



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

**Zapis stenograficzny**  
**(446)**

28. posiedzenie  
Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury  
w dniu 1 października 2002 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o ratyfikacji Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o budowie i utrzymaniu granicznych obiektów mostowych w Rzeczypospolitej Polskiej zlokalizowanych w ciągu dróg publicznych poza siecią dróg krajowych, w Republice Federalnej Niemiec w ciągu dróg publicznych poza siecią dróg federalnych, podpisanej dnia 21 listopada 2000 r. we Frankfurcie nad Odrą.
2. Rozpatrzenie ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym.
3. Sprawy różne.

*(Początek posiedzenia o godzinie 13 minut 10)*

*(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Marian Noga)*

**Przewodniczący Marian Noga:**

Witam państwa, otwieram dwudzieste ósme posiedzenie Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury.

Dzisiaj będziemy obradować nad następującymi ustawami. Najpierw rozpatrzymy ustawę o ratyfikacji Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o budowie i utrzymaniu granicznych obiektów mostowych w Rzeczypospolitej Polskiej zlokalizowanych w ciągu dróg publicznych poza siecią dróg krajowych, w Republice Federalnej Niemiec w ciągu dróg publicznych poza siecią dróg federalnych, podpisanej dnia 21 listopada 2000 r. we Frankfurcie nad Odrą – druk senacki nr 229. Następnie rozpatrzymy projekt ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym – druk senacki nr 234.

W zaproszeniu na dzisiejsze posiedzenie, jakie państwo senatorowie otrzymali, nie było punktu trzeciego: sprawy różne. Tak więc jest jeszcze punkt trzeci. Podziękujemy wtedy gościom i omówimy te sprawy już tylko we własnym gronie.

Witam serdecznie na naszym posiedzeniu gości. Ministerstwo Infrastruktury reprezentuje aż dwóch ministrów: pan minister Marek Szymoński i pan minister Mieczysław Muszyński. Ministerstwo Spraw Zagranicznych reprezentuje pan minister Andrzej Załucki. Panowie ministrowie przybyli, że tak się wyrażę, ze swoimi sztabami. Rozumiem, że w razie potrzeby będą was wspierać.

Przejdźmy teraz do omawiania ustawy pierwszej, dotyczącej ratyfikacji umowy. Który z panów będzie to referował? Pan minister Muszyński.

Tak więc najpierw poproszę o zabranie głosu pana ministra Muszyńskiego, potem wypowie się pani mecenas Kaśnikowska z Biura Legislacyjnego, następnie głos zabiorą senatorowie.

Proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Mieczysław Muszyński:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Przedstawiamy do ratyfikacji umowę, która jest konsekwencją dwustronnych stosunków z Republiką Federalną Niemiec, tworzonych od 1992 r. Cała historia utrzymania mostów granicznych w ciągach dróg krajowych i poza nimi, w ciągach innych dróg publicznych, od 1992 r. wymagała bardzo intensywnych prac nad zmianą

---

dawnego niejako stylu utrzymywania mostów granicznych, który obowiązywał w czasach, kiedy wykonywaliśmy to wspólnie, czy oddzielnie, z władzami NRD.

Otóż problem z NRD polegał na tym, że nie mieliśmy określonych warunków dla utrzymywania poszczególnych obiektów. Odbywało się to na zasadzie ciągłych rozmów, ustalania odrębnych zasad dla każdego obiektu. Dochodziło do tego, że niektóre obiekty utrzymywaliśmy do linii granicznej na Odrze, strona polska i potem strona enerdowska.

Ta umowa w naszym pojęciu jest już nowoczesnym aktem dwustronnego porozumienia. Zresztą została już nie raz tak oceniona w kontekście historii, od 1992 r. – zaraz powiem, jak to się stało, że wybudowaliśmy w tym czasie trzy duże obiekty mostowe na granicy polsko-niemieckiej. Ta umowa reguluje w sposób jednoznaczny zasadę parytetu przy utrzymaniu tych obiektów. Daje bowiem obu stronom równoprawne obowiązki, zadania w kwestii sprawnego utrzymywania tych obiektów tak, żeby ruch graniczny przebiegał sprawnie. Głównie chodzi tutaj o utrzymanie tych obiektów w czasie zimy. Wzmógłony ruch na wszystkich przejściach granicznych na zachodniej granicy wymaga od nas szczególnego zainteresowania, szczególnego wkładu w utrzymanie tych obiektów.

Były jednak pewne wątpliwości co do tej umowy. Podczas dyskusji w komisjach sejmowych wątpliwości budziły zapisy, które mówiły o tym, że na przykład polski pracownik musi otrzymać zgodę na zatrudnienie po stronie niemieckiej przy budowie czy utrzymaniu tych obiektów. Staraliśmy się udowodnić, trochę odwołując się do przeszłości, że ta zasada obowiązuje i nigdy ze strony niemieckiej nie mieliśmy w tym zakresie żadnych przeszkód.

Wspomniałem, że wybudowaliśmy trzy duże obiekty: most autostradowy w Jędrzychowicach, most na przejściu granicznym w Świecku i most na przejściu granicznym w Olszynie. I polskie przedsiębiorstwa, które te obiekty budowały, wykazały wyjątkową sprawność i oczywiście nieźle zarobiły, nieźle finansowo zakończyły wykonanie tych trzech zadań. Chcę podkreślić, że nie mieliśmy żadnych problemów w kwestiach dotyczących wydania zezwoleń na zatrudnienie. Mówię o tym dlatego, że każdemu czytającemu tekst tej umowy może nasunąć się w sposób naturalny wątpliwość, czy nie będziemy w gorszej sytuacji, jeśli chodzi o te dwustronne stosunki.

Był jeszcze poruszany problem zwolnienia z podatku VAT za materiały budowlane, za urządzenia, które w trakcie budowy są używane. W tej kwestii również obowiązuje zasada wzajemności. I doświadczenia od 1992 r. pokazały, że regulujemy te problemy w sposób bezkonfliktowy. Oprócz tej umowy, która jest w pewnym sensie umową ramową, przed każdą realizacją projektu budowlanego podpisujemy oddzielne porozumienia, które określają tryb postępowania podczas wykonywania prac budowlanych.

Mówię o tym dlatego, żeby rozwiązać wszystkie ewentualne wątpliwości na temat naszej gorszej czy lepszej sytuacji w stosunkach dwustronnych. A nie mamy tutaj innych argumentów jak te doświadczenia historyczne, które właściwie tak ukształtowały te stosunki, że nie mamy żadnych wątpliwości co do tego, iż ta umowa jest dla nas korzystna. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Czy pan minister Załucki chciałby coś dodać?

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Andrzej Załucki: Tak, chcę.)*

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych  
Andrzej Załucki:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo! Wspólnie z panem ministrem Muszyńskim prezentowaliśmy ten projekt także na forum Sejmu i praktycznie pan Muszyński uwzględnił w swoim wystąpieniu całość tematu. Chciałbym tylko zwrócić uwagę na jeden element, mianowicie umowa przewiduje, że nowe mosty graniczne budowane są wówczas, gdy planowane jest na podstawie dwustronnych polsko-niemieckich umów międzyrządowych utworzenie nowych przejść granicznych. Tak więc jest to komplementarne. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Bardzo dziękuję panu ministrowi.

Proszę o zabranie głosu panią mecenas Kaśnikowską z Biura Legislacyjnego.

Proszę bardzo.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji  
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Hanna Kaśnikowska:**

Biuro Legislacyjne nie ma wiele do powiedzenia. Przetawiło państwu opinię, w której jest krótkie streszczenie głównych aspektów ustawy. Art. 19 umowy obliguje do takiego a nie innego trybu ratyfikacji, czyli za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie. Dziękuję.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję.

Kto z państwa senatorów ma pytania do członków rządu albo do przedstawiciela Biura Legislacyjnego? Proszę bardzo.

Pan senator Biela, proszę.

**Senator Adam Biela:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

W związku z tym, co pan minister Muszyński był uprzejmy powiedzieć o zasadzie wzajemności, mam pytanie. Być może moja wątpliwość wynika ze skrótowego przedstawienia tej zasady. Mianowicie, czy pozwolenie na zatrudnienie przy budowie, wymagane przez władze Republiki Federalnej Niemiec, obowiązuje tylko jedną stronę, nas, czy też obywatele niemieccy również muszą uzyskać taką zgodę?

**Przewodniczący Marian Noga:**

Proszę bardzo, odpowiada pan minister Muszyński.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Mieczysław Muszyński:**

To jest obustronne.

(*Senator Adam Biela: Nie mam więcej pytań, dziękuję.*)

**Przewodniczący Marian Noga:**

Kto z państwa senatorów chciałby jeszcze zadać pytanie członkom rządu? Nie widzę zgłoszeń.

A czy są może jakieś propozycje poprawek legislacyjnych do tej ustawy? Nie ma. Dobrze.

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

W związku z tym stawiam wniosek o przyjęcie ustawy w całości bez poprawek.

Kto jest za? (8)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję. Jednomyślnie.

Ustawa przeszła.

Sprawozdawcą komisji będzie pan senator Jerzy Suchański.

Dziękuję. Na tym kończę punkt pierwszy.

Przechodzimy do punktu drugiego, ale do tego potrzebny jest pan mecenas Magda, tak?

W takim razie dziękujemy naszym gościom.

Ogłaszam dwuminutową przerwę techniczną.

(*Przerwa w obradach*)

**Przewodniczący Marian Noga:**

Wznawiam posiedzenie komisji.

Rozpoczynamy dyskusję na temat ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym.

Proszę o zabranie głosu pana ministra Marka Szymońskiego.

Proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Mam przyjemność przedstawić projekt ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym, który związany jest z potrzebą zdefiniowania polityki rządu

w zakresie transportu żeglugi śródlądowej oraz z potrzebą dostosowania polskiego prawa do prawa europejskiego, w szczególności do rozporządzenia Rady Wspólnoty Europejskiej nr 718/1999 z 29 marca 1999 r. w sprawie wspólnotowej polityki podaży floty, mającej na celu promowanie transportu wodnego śródlądowego, i rozporządzenia komisji nr 805/1999 z dnia 16 kwietnia 1999 r., ustanawiającego środki mające na celu realizację rozporządzenia rady w sprawie wspólnotowej polityki podaży floty, promującej śródlądowy transport wodny.

Ten projekt ma dla nas bardzo duże znaczenie gospodarcze. Jest też elementem promowania żeglugi śródlądowej. Instrumenty, które mają tutaj zastosowanie, regulują przede wszystkim równowagę na rynku żeglugi śródlądowej i prowadzą do swoistej kontroli tego rynku. Dają też mechanizmy pozwalające na podjęcie ewentualnej interwencji w przypadku zakłóceń na tym rynku, wyłączając statki towarowe i pchacze, które z uwagi na to, że są eksploatowane wyłącznie na rynku krajowym i międzynarodowym w żaden sposób nie przyczyniają się do nadmiernej zdolności przewozowej na sieci połączonych dróg wodnych – takimi, jeśli chodzi o specyficzne warunki polskie, są pchacze poniżej 150 kW. Określone są tam też szczegóły funkcjonowania tego funduszu, pozyskiwania środków i przekazywania później funduszy zainteresowanym.

Bardzo proszę Wysoką Komisję o zaakceptowanie projektu rządowego. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Bardzo dziękuję, Panie Ministrze.

Proszę o zabranie głosu w imieniu Biura Legislacyjnego pana mecenasa Piotra Magdę.

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Piotr Magda:**

Dziękuję uprzejmie.

Państwo Przewodniczący! Panie Ministrze! Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Chciałbym zwrócić państwa uwagę na najważniejsze uwagi Biura Legislacyjnego do omawianej ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym.

Art. 3 ust. 1 ustawy stanowi, iż ma zastosowanie do armatorów wykonujących działalność gospodarczą polegającą na zarobkowym przewozie rzeczy. W związku z definicją działalności gospodarczej w ustawie – Prawo działalności gospodarczej wy-daje się, że sformułowanie to nie jest tu konieczne.

Art. 3 ust. 2 ustawy zawiera katalog statków, które są wyłączone spod zakresu ustawy. W pkt 7 tego ustępu czytamy, iż przepisów ustawy nie stosuje się do statków technicznych i innych niesłużących do zarobkowego przewozu rzeczy. W związku z tym, iż na gruncie systemu prawa pojęcie statków technicznych nie istnieje, a w ustawie o żegludze śródlądowej istnieje pojęcie statków służących do wykonywania robót technicznych, proponujemy odpowiednio zmodyfikować ten przepis.

Zasadnicze zastrzeżenia konstytucyjne budzi art. 3 ust. 3 ustawy, zgodnie z którym minister właściwy do spraw transportu może w drodze rozporządzenia wyłączyć w całości lub w części stosowanie przepisów ustawy w stosunku do określonych barek oraz określonych pchaczy i holowników.

Biuro Legislacyjne proponuje dokonać skreślenia tego przepisu z dwóch powodów. Po pierwsze, zgodnie z odpowiednimi przepisami Konstytucji RP, z art. 10 ust. 2 i art. 95 ust. 1, władzę ustawodawczą Rzeczypospolitej Polskiej sprawują Sejm i Senat, co wyklucza możliwość wyłączenia stosowania określonych przepisów przez organy władzy wykonawczej.

Po drugie, zdanie pierwsze art. 92 ust. 1 konstytucji stanowi, iż rozporządzenia są wydawane przez organy wskazane w konstytucji na podstawie szczegółowego upoważnienia i w celu wykonania ustawy. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, iż analiza przepisu art. 3 ust. 3 wyklucza to, iż rozporządzenie to będzie wydane w celu wykonania ustawy, skoro wyłącza ono określone przepisy ustawy.

Zwrócić należy uwagę na fakt, iż w związku z treścią art. 1, który określa przedmiot regulacji ustawy, art. 4 ust. 1 jest zbędny. W myśl tego przepisu podaż zdolności przewozowej floty towarowej podlega regulacji na zasadach ustalonych w ustawie, co jest oczywiste w świetle art. 1.

Art. 6 ust. 1 określa katalog przychodów Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Pkt 3 tego przepisu stanowi, iż są to przychody ze sprzedaży akcji i udziałów w spółkach z udziałem Skarbu Państwa przekazanych Bankowi Gospodarstwa Krajowego w celu dofinansowania Funduszu. Proponujemy, aby wzorem innych ustaw przepis ten określał, iż ustawa budżetowa corocznie statuuje przewidywaną kwotę przychodów z tej sprzedaży, która przeznaczona jest na dofinansowanie funduszu. Nie ulega bowiem wątpliwości, iż obecny pkt 3, który mówi ogólnie o przychodach, jest zbyt blankietowy.

Proponujemy skreślenie pktu 7 w art. 6 ust. 1 – stanowi on bowiem, że przychodami funduszu są wpływy z innych środków publicznych. Pojęcie to jest niedookreślone, nic nie znaczy, a z punktu widzenia zasad finansów publicznych tego rodzaju regulacja nie może być zaakceptowana.

Pewne wątpliwości interpretacyjne mogą wyłonić się w związku ze stosowaniem art. 6 ust. 3 ustawy. Stanowi on, iż na wniosek ministra właściwego do spraw transportu Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przekazuje corocznie, w terminie trzydziestu dni od dnia uchwalenia ustawy budżetowej, na rachunek funduszu dotację na wspieranie ekologicznych form transportu oraz ochronę środowiska w żegludze śródlądowej. Chciałbym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji na to, iż pojęcie uchwalenia ustawy budżetowej może być w ściśle określonych przypadkach pojęciem bardzo niepewnym i mylącym. Mianowicie z uchwaleniem ustawy budżetowej możemy mieć, przynajmniej teoretycznie, dwukrotnie. Po pierwsze wtedy, gdy Sejm uchwali ustawę budżetową i zostanie ona przekazana do Senatu. Po drugie wtedy, gdy przynajmniej jedna z poprawek Senatu do ustawy budżetowej zostanie zaakceptowana przez Sejm. W tym ostatnim przypadku przyjmuje się, że datą uchwalenia ustawy budżetowej jest dzień, w którym Sejm przyjął choćby jedną poprawkę Senatu. Dlatego też w przypadku, gdy Senat nie wprowadzi określonych poprawek albo gdy żadna z tych poprawek nie zostanie zaakceptowana przez Sejm, termin trzydziestu dni de facto ulega skróceniu – nie ulega to wątpliwości. W związku z czym proponujemy, aby zapisać „w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia ustawy budżetowej w «Dzienniku Ustaw»”.

Na krytykę zasługuje art. 18 ust. 5 ustawy. Mówi on, iż minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, uwzględniając opinię Rady do spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej, zwanej da-



lej radą, określi w drodze rozporządzenia kwestie sformułowane w poszczególnych punktach, w szczególności warunki i tryb udzielania dopłat do kredytów ze środków funduszu oraz ich spłaty, a także warunki i tryb przyznawania pożyczek oraz ich spłaty. Przepis ten budzi wątpliwości dwojakiego rodzaju.

Po pierwsze, sformułowanie „uwzględniając opinię Rady do spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej” jest sprzeczne z konstytucją, gdyż de facto oznacza, iż Rada do spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej, nie będąc organem wskazanym w konstytucji, ma wpływ nie opiniodawczy, lecz stanowiący na treść rozporządzenia. Sformułowanie „uwzględniając opinię” należy zastąpić więc sformułowaniem „po zasięgnięciu opinii”.

Po drugie, wątpliwości budzi to, że w pkt 2 i w pkt 3 proponuje się w rozporządzeniu uregulowanie kwestii, które powinny być uregulowane w ustawie. Nie ulega bowiem wątpliwości, że warunki przyznawania pożyczek czy też udzielania dopłat do kredytów to materia wybitnie ustawowa.

Z punktu widzenia zasad prawidłowej techniki legislacyjnej niedopuszczalna jest zmiana, która została dokonana przez Sejm w trzecim czytaniu projektu ustawy. Mianowicie Sejm w art. 22 wprowadził pkt 6 w zakresie dokonania odpowiednich zmian w art. 36 ust. 3 ustawy o żegludze śródlądowej w celu ustanowienia środka specjalnego w ramach gospodarki finansowej urzędów żeglugi śródlądowej. Trzeba wyraźnie podkreślić, że problematyka omawianej ustawy nie dotyczy statusu urzędów żeglugi śródlądowej. W związku z tym dokonanie tego rodzaju zmiany w omawianej przez nas ustawie jest nie tylko sprzeczne z zasadami prawidłowej techniki legislacyjnej – w myśl której w ustawie nie zamieszcza się przepisów, które regulowałyby sprawy wykraczające poza jej zakres przedmiotowy i podmiotowy – ale budzi też wątpliwości konstytucyjne, gdyż zmiana ta została wniesiona w drodze głosowania sejmowego do projektu ustawy, który nie przewidywał tego rodzaju regulacji.

Najważniejszą natomiast kwestią jest kwestia art. 23, który mówi, iż z dniem uzyskania przez Polskę członkostwa w Unii Europejskiej następuje utrata określonych przepisów ustawy jako uregulowań sprzecznych z odpowiednimi normami aktów prawnych Unii Europejskiej.

Chciałbym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji na to, iż wyłączenie pchaczy i holowników o mocy napędowej nieprzekraczającej 150 kW będzie pozostawać w sprzeczności z art. 2...

*(Brak nagrania)*

**Przewodniczący Marian Noga:**

Pan minister Szymoński chce zabrać głos, tak?  
Proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Ta terminologia jest spójna z prawem przewozowym, rzecz to jest po prostu towar. Tak to jest tu ujęte.

*(Przewodniczący Marian Noga: Czy dotyczy to statków pasażerskich?)*

Nie, ta ustawa nie dotyczy statków pasażerskich.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Proszę, pan senator Łęcki ma dodatkowe pytanie.

**Senator Włodzimierz Łęcki:**

To dlaczego nie jest to ustawa o funduszu towarowej żeglugi śródlądowej? Pojęcie „żegluga śródlądowa” jest pojęciem szerokim, obejmującym zarówno rzeczy, jak i ludzi. Myślę, że już w samym tytule ustawy jest błąd merytoryczny.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Może ktoś z Ministerstwa Infrastruktury chce opowiedzieć?  
Proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Rozporządzenie unijne wyłącza statki pasażerskie z tego funduszu, a my po negocjacjach, które zostały zakończone, jesteśmy zobowiązani do wprowadzenia tego funduszu. I praktycznie rzecz biorąc – bo tutaj jest od razu wyjaśnienie innych kwestii, które są poruszane – fundusz jest instrumentem regulacji rynku. Rynek jest wrażliwy tylko i wyłącznie w odniesieniu do przewozów towarowych i to jest nasz podstawowy problem. Absolutnie natomiast nie ma on żadnej wrażliwości, jeśli chodzi o przewozy pasażerskie, zwłaszcza, że rynek przewozów pasażerskich akurat rozwija się wspaniale, przewozy pasażerskie rosną. Problem dotyczy wyłącznie sektora przewozów towarowych. Dokładnie taki sam problem jest we wszystkich krajach europejskich.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dziękuję bardzo.  
Pan senator Łęcki jeszcze raz, tak?

**Senator Włodzimierz Łęcki:**

*(Brak nagrania)*

Art. 3 mówi, że ustawę stosuje się do armatorów wykonujących działalność gospodarczą, polegającą na zarobkowym przewozie rzeczy śródlądowymi drogami wodnymi. Skoro dopiero w art. 3 wyjaśnia się, czego dotyczy ustawa, to przynajmniej tytuł powinien być bardziej precyzyjny. W moim odczuciu obecny tytuł ustawy jest mylący, bo żegluga śródlądowa obejmuje przynajmniej te dwie części.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Rozumiem tę wątpliwość, jednak, Panie Senatorze, już w art. 1 pkt 2 jest zapis „śródlądowej floty towarowej”. Tak więc to nie jest problem, tylko pan się upiera tu

przy czymś innym – że w ogóle żegluga śródlądowa jest i taka, i taka. Dobrze, zastanowimy się nad tym problemem.

Pani senator Christowa ma pytanie.

Proszę bardzo, Pani Senator.

**Senator Czesława Christowa:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Niejako kontynuując pytanie pana senatora chciałabym zapytać, czy nie byłoby korzystne, aby ta ustawa dotyczyła także statków badawczych, barek, statków żeglugi śródlądowej, które używane są na przykład w czasie praktyk studenckich, na których prowadzone są badania. Mam na myśli specjalność w wyższej szkole morskiej – eksploatację portów i floty śródlądowej. I to jest moje pierwsze pytanie.

Drugie pytanie mam do Biura Legislacyjnego, do pana Piotra Magdy. Mianowicie jakie jest uzasadnienie uwagi siódmej: w art. 23 wyrazy „art. 17 ust. 2 pkt 1, 2 i 4–7” zastępuje się wyrazami „art. 3 ust. 2”? Z moich analiz wynika, że korzystniejsze byłoby pozostawienie tego bez zmian, w pierwotnej wersji. Być może jestem w błędzie, prosiłabym jednak o wyjaśnienie. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Panie Ministrze, przypominam, drażony jest temat nazwy, chodzi o statki badawcze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**

**Marek Szymoński:**

Statki badawcze nie mogą być objęte tym funduszem. To dotyczy tylko i wyłącznie działalności komercyjnej, zarobkowego transportu dóbr drogami śródlądowymi. Działalność, która jest prowadzona przez statki badawcze, absolutnie nie podlega temu funduszowi, tak więc niestety nie możemy tego tutaj uwzględnić. Zresztą w tym rozporządzeniu zostało to wyraźnie zaakcentowane.

*(Senator Czesława Christowa: Dziękuję.)*

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dziękuję.

Było pytanie do pana mecenasa.

Proszę, Panie Mecenasiu.

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu**

**Piotr Magda:**

Dziękuję bardzo.

Wysoka Komisjo! Pani Senator!

Punktem wyjścia do odpowiedzi na pytanie pani senator jest katalog wyłączeń ustawowych, sformułowany w art. 3 ust. 2. Stanowi on między innymi, że przepisów ustawy nie stosuje się do pchaczy i holowników o mocy napędowej nieprzekraczającej 150 kW.

Zgodnie z art. 23 art. 3 ust. 2 traci moc z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej – jednakże z wyjątkiem postanowienia zawartego w ust. 2 pkt 3. Oznacza to, że również po wejściu Polski do Unii Europejskiej przepisów ustawy nie będzie stosować się do pchaczy i holowników o mocy napędowej nieprzekraczającej 150 kW. I będzie to niestety pozostawać w sprzeczności z art. 2 ust. 2 lit. d rozporządzenia rady w sprawie wspólnotowej polityki podaży floty, mającej na celu promowanie transportu wodnego śródlądowego. Wprawdzie przepis ten przewiduje odpowiednie wyłączenie z zakresu stosowania rozporządzenia, jednak w odniesieniu do pchaczy o mocy napędowej nieprzekraczającej 300 kW. Z tego punktu widzenia zaakceptowanie rozwiązania sejmowego – krytykowanego również przez Urząd Komitetu Integracji Europejskiej – spowoduje, iż z dniem wejścia Polski do Unii Europejskiej art. 3 ust. 2 pkt 3 omawianej ustawy będzie pozostawać w sprzeczności z prawem europejskim. Dziękuję.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Czy są jeszcze jakieś pytania do członków rządu albo do przedstawicieli Biura Legislacyjnego? Nie ma.

Są jeszcze poprawki legislacyjne zgłoszone przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

Zapytam teraz przedstawiciela rządu pana ministra Szymońskiego o opinie w sprawie tych siedemnastu poprawek, które zgłosiło Biuro Legislacyjne.

Jaka jest opinia rządu co do poprawki pierwszej?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**

**Marek Szymoński:**

Pozytywna – jest to oczywista sprawa.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Głosowanie przeprowadzimy na końcu. Przejmuję tę poprawkę.

Poprawka druga?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**

**Marek Szymoński:**

Również opinia pozytywna.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dobrze. Też przejmuję tę poprawkę.

Poprawka trzecia?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**

**Marek Szymoński:**

Argumentacja jest dość oczywista, w związku z tym musimy to przyjąć.

*(Przewodniczący Marian Noga: Czyli pozytywna?)*

Jakkolwiek może wytłumaczyć, jaka była intencja. Otóż zakończyliśmy negocjacje w zakresie transportu i oczywiście pewne regulacje unijne musimy wdrażać w sposób bezpośredni. Niektóre regulacje służą jako instrumenty do promowania pewnych specyficznych warunków, związanych z transportem na naszym terenie. Tym specyficznym elementem jest właśnie między innymi żegluga śródlądowa. I znowu przechozimy do kwestii tych 150 kW. Otóż polski rynek żeglugowy jest tak ubogi, bo sam się, że tak powiem, wyeliminował z rynku na skutek działań ekonomicznych. Nie potrzebowaliśmy w przeszłości żadnych „regulatorów” w postaci funduszu złomowania – w Europie powołano bowiem specjalny fundusz złomowania i przeznaczano na niego fundusze, chodziło o eliminowanie nadpodaży floty z rynku. W Polsce ta flota wyeliminowała się sama.

Sytuacja dzisiaj jest taka, że dysponujemy jednostkami o słabej mocy. Ta moc jest związana między innymi z rodzajem uprawianej żeglugi. Pchacz o dużej mocy idący pod prąd rzeki po prostu musi popchnąć barkę o odpowiednim tonażu. Na naszych wodach śródlądowych nie mamy tak dużych barek, jakie są na Renie czy na innych europejskich wodach śródlądowych. Nasze pchacze mają moc rzędu 150 kW albo nawet jeszcze mniejszą, a na rzekach europejskich pływają pchacze, które mają po dwa silniki po 400 kW – tak więc w ogóle nie ma żadnego porównania.

Intencją tego rozporządzenia unijnego, a także naszej ustawy, jest regulowanie podaży tej floty na rynku i oczywiście eliminowanie potencjalnych zagrożeń dla przewoźników – chodzi o to, żeby nie było nadmiernej podaży floty. My w tej chwili nie stanowimy pod tym względem żadnego zagrożenia w skali europejskiej. Zależy nam w tej chwili na tym, żeby tę własną flotę wypromować, żeby ona odżyła. Jeżeli wprowadzimy takie zabezpieczenie, jakie jest w Unii, dotyczące wyeliminowania wszystkich pchaczy o mocy poniżej 300 kW, to praktycznie w ogóle nie potrzebujemy tej regulacji, bo ono nas w ogóle nie dotyczy.

Ponieważ jednak musimy do niektórych regulacji podchodzić elastycznie, nie możemy nakładać sami na siebie ograniczeń, które wyeliminują nasze specyficzne potrzeby – a w tym konkretnym przypadku zupełnie wyeliminują nas z rynku żeglugi śródlądowej – musimy przyjąć, że ta ustawa dotyczy w Polsce pchaczy o mocy powyżej 150 kW, a nie powyżej 300 kW, bo my takich po prostu nie mamy, a jeśli nawet mamy, to stanowią one znikomy procent – jak podpowiada mi pan dyrektor, mamy ich dokładnie trzydzieści sztuk. W ogóle to rozporządzenie, o którym mówimy, jest modyfikowane co cztery lata, tak więc praktycznie 29 kwietnia przyszłego roku utraci ono swą moc, będzie wtedy nowa regulacja. I w negocjacjach uzgodniliśmy, że specyficzne warunki, jakie które panują w krajach słabszych ekonomicznie, będą uwzględnione w rozporządzeniach tej przyszłościowej regulacji. I stąd zapisy, które tutaj powstały, dają możliwość elastycznego podejścia do kwestii podaży floty wodnego transportu śródlądowego. I ust. 2 pkt 3 w połączeniu z ust. 3 stanowi pewną całość, dając możliwość elastycznego podejścia.

Jeżeli bowiem się okaże, że odnowimy swoją flotę na zasadzie „sztuka za sztukę”, że złomujemy na przykład pchacz, który ma moc 120 kW, a kupujemy inny o mocy 250 kW – bo wcale nie jest powiedziane, że będziemy kupowali pchacze o mocy, powiedzmy, 400 kW, bo na naszych wodach na razie ich nie potrzebujemy – to możemy ewentualnie zmienić tę wielkość i odejść od tych 150 kW. Jednak jeżeli rzeczywi-

ście jest to tak dalece niekonstytucyjne, że tego nie może robić minister, może Rada Ministrów jest do tego upoważniona, a jeśli też nie, to w takim razie skreślimy to całkowicie. Co do tych pchaczy o mocy 150 kW, będziemy upierali się przy tym, że ten zapis powinien być zachowany – inaczej, jak mówiłem, ta regulacja nie będzie dotyczyła naszego rynku żeglugi śródlądowej. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Rozumiem to w ten sposób, że trzeba by było ewentualnie zmodyfikować tę poprawkę. Rozumiem, że modyfikacja miałaby iść w kierunku zapisu ustawowego, bo pan mecenas zwracał tutaj uwagę na to, że nie może tego robić minister właściwy do spraw transportu. O to chodziło, tak?

*(Głos z sali: Nie.)*

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Sejm może i Senat może. Chodzi mi o to, że możemy próbować zmodyfikować tę poprawkę. Możemy?

*(Głos z sali: Powinniśmy.)*

Nawet powinniśmy.

Proszę bardzo, Panie Mecenasie.

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Piotr Magda:**

Dziękuję bardzo.

Chciałbym tylko wyjaśnić, że intencją Biura Legislacyjnego nie jest skreślenie pktu 3, dotyczącego pchaczy i holowników, lecz skreślenie ust. 3. Dlatego, że żaden organ, z wyjątkiem parlamentu, nie może wyłączać w całości lub w części stosowania przepisów jakichkolwiek ustaw. Stąd też pozostajemy przy naszej argumentacji dotyczącej skreślenia ust. 3.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Tak, ale według ministerstwa wylejemy dziecko z kąpielą, bo wyeliminujemy pchacze o mniejszej mocy, jakie są w Polsce. Doskonale rozumiem, o czym pan mecenas mówi, tylko czy nie należałoby tutaj zastosować po prostu zapisu ustawowego. Powiedzmy, trzeba by to było zapisać jako punkt art. 3. Taka jest moja propozycja.

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Piotr Magda:**

Panie Przewodniczący, chciałbym tylko zauważyć, że regulacja dotycząca pchaczy i holowników o mocy napędowej nieprzekraczającej 150 kW nie jest ściśle związana z ust. 3. Ust. 2 wyraźnie stanowi, że przepisów ustawy nie stosuje się do pchaczy i holowników. Nie ma więc tutaj konfliktu.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Czyli rzeczywiście możemy to skreślić, bo ten punkt zostaje. Teraz to zauważyłem. Czyli opinia pozytywna – przejmuję tę poprawkę.  
Poprawka czwarta, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Przyjmujemy.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Przejmuję tę poprawkę.  
Poprawka piąta?  
(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Szymoński: Proponuję, żeby w tym zakresie wypowiedziała się pani reprezentująca Ministerstwo Finansów.*)  
Proszę bardzo.

**Specjalista w Departamencie Finansowania Gospodarki Narodowej  
w Ministerstwie Finansów  
Joanna Wójcik:**

Joanna Wójcik, Ministerstwo Finansów.  
Chciałabym zwrócić państwa uwagę na brzmienie art. 7 tego projektu ustawy. Wynika z niego jasno, że to, w jakiej wysokości będą zasilane środki z ewentualnego zbycia akcji, udziałów, jest tak naprawdę fakultatywne, gdyż zależy to tylko i wyłącznie sytuacji w danym roku w państwie i od tego, czy nastąpi to zbycie przez ministra właściwego do spraw skarbu państwa. Tak więc jest to zapis fakultatywny. Nie dotyczy to całego roku i raczej nie powinien być określany w ustawie budżetowej. Art. 7 też dokładnie określa, jaki jest tryb tego zbycia akcji udziałów i w jakiej formie będą one zasilaty fundusz.

Tak więc w tym momencie raczej wyraziłabym wątpliwość co do propozycji zapisania, że jest to określone corocznie w ustawie budżetowej – bo to się dzieje ad hoc, a nie corocznie jest wpisywane. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Proszę bardzo, Panie Mecnasie.

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Piotr Magda:**

Wydaje mi się, że jest to argumentacja przekonująca.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dobrze. Wycofujemy poprawkę piątą.  
Poprawka szósta, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Opinia pozytywna.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dobrze, przejmuję tę poprawkę.  
Poprawka siódma?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Też pozytywna.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dobrze, przejmuję ją.  
Poprawka ósma?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Poprawkę ósmą opiniujemy jednak negatywnie – z tego względu, że są to może akurat sprawy, które nie są w zakresie Funduszu Żeglugi Śródlądowej, niemniej dotyczą żeglugi śródlądowej w tym aspekcie, że jednak musimy cały czas mieć na względzie kształcenie następców obecnego pokolenia. Tak więc mechanizmy działania komisji egzaminacyjnych...

*(Głos z sali: Pan minister mówi o innej poprawce.)*

Przepraszam, przeoczyłem coś.

*(Przewodniczący Marian Noga: Ósma i piętnasta, tak?)*

Tak. To jest w innym punkcie...

**Przewodniczący Marian Noga:**

Czyli poprawki ósmą i piętnastą należy rozpatrywać łącznie, tak?

*(Głos z sali: Razem.)*

Jest na to zgoda, tak?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Zgoda? Tak. Przepraszam bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Co do poprawki ósmej i piętnastej jest zgoda. Uzasadnienie nie jest już potrzebne, bo pan mecenas już na ten temat mówił, już to uzasadniał. Czyli wszystko jasne. Chodziło panu ministrowi o poprawkę dziewiątą, tak? Ma być skreślona?



**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Opinia negatywna.

(*Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:*  
Panie Przewodniczący, mógłbym wyjaśnić? Nie omawiałem jeszcze tej poprawki.)

**Przewodniczący Marian Noga:**

Jeśli pan mecenas jej nie omawiał, to proszę bardzo.

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Piotr Magda:**

Dziękuję bardzo.

W związku z tym, że ta poprawka nie została przeze mnie omówiona, chciałbym teraz wyjaśnić motywy Biura Legislacyjnego. Mianowicie ust. 4 w art. 11 pod względem treści pozostaje w sprzeczności z ust. 3 pkt 1. Dlaczego? Ust. 4 stanowi, iż projekt planu finansowego funduszy podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, a ust. 3 pkt 1 stanowi, że plan ten jest opracowywany w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz ministrem właściwym do spraw transportu. Różnica dotyczy więc zarówno podmiotów, jak i formy współuczestniczenia.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Przyjmuję tę argumentację. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Czyli dziewiątą skreślamy, tak? Dobrze.

Poprawka dziesiąta, do art. 13 ust. 5.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Pozytywnie, tak?

Przejmuję poprawkę.

Poprawka jedenasta, do art. 14 ust. 7 pkt 2?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Opinia pozytywna.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Opinia pozytywna, czyli przejmuję ją.

Poprawka dwunasta tak samo?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Tak. Pozytywnie.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dobrze.

Poprawka trzynasta, bardzo podobna, też pozytywnie?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Też.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Przejmuję ją.

Poprawka czternasta, identyczna.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Tak, pozytywnie.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Piętnasta już była omówiona.

Poprawka szesnasta, do art. 22 – skreśla się pkt 6.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Negatywnie.

*(Przewodniczący Marian Noga: Chodzi o te egzaminy, tak?)*

Tak, o te egzaminy.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Czy pan mecenas chciałby jeszcze coś dodać w tej sprawie?

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Piotr Magda:**

Wysoka Komisjo, Szanowni Państwo, jeżeli można, to chciałbym zwrócić raz jeszcze państwa uwagę na fakt, iż jest to materia nieobjęta ustawą – z ustawodawczego punktu widzenia została ona wprowadzona niejako tylnymi drzwiami. W związku z tym argumenty konstytucyjne i legislacyjne przemawiają za tym, aby kwestia ta zo-

stała ewentualnie uregulowana przy okazji prac nad ustawą o żegludze śródlądowej, a nie była wprowadzana tylnymi drzwiami do ustawy niewiążącej się ze statusem tego urzędu. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Podtrzymujemy jednak poprzednie stanowisko, chcemy utrzymać zapisy rządowe.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dobrze. Ja ich nie przejmuję.

Czy ktoś z państwa senatorów przejmuje poprawkę Biura Legislacyjnego?

Nikt – to nie ma tej poprawki.

Poprawka siedemnasta.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Poprawka siedemnasta jest właśnie tym gwoździem, jest najważniejsza – nasza opinia co do niej jest negatywna. Chodzi tu bowiem instrument regulowania naszego rynku żeglugi śródlądowej i nie mogę się zgodzić z faktem, iż UKIE wyrażało swoje negatywne stanowisko. W uzgodnieniach międzyresortowych UKIE zaproponowało bowiem dokładnie taki zapis, jaki jest w projekcie rządowym, i po długiej dyskusji w komisjach sejmowych przywrócono zapis z projektu rządowego. Tak więc podtrzymujemy nasze stanowisko, że usunięcie zapisu dotyczącego 150 kW, czyli przejście na 300 kW, wyeliminuje sens funkcjonowania tego funduszu w Polsce.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Żebyśmy mieli pełną jasność: czy UKIE ten zapis w Sejmie zaakceptowało?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Tak. Mamy to na piśmie, mogę więc przedstawić stanowisko UKIE do projektu rządowego i uzgodnienia międzyresortowe.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Panie Mecenasiu, spokojnie. Jak pan wie, ostatnio są duże napięcia między UKIE a poszczególnymi ministerstwami i pan premier zalecił, że jeżeli nie ma na pi-

śmie zgody UKIE na jakikolwiek przepis prawny, to po prostu nie możemy nad nim nawet dyskutować.

Jeśli natomiast pan minister ma to na piśmie, to ja absolutnie tej poprawki nie będę popierał. Tak więc zgadzam się tu z panem ministrem – jeżeli pan ma zgodę UKIE na ten zapis, to nie widzę żadnego problemu.

*(Głos z sali: A mamy zgodę?)*

Pan minister mówi, że ma zgodę UKIE na ten zapis.

*(Głos z sali: Nie mamy.)*

Proszę bardzo.

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Piotr Magda:**

Zgadzam się z panem ministrem, że w toku uzgodnień międzyresortowych stanowisko Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej było inne. Podzielamy natomiast opinię wyrażoną po przyjęciu dodatkowego sprawozdania komisji, w którym w konkluzji Urząd Komitetu Integracji Europejskiej stwierdza, że z zastrzeżeniem poprawki trzynastej, czyli dotyczącej art. 23, projekt ustawy jest zgodny z prawem europejskim. Tak więc UKIE kwestionuje ten sam przepis, który kwestionuje Biuro Legislacyjne.

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Szymoński: Nie kwestionuje.)*

Kwestionuje.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Panie Ministrze, może ktoś z pana współpracowników chce zabrać głos? Jak to właściwie jest z tą zgodą UKIE?

Proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Na posiedzeniu Rady Ministrów i w trakcie uzgodnień międzyresortowych uzyskaliśmy zgodę UKIE i reprezentujemy stanowisko, jakie przyjęto w Radzie Ministrów. W toku prac podkomisji europejskiej UKIE reprezentowało stanowisko takie jak rząd. I na tej podstawie, że potem przyszła jakaś inna osoba i powiedziała co innego, nie możemy uważać, że rząd zmienia swoje zapisy. To jest po prostu nieporozumienie.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Czy są jeszcze jakieś pytania w tej sprawie?

Proszę bardzo, pan senator Plewa.

**Senator Sergiusz Plewa:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, a może pan odczyta tę opinię na piśmie, którą pan ma?

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dobrze, prosimy ministra o jej odczytanie.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Jest to opinia profesor doktor habilitowanej Danuty Hübner.  
„W konkluzji stwierdzam, że projekt ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.”

*(Głos z sali: Z którego to jest?)*

*(Przewodniczący Marian Noga: Chodzi o datę.)*

Z 15 lipca 2002 r.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Z 15 lipca. Ja też mam ten dokument. Rzeczywiście jest w nim napisane: „W konkluzji stwierdzam, że projekt ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym jest zgodny z prawem Unii Europejskiej”. Żadnych zastrzeżeń.

*(Senator Kazimierz Drożdż: Jak to? Z zastrzeżeniem.)*

Bez żadnych zastrzeżeń.

*(Senator Kazimierz Drożdż: Z zastrzeżeniem poprawki trzynastej.)*

Rozumiem, że chodzi to, co pan minister przeczytał. Tylko o tym mówię.

*(Senator Kazimierz Drożdż: Ten dokument z 26 września.)*

Taki dokument został nam przedstawiony.

*(Senator Mieczysław Mietła: Panie Przewodniczący...)*

Tak, słucham.

**Senator Mieczysław Mietła:**

Myślę, że tutaj jest taka sytuacja, że wydaje się opinię w odniesieniu do konkretnego projektu ustawy, a później dokonuje się zmian podczas procesu legislacyjnego w Sejmie. Stamtąd wychodzi zupełnie inny dokument, który ponownie jest sprawdzany pod kątem zgodności z przepisami Unii. Wtedy – niezależnie od tego, czy wydaje je ta sama osoba, czy inna – stanowisko się zmienia, jeśli tylko zapisy nie są zgodne z przepisami Unii. I tutaj chyba mamy taką sytuację. I to możemy wyjaśnić spokojnie.

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Szymoński: Jeśli można...)*

**Przewodniczący Marian Noga:**

Proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Pismo z 5 lipca. Profesor doktor habilitowana Danuta Hübner, opinia o zgodności projektu autopoprawki do projektu ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej. I tutaj

w pkt 4 UKIE proponuje dokładnie taki zapis, który tutaj przyjęliśmy: przepisy art. 1 pkt 2 art. 3 ust. 2 pkt 1, 2, 4, 5, 6, 7 skreśla się z dniem uzyskania przez Polskę członkostwa w Unii Europejskiej. To nie powstało w trakcie prac...

(Przewodniczący Marian Noga: Podkomisji, tak?)

Tak.

Nie możemy powiedzieć, że cokolwiek tutaj komisja nam zmieniła – jest to zapis rządowy, zaproponowany przez UKIE. Dokładnie jest to propozycja UKIE.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Proszę bardzo, pani senator Christowa.

**Senator Czesława Christowa:**

Chciałabym jeszcze wzmocnić argument pana ministra. Mianowicie ta ustawa ma przynieść dodatnie skutki gospodarcze – i to jest najważniejsze. Jeżeli z powodu wprowadzenia tej poprawki obniży się skuteczność ekonomiczna tej ustawy, to właściwie zrobimy coś, co nie jest pozytywne. Uważam więc, że tej poprawki nie należy uwzględniać.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dobrze.

Czy są jeszcze jakieś uwagi w tej sprawie?

(Senator Włodzimierz Łęcki: Jeśli można, mam uwagę.)

Proszę bardzo.

**Senator Włodzimierz Łęcki:**

Panie Przewodniczący, jaka jest konkluzja najnowszej opinii Urzędu Komisji Integracji Europejskiej? Bo podobno w opinii z 26 września coś jest. Jaka jest konkluzja najświeższej opinii, po uchwaleniu ustawy przez Sejm? Bo ona jest ważna.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Jest taka: „W konkluzji stwierdzam, że dodatkowe sprawozdanie Komisji Europejskiej o rządowym projekcie ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym jest, z zastrzeżeniem poprawki trzynastej, zgodne z prawem Unii Europejskiej”.

(Senator Włodzimierz Łęcki: Czyli jest zastrzeżenie poprawki trzynastej.)

Tak. I ta poprawka trzynasta dotyczy art. 23. Tak to wygląda. Może przypomnijmy jeszcze, o co chodzi w tej poprawce w wersji sejmowej.

Panie Ministrze, proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**

**Marek Szymoński:**

Mówiła ona, że z dniem akcesji przechodzimy ze 150 kW na 300 kW. Nasze stanowisko jest takie, że jak przejdziemy na 300 kW, nie będziemy w ogóle konkuren-

cyjni, bo niejako nie mamy czego regulować na swoim rynku. My mamy rynek indywidualny. Do tych regulacji podchodzi się w różny sposób. Wiemy, że te regulacje mają również uwzględniać specyfikę transportu, który jest w danym kraju, a ten transport śródlądowy, który jest promowany w Unii Europejskiej, jest specyficzny. I jak powiedziałem, my tutaj dla nikogo nie stanowimy zagrożenia. Generalnie celem tego rozporządzenia jest stworzenie instrumentów regulujących rynek żeglugi śródlądowej, podaż floty na tym rynku. I jeżeli z tą podażą jesteśmy już i tak daleko w tyle, to przecież wprowadzając regulacje dotyczące tej podaży chcemy dostosować je do specyficznych warunków naszej floty. Jeżeli wprowadzimy regulacje, jakie są przyjęte w państwach, które dysponują potężnymi pchaczami, to nigdy nie odnowimy naszej floty i nigdy ona nie będzie funkcjonować. I tyle miałem do powiedzenia.

Jeszcze raz potwierdzam, że te zapisy są sporządzone na wniosek UKIE, przyjęty przez rząd, w związku z tym podtrzymuję ten zapis. Zresztą, Panie Przewodniczący, przedkładałam te propozycje, co do których później ta sama osoba zmieniła zdanie – co zostawiam bez komentarza.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Kolejna opinia?

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Szymoński: Tak, bo na wniosek UKIE zapisy zostały wprowadzone.*)

Opinia z innego dnia, z 5 lipca.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Dokładnie ta sama osoba zaproponowała ten zapis, który został przyjęty przez rząd. I to jest ich propozycja.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Rzeczywiście. To jest jeszcze coś innego. UKIE podpisało się pod tym, co wprowadzono poprawką.

Proszę bardzo, jeszcze pan mecenas chce zabrać głos.

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Piotr Magda:**

Dziękuję bardzo.

Oczywiście nie chcę zabierać Wysokiej Komisji i szanownym państwu więcej czasu, jednak po raz ostatni chciałbym na ten temat zabrać głos. Otóż rzeczywiście jest tak, jak powiedział pan minister, że w konkluzji Urząd Komitetu Integracji Europejskiej stwierdził, że projekt pozostaje w zgodności z prawem Unii Europejskiej. Jednakże w piśmie pani profesor Danuty Hübner zostały zgłoszone zastrzeżenia w kontekście perspektywy wejścia Polski do Unii.

Chciałbym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji na to, iż z chwilą uzyskania członkostwa w katalogu źródeł prawa akty prawne Unii Europejskiej będą mieć w sto-

sowaniu pierwszeństwo przed przepisami ustaw rozporządzeń oraz innych aktów powszechnie obecnie obowiązujących. Jeżeli więc nie zostanie przyjęta poprawka Biura Legislacyjnego, to i tak z chwilą wejścia Polski do Unii Europejskiej w przypadku utrzymania merytorycznego przepisu w takim kształcie, w jakim on istnieje, to właśnie on będzie miał pierwszeństwo. Innymi słowy, utrzymamy w mocy martwy przepis prawa w ustawie o Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Pan minister w tej sprawie?  
Proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Walczymy w tej chwili o zapis, który zostanie uchylony dnia 29 kwietnia 2003 r. – a my wchodzimy do Unii jeszcze później. W związku z tym w ogóle bijemy się nie wiadomo o co.

Wysoka Komisjo, powtarzam, te zapisy zostaną uchylone dokładnie 29 kwietnia 2003 r. W związku z tym nie możemy w tej chwili powiedzieć, jakie przepisy będą obowiązywały 1 stycznia 2004 r. Twierdzimy, że zostaną przyjęte nasze postulaty, bo tak wynegocjowaliśmy.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dobrze, ze względów gospodarczych i innych to jest jasne. Poza tym, jak pan mecenas powiedział, nawet jest konstytucyjny zapis, który mówi o wyższości prawa unijnego nad prawem polskim. Tak więc nie ma tutaj wątpliwości co do tego, że nie popełniamy żadnego przestępstwa, że tak się niefachowo wyrażę.

Dobrze, mnie pan przekonał – nie przejmuję tej poprawki.

Czy ktoś przejmuje poprawkę siedemnastą?

Czyli nie ma tej poprawki.

Bank Gospodarstwa Krajowego zgłosił cztery poprawki. W zasadzie jest to poprawka i wynikająca z niej poprawka oraz kolejna poprawka i wynikająca z niej poprawka. Dwie dotyczą art. 12, a kolejne dwie – art. 17.

Proszę przedstawiciela Banku Gospodarstwa Krajowego o ich zreferowanie.

**Ekspert w Departamencie Programów Celowych  
w Banku Gospodarstwa Krajowego  
Krzysztof Link:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze! Wysoka Komisjo!

Obydwa fundusze będą tworzone w Banku Gospodarstwa Krajowego na wzór innych funduszy zleczanych przez rząd. Chcielibyśmy zwrócić państwa uwagę na to, że niektóre rozstrzygnięcia przewidziane w projekcie ustawy nie w pełni odpowiadają zasadom, na jakich mogą funkcjonować fundusze tworzone w BGK. Dotyczy to



zwłaszcza obowiązków związanych z decyzjami dotyczącymi ustalania wysokości opłat, przyjmowanych od armatorów, a także przesłanek i zasad dokonywania wypłat z funduszu.

Wydawało nam się, że założenie, iż tego rodzaju kompetencje powinny być domeną administracji żeglugowej, a nie BGK, powinno być jasno zapisane w projekcie ustawy. Już po akceptacji w Sejmie te kwestie były omawiane z panem ministrem, z Ministerstwem Infrastruktury i zostały uzgodnione w trybie roboczym.

Proponujemy Szanownej Komisji, Wysokiej Komisji do rozpatrzenia dwie kwestie. Pierwsza jest związana właśnie z jasnym zapisaniem obowiązków administracji żeglugowej – dotyczą tego poprawki trzecia i czwarta. Jedna dotyczy wpisania konkretnego trybu dokonywania wpłat i wypłat oraz poświadczania odpowiednich zaświadczeń wydawanych przez administrację żeglugi śródlądowej. Proponujemy zamieścić to po art. 17, chyba że legislatorzy będą mieli lepszą propozycję. Trzeba jeszcze dołączyć do zmian do ustawy o żegludze śródlądowej odpowiedni zapis, mówiący o jaśniej określonych obowiązkach.

Dwie kolejne poprawki wiążą się z innym sposobem określania wynagrodzenia należnego Bankowi Gospodarstwa Krajowego za prowadzenie tych funduszy. W ustawie jest mowa o wynagrodzeniu prowizyjnym. Ponieważ w innych funduszach stosowane jest wynagrodzenie kosztowe, proponujemy skreślenie wyrazu „prowizyjnego” i dodanie na końcu zdania w art. 12 w ust. 1: „określonego corocznie w planie finansowym Funduszu”. I wtedy te koszty są realnie oceniane, określane i podlegają akceptacji ministra infrastruktury i ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

Kolejna zmiana wiąże się oczywiście ze skreśleniem odpowiedniego rozporządzenia, które miałyby być wydawane corocznie na temat tego prowizyjnego określania wynagrodzenia. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Poprawki są merytoryczne.  
Co na to Ministerstwo Infrastruktury?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Oceniamy je pozytywnie.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dobrze.  
Jeżeli chodzi o zapisy, to – tu zwracam się do Biura Legislacyjnego – ewentualnie je udoskonalimy.

*(Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:*  
Jeżeli można...)

Można mówić, ale nie wiem, czy można jeszcze wprowadzić poprawki.  
Proszę bardzo.

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Piotr Magda:**

Dziękuję bardzo.

Do dwóch pierwszych poprawek uwag nie zgłaszam, gdyż mają one charakter merytoryczny.

Jeżeli chodzi o poprawkę trzecią, to chciałbym zwrócić uwagę, że następuje tutaj odesłanie do niewłaściwego artykułu. Mianowicie nie należy mówić o wpłatach, o których mowa w art. 9 ust. 1 pkt 1, lecz o wpłatach, o których mowa w art. 17 ust. 1 i 2, gdyż art. 9 odwołuje się do tych przepisów. Ust. 2 projektowanego art. 17a nie zawiera wytycznych dotyczących treści rozporządzenia wymaganych konstytucją, gdyż sformułowanie „mając na uwadze wymogi zawartymi w art.: 13, 14, 16 i 17” nie spełnia wymogów konstytucyjnych. Wydaje się, że ust. 3 tego przepisu jest oczywisty, w związku z tym zachodzi pytanie, czy istnieje konieczność jego wprowadzania.

Jeżeli chodzi o poprawkę czwartą, to wprowadzenie pktu 10 jest bezcelowe, ponieważ on już istnieje. Zaś pkt 11 wydaje się zupełnie niezrozumiały, bo co znaczy „wydawanie opinii niezastrzeżonych do kompetencji innych organów”?

Jeżeli chodzi o poprawkę piątą, to przyznam szczerze, że Biuro Legislacyjne nie rozumie, co oznacza sformułowanie „statek nie jest odstawiony na okres przerwy nawigacyjnej”.

*(Przewodniczący Marian Noga: Już tego nie ma, wycofali się z tego.)*  
Rozumiem.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Mam jednak inne pytanie: czy Biuro Legislacyjne widzi możliwość zmodyfikowania tej poprawki trzeciej?

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Piotr Magda:**

Co do poprawki trzeciej, to oczywiście, jeśli chodzi o skreślenie ust. 3 i zastąpienie art. 9 artykułem 17, nie istnieje żaden problem. Jeżeli zaś Bank Gospodarstwa Krajowego uważa, iż konieczne jest określenie delegacji dla ministra właściwego do spraw transportu, to powinien odpowiedzieć na pytanie, jakie należy sformułować wytyczne. Nie orientuję się bowiem, czemu miałyby służyć wzory formularzy pisemnego zgłoszenia czy też wykazy dokumentów, które stanowiłyby podstawę do wydawania zaświadczeń.

Wydaje się nam, że poprawka czwarta jest bezprzedmiotowa, ponieważ pkt 10 istnieje w obecnej ustawie. Nie ma też konieczności wprowadzenia pktu 11, ponieważ powstaje pytanie, co oznacza sformułowanie „wydawanie opinii niezastrzeżonych do kompetencji innych organów”. Jest oczywiste, że każdy podmiot może wydawać stosowne opinie, a wydawanie zaświadczeń w tym momencie wynikałoby z odrębnych przepisów. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Proszę bardzo.

**Ekspert w Departamencie Programów Celowych  
w Banku Gospodarstwa Krajowego  
Krzysztof Link:**

Przepraszam bardzo, być może numeracja jest trochę niewłaściwa, ale stało się tak ze względu na bardzo duże tempo prac, te projekty wciąż się zmieniały, Sejm wprowadzał pewne poprawki. Tak więc tekst senacki jest już troszeczkę inny. Między innymi wycofujemy się z naszej uwagi piątej.

I w pktcie 4 powinien być oczywiście zapis „art. 22”, a nie „art. 21”. Tak więc to są wszystko kwestie techniczne, do usunięcia. Bardzo za nie przepraszamy.

Nasza intencja była taka, żeby w ustawie jasno zapisać, za co odpowiadają urzędy żeglugi śródlądowej. Chodzi o bardzo istotną kwestię, bo to na armatorów jest nałożony obowiązek dokonywania wpłat i pilnowania tego harmonogramu i wystawiania odpowiedniej dokumentacji. Jednak Bank Gospodarstwa Krajowego bez istotnej rozbudowy administracji, administrowania tym funduszem nie byłby w stanie stwierdzić, czy dana składka jest właściwie wyliczona, czy też nie. Nie mamy możliwości wykonywania bez dodatkowych kosztów ekspertyz technicznych co do zasadności wpłat i wypłat robionych przez armatorów w odpowiednim czasie.

Po konsultacjach z Ministerstwem Infrastruktury wiemy, że takie kompetencje i taką wiedzę, taką informację mają urzędy żeglugi śródlądowej. I naszą intencją było zapisanie pewnej procedury, która wiązałaby się z poświadczaniem, że armator wpłacił właściwie wyliczoną składkę czy też zgłasza się z wnioskiem o dokonanie wypłaty właściwie naliczonej. W innym razie koszty związane z administrowaniem tego funduszu będą bardzo, bardzo wysokie, bo za każdym razem niezależny doradca techniczny będzie musiał sporządzić odpowiednią ekspertyzę. I to są wydatki zbędne – oczywiście, o ile administracja żeglugowa posiada na dzień dzisiejszy taką wiedzę, a właściwie jest gospodarzem statków, które funkcjonują na ich terenie, powinna więc mieć pełną informację. Ponadto jest też ona upoważniona do prowadzenia odpowiednich kontroli na statkach. Przecież trudno sobie wyobrazić, żeby bank prowadził taką szczegółową kontrolę i przegląd dokumentacji właśnie bez tych, naszym zdaniem, zbędnych kosztów. Dziękuję bardzo.

Choć być może trzeba popracować jeszcze nad samym tekstem tej poprawki.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Pan mecenas mówił, że ten pkt 10 już jest.

*(Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Tak.)*

**Ekspert w Departamencie Programów Celowych  
w Banku Gospodarstwa Krajowego  
Krzysztof Link:**

Pkt 10 już jest, ale tu chodziło o wprowadzenie pktu 11. „Niezastrzeżonym do kompetencji innych organów”, to znaczy nie takich zaświadczeń, które by nakładały kary na armatorów nieprzestrzegających tej ustawy, bo do tego są oczywiście inne organy, chodzi tu natomiast o wydawanie zaświadczeń związanych, potwierdzających zasady wysokości składki czy należnej wypłaty. Co do tego ustawa przewiduje, że mi-

nister infrastruktury wyda odpowiednie rozporządzenie, w którym ta dokumentacja będzie. My prosimy o więcej – o taką dokumentację, która byłaby wystandaryzowana, związana z wpłatami i z wypłatami i potwierdzaniem zasadności wyliczenia kwoty czy należności, bo my też nie jesteśmy w stanie stwierdzić, czy statek został złomowany czy też nie; jakie zaświadczenia tutaj powinny być wydane. To nie jest w tym przypadku domena banku, ale urzędów żeglugi śródlądowej. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Czyli pan mecenas kwestionuje zasadność tej poprawki czwartej, mówiąc, iż jest niepotrzebna. Co się stanie, jeśli jej nie będzie?

*(Ekspert w Departamencie Programów Celowych w Banku Gospodarstwa Krajowego Krzysztof Link: Pkt 10 już jest.)*

Jeśli chodzi o pkt 11, wiadomo, że takie zaświadczenia wydaje się bez ustawy, tak? Proszę bardzo.

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Piotr Magda:**

Jeżeli Wysoka Komisja uznałaby za konieczne wprowadzenie poprawki trzeciej – bo poprawka czwarta jest niejako konsekwencją poprawki trzeciej – to wtedy, abstrahując od konieczności wyraźnego sformułowania wytycznych, jak również skreślenia ust. 3, który zdaniem Biura Legislacyjnego jest oczywisty, zmiany dokonane w artykule dotyczącym ustawy o żegludze śródlądowej mogłby dotyczyć wydawania zaświadczeń stanowiących podstawę dokonywania wpłat oraz wypłat z Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego. Zaś sformułowanie „opinii niezastrzeżonych do kompetencji innych organów” nie jest konieczne.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Teraz rozumiem, że skreślamy ust. 3. W takim razie jak poprawić ten ust. 2 – można go modyfikować czy nie?

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Piotr Magda:**

Oczywiście, można go modyfikować, a nawet należy, ust. 2 nie zawiera bowiem stosownych wytycznych. Trudno jest mi natomiast tak na gorąco, nie znając do końca przesłanek merytorycznych, bo zostały one tylko ogólnie sformułowane, sformułować wytyczne, które powinny znaleźć się w ust. 2.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Pan minister chce w tej sprawie zabrać głos?  
Proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Podtrzymuję stanowisko Biura Legislacyjnego, żeby tę poprawkę czwartą całkowicie wyeliminować. I trzecią też.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Poprawkę trzecią też, tak?

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Szymoński: Tak.)*

A poprawki pierwszą i drugą przyjąć?

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Szymoński: Pierwszą i drugą przyjąć. Tak.)*

Nie ma co do tego zastrzeżeń, tak?

Może powiem w ten sposób: jeżeli państwo z Banku Gospodarstwa Krajowego widzicie jeszcze potrzebę wprowadzenia tutaj zmian legislacyjnych, będzie debata senacka, senatorowie będą się wypowiadać, każdy z senatorów może wprowadzić dowolną liczbę poprawek do ustawy.

Pan minister powiedział, że ich nie akceptuje, tak więc ja ich nie przejmuję – chyba że ktoś inny chce te poprawki przejąć?

**Senator Kazimierz Drożdż:**

Przejmuję pierwsze dwie.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Pan senator Drożdż przejął pierwsze dwie. Dobrze.

Poprawkę trzecią kto przejmuje? Nie widzę chętnych.

A czwartą? Nikt.

Czyli jakby ich nie było.

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Szymoński: Chciałbym uzupełnić, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.)*

Proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Chciałbym dodać, że nie będzie żadnego problemu, jeśli chodzi o kontrolę czy obieg dokumentów, dlatego że dotyczyć to będzie może dwóch jednostek w skali roku. Może dwóch, a może tylko jednej – tak więc naprawdę nie ma tutaj absolutnie żadnych obaw co do tego, że ktoś czegoś nie sprawdzi albo czegoś nie dopilnuje. To nie jest tak, że będą to setki barek i pchaczy, bo w Polsce w ogóle nie ma ich w takiej ilości.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Jasne.

Proszę bardzo.

**Ekspert w Departamencie Programów Celowych  
w Banku Gospodarstwa Krajowego  
Krzysztof Link:**

Przepraszam bardzo, że zajmuję jeszcze czas Szanownej Komisji, ale chciałbym zauważyć, że ustawa wyraźnie stwierdza, że to na armatorów jest nałożony ten obowiązek. Na razie, według ustawy w tym kształcie, dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej mają tylko obowiązek poinformować armatorów, jak mają dokonywać wpłat. Armator natomiast zgłasza się z jakimiś dokumentami, których bank nie jest w stanie zweryfikować bez szczegółowej analizy technicznej. Bo przecież w tej chwili wypłaty są dowolnie wyliczane przez armatorów na podstawie ustawy i rozporządzeń. Tak więc bank musiałby zweryfikować, czy to, co armator wyliczył, jest zasadne, czy też nie. W związku z tym będzie musiał powoływać ekspertów do tego typu obliczeń, podczas gdy pełna wiedza jest w urzędach żeglugi śródlądowej. Bez zapisania tego w ustawie żaden urząd żeglugi śródlądowej jako organ administracji nie wykona tego zadania, bo nie leży teraz w jego kompetencjach – w związku z tym koszty administrowania tym funduszem będą strasznie wysokie.

Naszym zdaniem, jest to niewłaściwe, niezasadne, dlatego chcieliśmy tę kwestię rozjaśnić i zapisać w ustawie. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dobrze.

Pan minister Szymoński, proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Marek Szymoński:**

Art. 15 określa, na jakich zasadach są dokonywane wypłaty, a także jakie są tutaj uprawnienia urzędu żeglugi śródlądowej – stwierdza, że statek został złomowany, a w następnym ustępie określony jest wykaz dokumentów, stanowiących podstawę do wydania tego zaświadczenia. W związku z tym te sprawy są uregulowane, nie musimy tego zapisywać drugi raz.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Wszystko jasne.

Jak powiedziałem, nikt pana poprawki nie przejął, w związku z tym jest tak, jakby jej nie było. Poprawki mogą zgłaszać tylko i wyłącznie senatorowie.

Dobrze mówię, Panie Mecenasiu?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Dobrze.

Jeszcze sprawdzę, czy to są poprawki czysto legislacyjne czy merytoryczne? Aha, te merytoryczne wypadły, czyli zostały same poprawki legislacyjne. Tylko poprawka pierwsza jest merytoryczna. Dobrze.

(*Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:* Jeśli komisja chce, to może nad nimi głosować blokiem.)

Może? To dobrze.

Proszę państwa, pan mecenas pozwala nam głosować blokiem.

Z siedemnastu poprawek, które zgłosiło Biuro Legislacyjne, nikt nie przejął poprawki piątej, szesnastej i siedemnastej.

(*Głos z sali:* Siedemnaście przeszło.)

W związku z tym, kto jest za przyjęciem pozostałych poprawek zgłoszonych przez Biuro Legislacyjne, przejętych przeze mnie i pana senatora Drożdża? (7)

7 głosów za. Dobrze.

(*Senator Kazimierz Drożdż:* Dwie były oddzielnie.)

Dobrze, rozumiem.

I teraz dwie poprawki, przejęte przez pana senatora Drożdża, do art. 12 ust. 1. Chodzi o to, by zamienić słowo „prowizyjnego” i dodać na końcu zdania „określanego corocznie w planie finansowym funduszu” i aby skreślić ust. 3.

Kto jest za przyjęciem tych dwóch poprawek? (7)

Kto jest za przyjęciem ustawy w całości ze zgłoszonymi poprawkami? (8)

Dziękuję.

Sprawozdawcą będzie pani senator Czesława Christowa.

Dziękuję gościom za udział w posiedzeniu, a państwa senatorów proszę jeszcze o pozostanie dosłownie na parę minut. Omówimy nasze komisyjne sprawy.

Proszę państwa, jak państwo wiecie, nasza komisja ciągle jeszcze pracuje nad inicjatywą legislacyjną, dotyczącą spółdzielni mieszkaniowych oraz zbywania mieszkań zakładowych. Jak państwo zapewne pamiętacie, uzyskaliśmy w sprawie tej inicjatywy opinię Ministerstwa Infrastruktury, pana wiceprezesa Szczepańskiego, a wcześniej pana wiceministra Bryxa. Są one następujące.

Pewne elementy naszej inicjatywy zostały już zgłoszone w Sejmie i kiedy trafi do nas ustawa o spółdzielniach mieszkaniowych – a trafi najprawdopodobniej w ciągu dwóch, trzech tygodni – będziemy się tą ustawą zajmować, przyjrzymy się tym zapisom. I one idą w tym kierunku, o którym mówiliśmy w naszej inicjatywie. Zastanowimy się wtedy, czy zostawimy te zapisy sejmowe, czy może wprowadzimy jakieś poprawki, zgodne z naszymi sugestiami legislacyjnymi. Mam nadzieję, że to jest jasne.

Sprawa zbywania mieszkań zakładowych jest natomiast bardziej skomplikowana, bo ciągle jest to nasza inicjatywa legislacyjna. I Sejm w tym zakresie nie zrobił, jak na razie, żadnego ruchu. Tym problemem intensywnie zajmuje się pan senator Biela, a ja powiem tylko, że jeżeli chodzi o projekt tej ustawy zgłoszony do Ministerstwa Infrastruktury, to dość daleko w nim poszliśmy. Mianowicie jest tam zapis mówiący o tym, by te mieszkania zakładowe mogli nabywać zamieszkali w nich aktualnie mieszkańcy, którzy pracowali w tym zakładzie – nawet jeżeli zmienili zakład. Chodzi o to, by tylko w ogóle pracowali w zakładach publicznych, zakładach państwowych.

(*Głos z sali:* Komunalnych.)

O, właśnie, komunalnych – to lepsze słowo niż „publicznych”.

I rzeczywiście jest to dosyć rewolucyjne postanowienie, bo to zbywanie odbywałoby się na bardzo korzystnych zasadach.

Wiecie państwo, skąd w ogóle wziął się ten problem? Mianowicie ja nie mam nigdy dość czasu, by państwa poinformować, co jako przewodniczący dostaję. A do-

stają naprawdę bardzo duże ilości listów od osób, które znajdują się w mieszkaniach zakładowych, a które to mieszkania w wyniku prywatyzacji zakładu państwowego, przedsiębiorstwa państwowego nagle znalazły się w rękach prywatnej osoby. I tenże prywatny, nowy właściciel pięcio-, siedmiokrotnie podwyższa czynsz – najczęściej emerytom i rencistom – lub wręcz, mówiąc krótko, wyrzuca ludzi na bruk. I ten problem nie został do końca załatwiony przez parlament, bo w czasie poprzedniej kadencji Sejmu i Senatu...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Dobrze mi podpowiada pan senator, że było to rozpatrywane, ale Sejm nie zdążył zaakceptować poprawek Senatu i sprawa po prostu upadła.

W miarę dokładnie zreferowałem to, co się w tej sprawie dzieje – choć oczywiście Ministerstwo Infrastruktury ma jeszcze wiele różnych uwag – i może umówilibyśmy się teraz w ten sposób, że jeżeli będziemy dyskutować nad ustawą o spółdzielniach mieszkaniowych – a tak jak powiedziałem, to jest kwestia dwóch, trzech tygodni – to pan, Panie Senatorze, przygotowuje na to posiedzenie...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Z kim z Biura Legislacyjnego pan to uzgadniał? Z panem Romanem Kapelińskim. Dobrze, to może uzgodniłby pan z Romanem Kapelińskim naszą koncepcję inicjatywy senackiej. Gdy będzie gotowa, wtedy podejmiemy decyzję, czy występujemy do marszałka o wprowadzenie jej do porządku obrad, czy będziemy jeszcze pracować nad jakimiś szczegółami prawnymi. Tak bym to widział.

Czy można tak podejść do tej sprawy, Panie Senatorze?

*(Senator Adam Biela: Tak, myślę, że to jest korzystna decyzja.)*

Proszę bardzo.

### **Senator Adam Biela:**

Proces przekształceń własnościowych, w tym mieszkań – chodzi bowiem o poprzedników, następców prawnych – jest po prostu tak karkołomny, że próba enumeratywnego wyliczenia, kto jest uprawniony, po prostu zawsze będzie szwankować. Stąd też pomysł, żeby jednak rozszerzyć to na wszystkich pracowników.

*(Przewodniczący Marian Noga: Tak jak powiedziałem.)*

Tak. W przeciwnym razie zawsze będą do nas pisali listy ci, których w wyliczeniu nie ma.

### **Przewodniczący Marian Noga:**

Dobrze.

Czyli pan senator Biela przygotowuje koncepcję na posiedzenie, kiedy będzie omawiana ustawa o spółdzielniach mieszkaniowych i rozpatrzemy to łącznie.

*(Senator Adam Biela: Jest projekt przekazany przez Urząd Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast.)*

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Świetnie, Panie Senatorze.



**Senator Adam Biela:**

I on jest zasadniczo pozytywny. Zresztą co do kwestii dyskusyjnych, wszystko uzgodniłbym z panem...

*(Przewodniczący Marian Noga: Romanem Kapelińskim.)*

Właśnie.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dziękuję bardzo.

Zamykam dwudzieste ósme posiedzenie Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 42)*

Biuro Prac Senackich Kancelarii Senatu

Opracowanie i łamanie: Dział Stenogramów

Druk: Poligrafia Kancelarii Senatu

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851