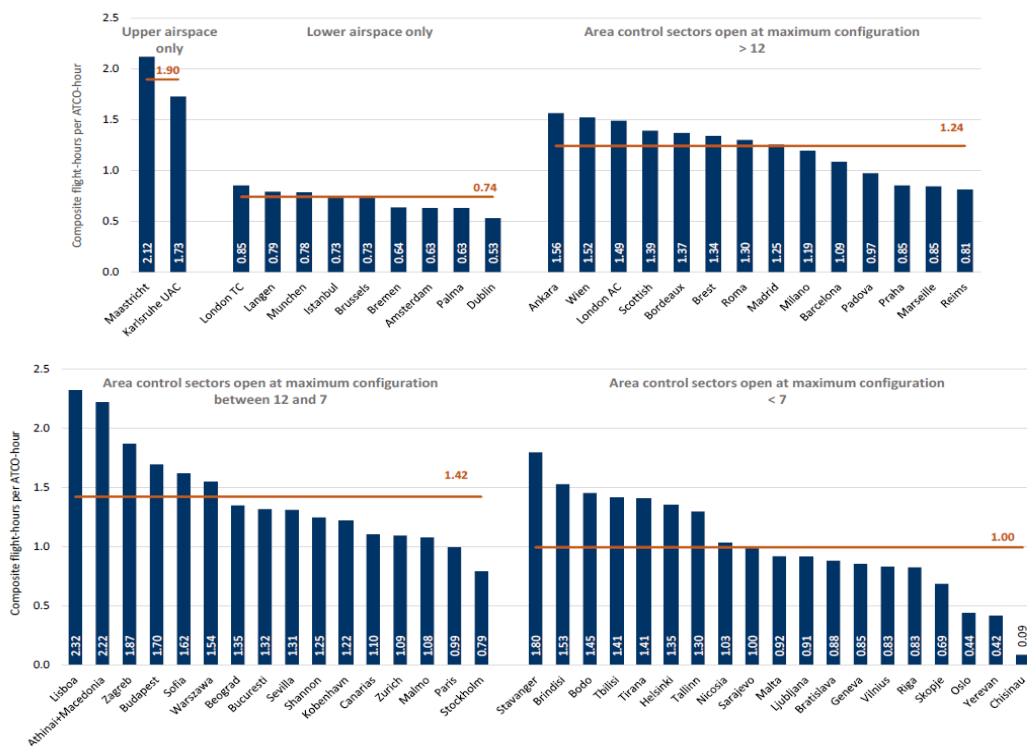


Figure 3.15: Summary of productivity results at ACC level, 2023

PAŻP wskazała także, iż „W ocenie wydajności pracy kontrolerów ruchu lotniczego należy uwzględnić sezonowy charakter ruchu tranzytowego, który skutkuje znacząco większym zapotrzebowaniem na ich roboczogodziny w okresie letnim w porównaniu do sezonu zimowego. Mniejsze zapotrzebowanie na roboczogodziny operacyjne w sezonie zimowym wykorzystywane jest na szkolenia, udział w projektach oraz podwyższony poziom absencji urlopowej”.

Jednocześnie, Agencja poinformowała, że „(...) kontrolerzy ruchu lotniczego w każdym roku korzystają z urlopów wypoczynkowych w wymiarze 26 dni, urlopów kondycyjnych w wymiarze 15 dni, szkoleń wymaganych przepisami prawa powszechnego, biorą aktywny udział w projektach realizowanych przez Agencję, obowiązkowych familiaryzacjach związanych ze zmianami w przestrzeni powietrznej, aktywnie uczestniczą w procesie szkolenia nowych kontrolerów, co powoduje obniżenie średniej liczby godzin na stanowiskach operacyjnych”.

Agencja poinformowała, że „Szczegółowe dobowe rozkłady pracy (tzw. roster) poszczególnych KRL (...) ze względu na ich poufny charakter i zawarte w nich dane, nie stanowią (...) powszechnie dostępnej informacji”.

*Z poważaniem*

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Maciej Lasek

Sekretarz Stanu