



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(450)

62. posiedzenie
Komisji Spraw Zagranicznych
i Integracji Europejskiej
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 współpracy policji i straży granicznych na terenach przygranicznych, podpisanej w Berlinie dnia 18 lutego 2002 r.
2. 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.
3. Rozpatrzenie ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym.
4. Rozpatrzenie ustawy o administrowaniu obrotem towarami z zagranicą.
5. Rozpatrzenie ustawy o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary.

(Początek posiedzenia o godzinie 18 minut 08)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodnicząca Genowefa Grabowska)

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Pozwolą państwo, że otworzę kolejne posiedzenie Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej.

Przepraszam za krótkie spóźnienie związane z wymową dzisiejszego dnia. Jako że 1 października jest dniem inauguracji w wielu uczelniach, wszyscy byliśmy w te procedury włączeni i stąd wziął się tak późny termin naszego dzisiejszego posiedzenia.

Dziękuję wszystkim zaproszonym gościom, że zjawili się w tym terminie. Równie gorąco dziękuję państwu senatorom, że dotarli, że są, że komisja może procedować.

Pragnę powitać pana ministra Andrzeja Załuckiego – dzień dobry, Panie Ministrze, dziękuję za obecność. Witam również pana ministra Macieja Leśnego i osoby towarzyszące – Panie Ministrze, miło mi państwa widzieć. Witam przedstawiciela Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji w osobie pana dyrektora Andrzeja Rudlickiego – dzień dobry, Panie Dyrektorze – tudzież towarzyszące panu osoby. Jest również, jak widzę, pan dyrektor Biura Prawnego Komendy Głównej Straży Granicznej – dzień dobry. Wśród naszych gości jest też przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury – witam serdecznie pana ministra Mieczysława Muszyńskiego wraz z państwem dyrektorami. Proszę wybaczyć, że nie będę państwa wymieniała po kolei. Urząd Komitetu Integracji Europejskiej mamy reprezentowany w osobach specjalistów, pana Macieja Markiewicza i pana Jacka Golińskiego. Wszystkim państwu mówię dzień dobry, a właściwie dobry wieczór.

Zacniemy procedować wedle porządku, przy czym dotarła do mnie informacja, iż przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki się spieszą. Ja nie chciałabym burzyć tego porządku, więc jeżeli miałyby nastąpić jakiegokolwiek przeniesienie, chciałabym, by panowie ministrowie zdecydowali między sobą, czy przyspieszenie jest konieczne, czy też będziemy procedować sprawnie, szybko w tym porządku, w jakim mamy przygotowany dzisiejszy program.

Panie Ministrze, słuchamy pana.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki
Maciej Leśny:**

Pani Przewodnicząca, w tej chwili, do godziny 19.00, odbywają się obrady konferencji, na której reprezentowanych jest czterdzieści jeden państw. Obejmuje ona za-

kres, który ja nadzoruję, to jest kontrolę międzynarodowego obrotu amunicją, środkami podwójnego przeznaczenia...

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Wystarczy, Panie Ministrze, dziękuję. Sprawa amunicji nas absolutnie przekonuje. Myślę, że jest to silny argument. Pan minister to akceptuje i wobec tego zaczniemy, jak rozumiem, od punktu czwartego porządku obrad, to jest od rozpatrzenia ustawy o administrowaniu obrotem towarami z zagranicą. Do tego odnoszą się, jak państwo widzą w zaproszeniu, druki sejmowe nr 804 i 863 oraz nasz druk senacki nr 226.

Jeżeli mamy się skoncentrować na tym punkcie, to prosiłabym, aby pan minister zechciał nam przybliżyć ten właśnie akt prawny, nad którym będziemy debatować.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki
Maciej Leśny:**

Pani Przewodnicząca, jeżeli można, to chciałbym tylko na samym początku zwrócić uwagę na to, że nastąpiła, pewnie przez przypadek, niezamierzona zmiana tytułu ustawy. W piśmie, które podpisał pan marszałek Borowski, jest tylko połowa nazwy ustawy, a pełna nazwa brzmi: ustawa o administrowaniu obrotem towarami z zagranicą i o zmianie ustawy – Kodeks celny. Z kolei w dokumencie, który podpisał pan marszałek Borowski, jest tylko część nazwy, która w tym przedłożeniu, w jakim przychodzi z Senatu, brzmi wyłącznie: ustawa o administrowaniu obrotem towarami z zagranicą. Ja myślę, że jest to czysty przypadek, który polega pewnie na nieprzepisaniu pełnej nazwy. Chciałbym jednak zwrócić uwagę, że pełna nazwa brzmi inaczej, tak jak ją przed chwilą podałem.

Jeżeli pani przewodnicząca pozwoli, to ja bym kontynuował.

(Przewodnicząca Genowefa Grabowska: Proszę bardzo.)

Pani Przewodnicząca! Szanowni Państwo Senatorowie! Szanowni Państwo!

Mam zaszczyt w imieniu rządu przedstawić uzasadnienie do rządowego projektu ustawy o administrowaniu obrotem towarami z zagranicą, o zmianie ustawy – Kodeks celny oraz o zmianie innych ustaw. Projekt ustawy, nad którym będziemy dzisiaj procedowali, dostosowuje polski system administrowania obrotem towarowym do wymogów Unii Europejskiej. Funkcjonowanie zasad unijnych w okresie przedakcesyjnym pozwoli na pewnego rodzaju oswojenie się zainteresowanych przedsiębiorców, tak aby wejście Polski do Unii Europejskiej nie spowodowało w ich działalności poważniejszych perturbacji, mogących wyniknąć z powodu zmiany prawa.

Projekt ustawy został przygotowany przede wszystkim w wyniku zobowiązania w ramach procesu negocyjnego do jak najszybszego wdrożenia w tym zakresie mechanizmów unijnych. Projektowana ustawa ma obowiązywać w okresie przedakcesyjnym. I właśnie to sformułowanie, którego przed chwilą użyłem, bardzo często powoduje pewne zamieszanie i zaniepokojenie, co zresztą znalazło wyraz również w Sejmie. Padło mianowicie pytanie, dlaczego będziemy przygotowywali ustawę obowiązującą przez niecały rok. Chciałbym więc powiedzieć, że ta ustawa w momencie, kiedy wejdziemy do Unii, po prostu zmieni tylko kartę tytułową. Zamiast polskiej ustawy o administrowaniu obrotem stanie się ustawą unijną, zaś rozwiązania, które będziemy tu dzisiaj omawiali,

zostaną rozbudowane mniej więcej o około 20% dodatkowych regulacji wynikających bezpośrednio z unijnych rozporządzeń, dyrektyw i innych zarządzeń.

Ustawa stwarza, jak już powiedziałem, analogiczne do unijnych mechanizmy zarządzania środkami administrowania obrotem towarowym z zagranicą. Projekt ustawy określa wszystkie przewidywane w okresie przedakcesyjnym dostosowania środków administrowania obrotem towarami z zagranicą, oczywiście za wyjątkiem środków ochronnych, które są przedmiotem innych ustaw. Są to zarówno środki pozataryfowe, przez co będziemy rozumieli automatyczną rejestrację, kontyngent, zakaz, jak i środki taryfowe, o których mówiąc, będziemy myśleli o plafonie taryfowym i kontyngencie taryfowym. Ponadto, co jest nowym rozwiązaniem, w odniesieniu do towarów rolnych występuje dopłata do wywozu i opłata wywozowa. W projekcie ustawy zostały także zawarte uregulowania dotyczące cen referencyjnych.

Przewidywana ustawa w takiej postaci, w jakiej ją przedstawiamy, całkowicie zastępuje w zakresie obrotu towarowego dotychczasową ustawę o administrowaniu obrotem z zagranicą towarami i usługami, a także dokonuje koniecznych modyfikacji w kodeksie celnym w zakresie środków ochronnych, porządkując je zgodnie z zasadami obowiązującymi w Unii Europejskiej.

Przedmiotowa ustawa wprowadza zasadnicze zmiany w stosunku do stanu obecnie obowiązującego, na przykład w zakresie kaucji, pozwoleń, sposobów rozdziału kontyngentów, funkcjonowania monitoringu obrotu. Wprowadza do ustawodawstwa dopłatę do wywozu towarów rolnych, opłaty wywozowe czy też w końcu ceny referencyjne jako instrument akcesoryjny wobec środków taryfowych.

Przepisy ustawy zostały według nas skonstruowane w sposób przyjazny dla przedsiębiorców. Wzięliśmy pod uwagę wszystkie dotychczasowe doświadczenia w zakresie obrotu towarowego z zagranicą. Mamy też nadzieję, bazując na uregulowaniach stosowanych w Unii Europejskiej, że udało nam się wyeliminować niedoskonałości obecnie obowiązującego prawa.

Tworząc nowe przepisy, skoncentrowano się na pięciu zasadniczych celach: po pierwsze, na dostosowaniu do wymogów Unii Europejskiej, po drugie, na odbiurokratyzowaniu regulacji, po trzecie, na działaniu na korzyść przedsiębiorców, w szczególności na dostosowaniu systemu udzielania pozwoleń do potrzeb osób trudniących się obrotem towarowym z zagranicą, po czwarte, na zabezpieczeniu skuteczności środków regulujących obrót towaru, w końcu po piąte, na stworzeniu nowych przepisów, które mogą służyć jako ochrona rynku.

Wszystkie przepisy dotyczące środków, które przed chwilą wymieniłem, są na tyle elastyczne, aby mogły być stosowane zarówno do artykułów rolnych, jak i do towarów przemysłowych, za wyjątkiem dopłaty do wywozu i opłat wywozowych, które dotyczą wyłącznie artykułów rolnych.

Nowe regulacje, które adaptują w tej mierze do polskiej rzeczywistości prawnej rozwiązania Unii Europejskiej, bazują na zobowiązaniach, jakie strona polska przyjęła na siebie w obszarze negocjacyjnym „Unia celna”. W stanowisku negocjacyjnym zadeklarowaliśmy osiągnięcie na rok przed członkostwem pełnej gotowości służb celnych do stosowania wspólnotowego prawodawstwa celnego w sposób nie mniej efektywny niż administracje krajów członkowskich.

Przedmiotowa ustawa, przyjmująca rozwiązania Unii Europejskiej, nie generuje ujemnych skutków dla budżetu państwa i dla sektora publicznego. Środki przeznaczo-

ne na przystosowanie administracji celnej zostały bowiem przewidziane zarówno w Narodowym Programie Przygotowania do Członkostwa w Unii Europejskiej, jak i w przyjętej przez rząd strategii administracji celnej. To właśnie z tej strategii wynika obowiązek przygotowania służb celnych do pełnego wdrożenia rozwiązań unijnych na rok przed akcesją.

Jeżeli zaś byśmy mówili o dochodach państwa, przewidujemy w tym zakresie neutralny poziom, dlatego że o dochodach będziemy mogli mówić dopiero w konkretnym przypadku ustanowienia na przykład opłaty wywozowej danego towaru rolnego, który to przy wywozie wygeneruje dochody. Oczywiście podobnie sprawa będzie się miała z wydatkami, o których będzie można mówić od chwili ustanowienia dla konkretnego towaru rolnego dopłat do wywozu danego towaru.

Pani Przewodnicząca, pokrótce to byłoby tyle. W imieniu rządu bardzo bym prosił o to, by wnieść ustawę w takiej postaci, w jakiej było przedłożenie rządowe, w jakiej Sejm skierował ją do Wysokiego Senatu.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Panie Ministrze – z zastrzeżeniem zmiany tytułu, o co pan wnosił na wstępie. Dziękuję, Panie Ministrze, raz jeszcze.

Poproszę, aby przedstawiciele pozostałych resortów, którzy zostali zaproszeni na dzisiejsze posiedzenie, zechcieli się wypowiedzieć.

Może poproszę przedstawiciela UKIE. Rozumiem, że opinia będzie krótka.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawa Europejskiego
w Urzędzie Komitetu Integracji Europejskiej
Maciej Markiewicz:**

Tak.

Przygotowany projekt ustawy o administrowaniu obrotem towarami z zagranicą, o zmianie ustawy – Kodeks celny oraz o zmianie innych ustaw implementuje do polskiego porządku prawnego podstawowe akty prawa wspólnotowego dotyczące tej dziedziny. Ustawa ta jest zgodna z prawem wspólnotowym.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

Również Ministerstwo Finansów jest wyszczególnione przy tej ustawie.

Czy chcą państwo się odnieść?

(Zastępca Dyrektora Departamentu Cel w Ministerstwie Finansów Piotr Pogorzelski: Ministerstwo Finansów nie zgłasza uwag.)

Dziękuję bardzo.

Przedstawiciel Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi?

(Radca Ministra w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Krzysztof Hordyński: Nie mamy żadnych uwag. Ustawa była uzgadniana z Ministerstwem Gospodarki.)

Dziękuję bardzo.

Przedstawiciel Agencji Rynku Rolnego?

(Dyrektor Biura Administrowania Obrotem Towarowym z Zagranicą w Agencji Rynku Rolnego Paweł Budynek: My również nie mamy żadnych uwag.)

Dziękuję.

Przedstawiciel Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów?

To wszystkie osoby. Poproszę przedstawiciela naszego Biura Legislacyjnego.

(Sekretarz Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej Lidia Śmietanko: Jest nieobecny, niemniej z opinii wynika, że biuro nie zgłosiło uwag.)

Ja przedstawię końcowe zdanie: ustawa nie budzi zastrzeżeń legislacyjnych.

W takim razie proszę państwa senatorów o odniesienie się.

Bardzo proszę, pan senator Kulak.

Senator Zbigniew Kulak:

Ja bym chciał mieć pełną jasność co do tytułu. Jeżeli faktycznie nastąpiło gdzieś przeoczenie i z dokumentów wynika, że opinia do ustawy ma inny tytuł i ustawa w druku sejmowym nr 804 ma inny tytuł, to pozostaje chyba... Nam na etapie prac senackich nie wolno stosować innych manipulacji jak tylko w formie poprawki do ustawy. Nas obowiązuje pomarańczowy druk i każde słowo, każdy przecinek z tego druku są niezmiennalne. W związku z tym, jeśli coś mamy zmienić, to musimy zgłosić poprawkę polegającą na zmianie tytułu ustawy. Ja wobec tego taką poprawkę bym oczywiście zgłosił.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Jak rozumiem, pan minister to sugeruje, a my tę poprawkę wprowadzamy. Tytuł ustawy zgodnie z brzmieniem zaproponowanym w przedłożeniu rządowym skierowanym 8 sierpnia do pana marszałka Borowskiego brzmiał tak: o administrowaniu obrotem towarami z zagranicą, o zmianie ustawy – Kodeks celny oraz o zmianie innych ustaw.

Czy to jest właściwe brzmienie tytułu, Panie Ministrze?

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Maciej Leśny: Tak, Pani Przewodnicząca, to jest właściwe brzmienie tytułu ustawy. Dziękuję uprzejmie.)

Będzie to wprowadzone w postaci poprawki, albowiem zmiana tytułu nastąpiła w drodze pomiędzy Sejmem a Senatem. Rozumiem, że poprawka jest w tej chwili zgłoszona. Jest to oczywiście poprawka formalna.

Kto z państwa senatorów jest za skorygowaniem nazwy?

Senator Longin Pastusiak:

Właśnie, Pani Przewodnicząca, czy to jest skorygowanie nazwy, czy to jest poprawka? Bo jeżeli poprawka, to musi wrócić do Sejmu, który musi się do niej ustosunkować. Czy wobec tego nie przedłuży to wejścia w życie tej ustawy?

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

To jest zmiana formalna, która według mnie nie powinna być w trybie poprawki, ponieważ jest to...

Bardzo proszę, pan legislator chce się odnieść.

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

Jeżeli mogę odnieść się do tego z upoważnienia dyrektora Biura Legislacyjnego, to chciałbym zauważyć, iż – tak jak powiedział pan senator Kulak – podstawą prac senackich jest ustawa uchwalona przez Sejm i przekazana do Senatu przez marszałka Senatu. Wszelkie zmiany muszą być zatem dokonywane w formie poprawki. Jest więc tak, że zmiana tytułu ustawy będzie podlegać rozpatrzeniu przez Sejm. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Bardzo proszę, pani senator Simonides.

Senator Dorota Simonides:

Dziękuję, Pani Przewodnicząca.

Ja mam pytanie. Czy Sejm uchwalił tę ustawę w takim brzmieniu tytułu, w jakim pan minister nam to podał? Cytuję ten kawałek: o zmianie ustawy – Kodeks celny oraz o zmianie innych ustaw. Jeżeli Sejm to uchwalił, to pojawił się tylko błąd w drodze. Ja nie widzę potrzeby, żebyśmy to zgłaszali jako poprawkę.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Proszę państwa, brzmienie tytułu ustawy w druku pomarańczowym jest brzmieniem skróconym. Brzmi on po prostu: o administrowaniu obrotem towarami z zagranicą. Niemniej w tekście ustawy oczywiście nie ma rozbieżności i dodatkowe informacje dotyczące zmian w kodeksie celnym pojawiają się. Jeżeli w związku z tym my skorygujemy tylko i wyłącznie tytuł ustawy, to na pewno pod względem legalistycznym błędu nie popełniamy, bo merytorycznie jest to powrót do prawidłowego brzmienia.

Pod względem formalnym wniesienie poprawki ma sens wtedy, gdy odnosi się ona do tego w treści, co nie zostało powiedziane, względnie zostało powiedziane źle. Ja mogę zrozumieć pana senatora Kulaka, że z legalistycznego, bardzo formalnego punktu widzenia moglibyśmy trwać przy takim rozumowaniu, że to, czego nie ma w druku, musimy w drodze poprawki uzupełniać, ale niekiedy moglibyśmy dojść do sytuacji niemal już groteskowych: jeżeli zabraknie przecinka, to także tego typu formalne sprawy musielibyśmy zgłaszać w drodze poprawki.

W związku z tym mam raz jeszcze do państwa pytanie, także do pana marszałka: czy możemy to przyjąć w postaci sprostowania? Czy taki tryb jest możliwy? Logika wskazuje, iż oszczędzamy pracę.

(Głos z sali: Może zarządźmy pięciominutową przerwę. Niech przyjdzie legislator z innej komisji, który zna ustawę, i to wyjaśni.)

Ale to jest zasada ogólna, legislator nic więcej nam nie pomoże. My sami musimy zdecydować, czy wprowadzamy to w formie poprawki, kierując sprawę na tę normalną drogę, czy też jest to tylko sprostowanie czegoś, o czym zapomniano, nawet nie tyle zapomniano, co czego nie dopełniono, bo po prostu tytuł nie jest pełen.

Senator Longin Pastusiak:

Mam pytanie do pana ministra: czy ta zmiana tytułu, ta różnica ma jakieś merytoryczne znaczenie?

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Maciej Leśny*: Czy można, Pani Marszałek?)

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Naturalnie, Panie Ministrze.
Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki
Maciej Leśny:**

Pani Marszałek, ponieważ Sejm uchwalił ustawę w takim brzmieniu tytułu, jaki my podajemy, to nie powinno być zmiany. Gdyby ona rzeczywiście miała mieć znaczenie merytoryczne, nie moglibyśmy przy pomocy tej ustawy zmienić kodeksu celnego ani innych ustaw, które są wymienione. Przedłożenie dotyczyłoby po prostu wyłącznie ustawy o administrowaniu obrotem. Tymczasem akurat to przedłożenie dokonuje pewnych zmian dostosowujących do jej brzmienia również brzmienie innych ustaw, w tym kodeksu celnego. I to jest dla nas niezwykle ważne.

Co prawda ustawa ma wejść w życie 1 stycznia 2003 r., ale my musimy na jej podstawie wydać szereg aktów wykonawczych, a chcielibyśmy je wydać jak najszybciej. W momencie, kiedy ustawa nie będzie obowiązywała, te akty nie będą mogły być wydane.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Bez względu na to, Panie Ministrze, kiedy ustawa będzie uchwalona, ona wejdzie w życie od 1 stycznia, a akty wykonawcze możecie państwo już przygotowywać. Aktów wykonawczych nie będzie się publikowało przed wejściem w życie ustawy, tylko po tym wejściu.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki
Maciej Leśny:**

Pani Przewodnicząca, jeżeli można... Oczywiście jest tak, że ustawa zostaje opublikowana i zostaje podany termin jej wejścia w życie. Między opublikowaniem ustawy a terminem wejścia w życie my publikujemy również wszystkie akty wykonawcze. Tak więc im później będziemy mogli opublikować ustawę, tym później będą mogły być opublikowane akty wykonawcze.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, w tej sytuacji, skoro z jednej strony jest autentyczna potrzeba umożliwienia rządowi wydania aktów wykonawczych, a z drugiej strony nasze pełne przekona-

nie, że my przecież nie naruszamy prawa, ale że my w tej chwili prawo prostujemy i stosujemy łatwiejszą ścieżkę proceduralną, ja, mając świadomość wątpliwości związanych z takim podejściem do tytułu, poddaję raz jeszcze pod państwa rozważenie, jak mamy postąpić. Nawet jestem skłonna poddać pod głosowanie ten problem: czy państwo senatorowie jesteście za wprowadzeniem tej zmiany jako poprawki, czy jako sprostowania technicznego?

Dotarł do nas w tej chwili pan z Biura Legislacyjnego.

Proszę zabrać głos, bo opinia Biura Legislacyjnego jest taka, że ustawa nie budzi zastrzeżeń.

Bardzo proszę.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Roman Kapeliński:**

Dziękuję bardzo.

Ja przepraszam, jestem na posiedzeniu Komisji Gospodarki i Finansów Publicznych.

Chciałbym powiedzieć, że ten tytuł ustawy, który ostatecznie przyjął Sejm, jest w moim przekonaniu poprawny i zgodny z zasadami techniki prawodawczej. Poprzedni tytuł, który funkcjonował, zanim ustawa została uchwalona, był właśnie z tymi zasadami niezgodny, ponieważ zawierał w sobie tytuły innych ustaw, czego nowe zasady techniki nie dopuszczają. Zresztą ten tytuł, który Sejm przyjął, jest z praktycznego punktu widzenia po prostu lepszy, ponieważ przy powoływaniu się na tę ustawę będzie się przywoływało tylko ten krótki tytuł, czyli ustawę o administrowaniu obrotem towarami z zagranicą. Chociażby z tego punktu widzenia warto ten tytuł zachować.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Ja mam w takim razie pytanie, Panie Mecenasiu, bo słyszeliśmy, że ustawa uchwalona w tym brzmieniu tytułu nie pozwala na zmianę kodeksu celnego. W związku z tym chciałbym zapytać, czy ona na to pozwala, czy nie pozwala. Przed takim dylematem stanęliśmy i dlatego chcieliśmy to sprostować.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Roman Kapeliński:**

Absolutnie nie ma takiej zasady, że ustawa, która zmienia kodeks, musi w swoim tytule zawierać informację, że jest to ustawa o zmianie tego kodeksu. Nigdzie w polskim prawie ani w zasadach techniki prawodawczej nie ma takiej zasady.

(*Głos z sali:* W tekście, jak rozumiem, jest zmiana.)

W tekście, w odpowiednim artykule jest zmiana kodeksu celnego.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

W takim razie co powodowało państwem w resorcie, że ten problem wypłynął? Jak rozumiem, były obawy, że nie będzie można dokonać dalej idących zmian, tak. Czy państwo podtrzymujecie swój wniosek?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki
Maciej Leśny:**

Pani Przewodnicząca, my dopiero dzisiaj zobaczyliśmy, że tytuł ustawy, który wyszedł z Sejmu, jest inny niż ten, który był zgłoszony przez rząd. Stąd brała się nasza obawa, ale ona została w tej chwili rozwiana tą ostatnią informacją, że nie ma takiej potrzeby. My nie jesteśmy prawnikami, specjalistami od legislacji, w związku z tym, jeżeli jest taka interpretacja, że nie ma potrzeby, aby tytuł ustawy wymieniał wszystkie zmieniane ustawy, wycofujemy swoją uwagę.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Panie Ministrze.
Rozumiem, że ministerstwo ma biuro prawne i dział prawny.

Senator Longin Pastusiak:

Pani Przewodnicząca, w świetle wyjaśnienia przedstawiciela Biura Legislacyjnego i teraz pana ministra trzeba chyba przyjąć, że tytuł uchwalonej przez Sejm ustawy jest pojemniejszy. On obejmuje również ewentualne zmiany w kodeksie celnym, co jest przecież zawarte w treści tej ustawy, prawda? Decyduje nie tytuł ustawy, tylko jej treść, w związku z czym ja w ogóle nie widzę w tej sytuacji problemu.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

Traktujemy zatem wcześniejszą część naszej dyskusji jako dyskusję szkolną, którą porzucamy, zapominamy o niej i przechodzimy do dyskusji już merytorycznej, dotyczącej tego aktu prawnego.

Czy państwo senatorowie mają pytania? Akt nie budzi, jak słyszeliśmy, wątpliwości ze strony wszystkich zainteresowanych. Proponuję, aby przygotować go już do dalszej drogi legislacyjnej. Ponieważ pan senator Drężła będzie referował ten dokument na posiedzeniu plenarnym z ramienia Komisji Gospodarki i Finansów Publicznych, jest również propozycja, aby już mu się przyglądał i także z naszego punktu widzenia był referentem tego samego aktu prawnego.

Jeżeli ze strony państwa nie ma pytań, to proponuję, abyśmy przegłosowali przyjęcie ustawy w brzmieniu tytułu jak w druku pomarańczowym, czyli będzie to ustawa o administrowaniu obrotem towarami z zagranicą, bez poprawek.

Kto z państwa senatorów jest za takim rozwiązaniem?

Nikt się nie sprzeciwił, nikt nie wstrzymał się od głosu. Dziękuję. Jednogłośnie „za”.

Zamykamy punkt czwarty porządku obrad i zwalniamy pana ministra do broni i amunicji, tak? Dla pokojowo nastawionej Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej brzmi to bardzo groźnie.

Krótką przerwa techniczna.

(Przerwa w obradach)

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Rozumiem, że tę ustawę będzie nam referował pan senator Drzęzła.

Proszę państwa, stoimy przed kolejnym okrutnym dylematem, znów czasowym. Ja będę prosiła o rozstrzygnięcie podobne jak w poprzednim wypadku, bo z podobną prośbą wystąpiło Ministerstwo Sprawiedliwości w osobie pana ministra, prosząc o to, żeby z analogicznych – jak rozumiem – powodów tę ustawę, która jest, jak słyszałam, równie niekontrowersyjna, omówić wcześniej.

Czy pan minister zechciałby tę sprawę ewentualnie przedstawić? Bo resorty zaproszone na wcześniejszą godzinę ustępują.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Andrzej Załucki: Ja jestem od godziny 16.00, tak więc...)

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości
Sylweryusz Królak:**

Chciałbym wyrazić zarówno podziękowanie Wysokiej Komisji, jak i oczywiście podziw dla pana ministra Załuckiego, z należnym szacunkiem odnosząc się do tego zacnego i przyjacielskiego gestu ze strony pana ministra.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Wesołość na sali)

Pani Przewodnicząca! Wysoka Komisjo!

Przypadł mi w udziale zaszczyt zaprezentowania uzasadnienia do uchwalonej przez Sejm w dniu 27 września 2002 r. ustawy o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary. Ustawę tę należy postrzegać zarówno w kontekście akcesji Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej, jak też w kontekście szeroko rozumianej problematyki zwalczania przestępczości, a zwłaszcza poszukiwania skutecznych instrumentów pozwalających na pozbawianie podmiotu zbiorowego korzyści osiągniętych z przestępstwa lub przestępstwa skarbowego, popełnionego przez osobę fizyczną.

Ustawa w brzmieniu przyjętym przez Sejm w dużej mierze nawiązuje również do unormowań wprowadzonych ustawą z dnia 9 września 2000 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny, ustawy – Kodeks postępowania karnego, ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, ustawy o zamówieniach publicznych oraz ustawy – Prawo bankowe, które to z kolei implementują na grunt prawa polskiego instrumenty prawne przewidziane w Konwencji o zwalczaniu przekupstwa zagranicznych funkcjonariuszy publicznych w międzynarodowych transakcjach handlowych oraz w konwencji Rady Europy dotyczącej prania dochodów pochodzących z popełniania przestępstwa, ich ujawniania, zajmowania i konfiskaty.

Przepis art. 2 ustawy zawiera definicję podmiotu zbiorowego ponoszącego odpowiedzialność zgodnie z zasadami określonymi w tej ustawie. Zgodnie z tą definicją proponuje się, aby za podmiot zbiorowy uznać nie tylko osobę prawną, ale również jednostkę organizacyjną niemającą osobowości prawnej, z wyłączeniem wszelako Skarbu Państwa oraz jednostek samorządu terytorialnego jako po prostu instytucji władzy publicznej.

Ustawa przewiduje również stosowne przesłanki odpowiedzialności, które wynikają z drugiego protokołu dodatkowego do Konwencji o ochronie interesów finan-

sowych Wspólnot Europejskich. W szczególności chodzi o przyjęcie odpowiedzialności podmiotu zbiorowego w oderwaniu od klasycznej karnoprawnej definicji tej odpowiedzialności. Konstrukcja ta zasadza się po prostu na czystej konstatacji, iż podmioty zbiorowe nie mają swojego życia psychicznego, zatem trudno przyjmować karnoprawną koncepcję odnoszącą się przecież do osób fizycznych, w przypadku których zasady tej odpowiedzialności definiujemy jako winę przejawiającą się w stosunku psychicznym sprawcy do czynu.

Wbrew jednak pewnym zarzutom, które padały w dyskusji podczas prac sejmowych, nie jest to przyjmowanie odpowiedzialności. Ten projekt – z całą mocą to podkreślam – nie odzwierciedla jakiejś koncepcji odpowiedzialności na zasadzie ryzyka, a więc odpowiedzialności stricte cywilistycznej. Jest to odpowiedzialność *sui generis*, zasadzająca się na winie w wyborze, w nadzorze lub w złej organizacji podmiotu zbiorowego.

Kolejną przesłanką odpowiedzialności podmiotu zbiorowego, oprócz tej swoiście rozumianej, swoiście konstruowanej winy, jest okoliczność, w przypadku której sprawca, a więc osoba fizyczna, działa na rzecz konkretnego podmiotu określonego według definicji ustalonej w art. 2, czyli wobec tego podmiotu zbiorowego, i działa w taki sposób, że działanie owego sprawcy przyniosło lub mogło przynieść korzyść podmiotowi zbiorowemu.

Konsekwentnie w art. 5 uchwalonej ustawy proponuje się, by podmiot zbiorowy podlegał odpowiedzialności w razie stwierdzenia co najmniej braku należytej staranności, o czym mówiłem już wcześniej. W tym braku staranności jest łącznik związany z winą samego podmiotu. Otóż podmiot zbiorowy to pewna kategoria zobiektywizowana. Przejawiając brak staranności, jednocześnie ponosi tę winę w wyborze, w nadzorze lub w złej organizacji.

Podmiot zbiorowy podlega odpowiedzialności, jeżeli popełnienie przestępstwa lub przestępstwa skarbowego przez osobę określoną w art. 3 ustawy zostało stwierdzone prawomocnym wyrokiem skazującym, nakazem karnym lub prawomocnym orzeczeniu o zezwoleniu na dobrowolne poddanie się karze. A więc kolejną przesłanką pociągania do odpowiedzialności podmiotu zbiorowego jest przeprowadzenie procesu karnego lub też – wobec negatywnych przesłanek do prowadzenia tego procesu, na przykład w przypadku niepoczytalności sprawcy lub kiedy sprawca legitymuje się immunitetem wykluczającym prowadzenie wobec niego postępowania karnego – stwierdzenie w sposób dostateczny winy osoby fizycznej, które to stwierdzenie ma charakter prawomocny.

A więc znowu mamy do czynienia z konkretną sprawą. Jak doświadczyliśmy tego podczas dyskusji, zwłaszcza w komisjach sejmowych, nie ma w tym zakresie dowolności, nie ma takiej sytuacji, iż podmiot zbiorowy jest pociągany do odpowiedzialności w jakiś przypadkowy sposób. On jest pociągany do odpowiedzialności wtedy, kiedy jakąś niegodziwość, czyn przestępny określony w ustawie karnej popełniła osoba fizyczna i zostało to w sposób prawomocny stwierdzone.

W ramach sankcji, które ta ustawa przewiduje, w szczególności wskazać należy przepadek korzyści pieniężnych lub niepieniężnych, które zostały przez podmiot uzyskane z przestępstwa. Ustawa nakłada też w art. 7 karę pieniężną, która jest ukształtowana w ten sposób, iż jej górną granicą, jak zaproponował Sejm, jest 10% przychodów w rozumieniu przepisów o podatku dochodowym od osób prawnych, osiągniętych w roku podatkowym poprzedzającym wydanie orzeczenia, a w przypad-

ku gdyby podmiot zbiorowy będący uczestnikiem obrotu nie osiągał przychodu, to wtedy karę pieniężną można nałożyć w wysokości do 10% wydatków poniesionych przez podmiot zbiorowy w roku poprzedzającym. A więc kryterium, które będzie służyło do określania przez sąd wysokości kary, stanowi albo przychód, albo też poziom wydatków.

Oprócz tego jest pewien katalog równie ważnych kar dodatkowych, wśród których należy przykładowo wymienić ograniczenie dostępu podmiotu do pieniędzy publicznych, chociażby w drodze dostępu do przetargu publicznego, ograniczenie możliwości reklamy, jak również inne środki, które nie mają charakteru materialnego, ale wiążą się z podaniem do publicznej wiadomości faktu ukarania podmiotu zbiorowego. Jest to więc swoistego rodzaju kara infamii, ostrzeżenie, iż dany podmiot zbiorowy narusza zasady uczciwej konkurencji, uczciwej gry na rynku, stosuje pewne niegodziwe metody postępowania przy osiąganiu zysków.

W art. 16–20 zawarte są przepisy odzwierciedlające standardy Unii Europejskiej w zakresie katalogu czynów zabronionych pod groźbą kary. Są one konstruowane w oparciu o szereg instrumentów, które zobowiązują Polskę do ich zastosowania. Jest to długi katalog, począwszy od Konwencji o ochronie interesów finansowych Wspólnot Europejskich, a skończywszy na decyzjach ramowych w sprawie zwalczania terroryzmu. Gdyby były dotyczące tego pytania, oczywiście służę Wysokiej Komisji specyfikacją tych zobowiązań.

Pozostałe przepisy, ze względu na to, że ustawa ma charakter autonomiczny, odwołują się do określonych zasad proceduralnych, które nieco w tym zakresie modyfikują procedurę k.p.k., niemniej przyjęta w tej ustawie zasada jest taka, iż kodeks postępowania karnego, przepisy procedury karnej są stosowane subsydiarnie.

Na koniec chciałbym, pozostając oczywiście do dyspozycji Wysokiej Komisji, poprosić o przyjęcie tego projektu i rekomendowanie Wysokiemu Senatowi uchwalenia ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Panie Ministrze, za bardzo wyczerpujące sprawozdanie.
Czy można prosić przedstawiciela UKIE o odniesienie się do tej ustawy?

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawa Europejskiego
w Urzędzie Komitetu Integracji Europejskiej
Maciej Markiewicz:**

Przyjęcie tej ustawy jest niezbędne w związku z prowadzonymi negocjacjami. Ta konieczność wynika między innymi z polskiego stanowiska negocjacyjnego w obszarze „Wymiar sprawiedliwości i sprawy wewnętrzne”. Projektowana ustawa jest zgodna z prawem wspólnotowym.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.
Poproszę przedstawiciela Biura Legislacyjnego.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Katarzyna Iwicka:**

Dziękuję bardzo.

Katarzyna Iwicka, Biuro Legislacyjne.

Chciałabym przedstawić państwu dwie uwagi, które zawarte zostały w opinii biura. One mają charakter technicznolegislacyjny. Pierwsza uwaga dotyczy art. 25 ustawy, a chodzi o odesłanie do art. 24 ust. 2 i 3. W Sejmie w czasie trzeciego czytania została przyjęta poprawka, która polegała na skreśleniu w art. 24 ust. 3, który stanowił o tym, że w obu instancjach w postępowaniu w sprawie podmiotu zbiorowego skład sądu jest jednoosobowy. W konsekwencji w art. 25 powinno się oczywiście skreślić ust. 3, którego w tej chwili już nie ma.

Druga poprawka dotyczy zaś zmienianej ustawy o Krajowym Rejestrze Karnym, to jest art. 46 pkt 13 lit. a ustawy. W tym przypadku chodzi o odesłanie do zmienianego art. 6 ustawy o Krajowym Rejestrze Karnym, w którym dodawany jest ust. 2. Do tej pory w art. 19 było odesłanie do art. 6, który mówi o podmiotach mających prawo do wystąpienia z wnioskiem o udzielenie informacji o osobie z Krajowego Rejestru Karnego. W związku z dodaniem ust. 2 powinno być oczywiście odesłanie do art. 6 ust. 1, a nie do art. 6. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

Czy do tej sprawy resort chce się odnieść?

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości Sylweryusz Królak:
Przyjmujemy te poprawki.)*

Czyli następuje powrót do orzekania...

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości
Sylweryusz Królak:**

Nie, nie, przyjmujemy poprawki w zakresie technicznolegislacyjnym. Biuro Legislacyjne w istocie słusznie zwróciło uwagę, iż powoływanie się na nieistniejący ust. 3 w brzmieniu przepisu art. 25 jest nieprawidłowe, zatem art. 25 powinien po prostu ograniczać się jedynie do odwołania w swojej treści do ust. 2 art. 24. Ust. 3 art. 24 już nie istnieje, więc powoływanie się na niego w art. 25 jest niezasadne i stanowi oczywiście omyłkę legislacyjną. Myślę, że nie wymaga to w tym zakresie komentarza.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

Proszę zatem Biuro Legislacyjne o podanie brzmienia poprawek, bo rozumiem, że są to dwie poprawki.

(Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Katarzyna Iwicka: Jeżeli można, to jeszcze moment.)

Jeszcze moment, bardzo proszę.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Państwo senatorowie mają dołączony... Ja również na tym się opierałam i tam jest to jedna poprawka, ale biuro to, co sformułowano jako dwie uwagi, ujmuje w postaci dwóch poprawek. Prosimy właśnie o ich brzmienie, by można było je przegłosować.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości Sylwester Królak: Ja myślę, iż będzie to brzmiało tak, że wyrazy „przepisy art. 24 ust. 2 i 3” zastępuje się wyrazami „przepis art. 24 ust. 2”. To jest istota tej poprawki.)

Bardzo proszę, aby zechciała pani przytoczyć nam brzmienie tych poprawek, tak byśmy mogli poddać je pod głosowanie i żeby było jasne, o co idzie.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Katarzyna Iwicka:**

Pierwsza poprawka dotyczy art. 25 i brzmi następująco: W art. 25 wyrazy „przepisy art. 24 ust. 2 i 3” zastępuje się wyrazami „przepis art. 24 ust. 2”.

(Przewodnicząca Genowefa Grabowska: Ponieważ ust. 3 był skreślony.)

Tak, ponieważ ust. 3 jest skreślony.

I druga poprawka. W art. 46 w pktcie 13 lit. a otrzymuje brzmienie: a) W ust. 1 po wyrazach „art. 6” oraz po wyrazach „art. 7” dodaje się wyrazy „ust. 1”. I to wszystko.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

Czy do brzmienia tych poprawek państwo senatorowie mają pytania? Na razie mówię tylko o tych poprawkach. Jeżeli nie, to przegłosujemy je kolejno.

Kto z państwa jest za pierwszą poprawką? (6)

Dziękuję. Jednogłośnie.

Kto z państwa opowiada się za drugą poprawką? (6)

Dziękuję. Jednogłośnie.

Tak więc sprawy techniczne mamy w tekście, brzydtko powiem, wyczyszczone. Bardzo proszę o ewentualne pytania, jeśli państwo senatorowie takie mają.

Bardzo proszę, Panie Marszałku.

Senator Longin Pastusiak:

Ja mam pytanie do pana ministra. Pan w tym bardzo interesującym wyjaśnieniu mówił o sytuacji, kiedy występuje brak przesłanek do pociągnięcia do odpowiedzialności podmiotu zbiorowego, na przykład w przypadku niepoczytalności. Mam pytanie: jak się mierzy niepoczytalność podmiotów zbiorowych, na przykład spółki handlowej czy spółki kapitałowej? Czy to było przejęzyczenie?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości
Sylwester Królak:**

To nie było przejęzyczenie, ale być może nastąpiła pewna, jeśli można tak powiedzieć, zbitka myślowa. Oczywiście chodzi o to, że pewnym prejudykatem dla postępowania w sprawie odpowiedzialności podmiotu zbiorowego jest wcześniejsze po-

stępowanie o odpowiedzialności karnej osoby fizycznej, która dopuściła się pewnego przestępstwa prowadzącego w konsekwencji do pociągania podmiotu zbiorowego do odpowiedzialności. Zawsze więc najpierw musi wystąpić przestępstwo osoby fizycznej, a dopiero później odpowiedzialność podmiotu zbiorowego.

Ta osoba fizyczna nie zawsze będzie skazana, chociaż jej przestępstwo nie budzi wątpliwości i zostanie stwierdzone, bo nie będzie można... Mówiąc krótko, wobec tej konkretnej osoby wystąpią negatywne przesłanki procesowe do kontynuowania procesu karnego. Przestępstwo będzie wykryte, sprawca będzie pociągany do odpowiedzialności, jego wina wykazana, ale nie będzie mógł zapaść wyrok karny, bo okaże się, że tenże sprawca, ta osoba fizyczna jest na przykład niepoczytalna, albo w pewnym momencie wyjdzie na jaw, że korzysta chociażby z immunitetu. Wtedy oczywiście nie może być...

(Głos z sali: Może być i jedno, i drugie.)

(Wesołość na sali)

Cóż, takie jest prawo, Panie Marszałku.

To naturalnie jedna z najbardziej oczywistych przesłanek. W takim przypadku byłoby oczywiście niesprawiedliwością, że przestępstwo zostało popełnione, nie budzi to wątpliwości, a osoby fizycznej w danym momencie czy też w ogóle nie można pociągnąć do odpowiedzialności, osoba prawna pozostaje bezkarna. Ona oczywiście musi być karna, a nawet ukarana, ale zgodnie z zasadami procesowymi, które zostały wyłożone już w tej autonomicznej ustawie. Samo zaś pociąganie do odpowiedzialności osoby fizycznej jest w tym przypadku prejudykatem.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

My wszyscy dopiero się oswajamy z pojęciem odpowiedzialności podmiotów zbiorowych. Do tej pory wiedzieliśmy, że odpowiada jednostka, osoba fizyczna. W związku z tym jest to nowa sytuacja prawna i będzie to nowa sytuacja faktyczna w życiu, kiedy te przepisy będą stosowane.

Czy są inne pytania do pana ministra? Jeżeli nie ma, to podsumujmy: rozumiem, że przegłosowaliśmy dwie poprawki, a teraz będziemy głosowali nad rekomendowaniem na posiedzenie plenarne Senatu przyjęcia tej ustawy w brzmieniu, jakie otrzymaliśmy w druku pomarańczowym. Jeszcze raz przypomnę, iż jest to druk nr 233 z dwiema poprawkami.

Kto z państwa senatorów jest za takim rozwiązaniem?

Jednogłośnie. Dziękuję bardzo.

Teraz pozostaje nam jeszcze miły obowiązek wyznaczenia sprawozdawcy. Dobrze, ja to wezmę, bo to będzie jutro, a jutro jestem.

W takim razie, dziękując panu ministrowi, przechodzimy do następnego wedle porządku punktu.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości Sylwester Królak: Serdecznie dziękuję Wysokiej Komisji, tudzież panu ministrowi Załuckiemu za cierpliwość. Dziękuję bardzo.)

Ja też podziwiam cierpliwość pana ministra.

Po przerwie technicznej przechodzimy, proszę państwa – dziękuję resortowi za obecność – do dwóch pierwszych punktów porządku obrad, do dwóch międzynarodowo-

wych konwencji. W pierwszym punkcie rozpatrzemy ustawę o ratyfikacji Umowy pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o współpracy policji i straży granicznych na terenach przygranicznych z dnia 18 lutego 2002 r. Jest to więc ustawa z tego roku, bardzo szybko trafia do ratyfikacji, w sprawie której mamy się wypowiedzieć. Nie cytuję numerów druków sejmowych, bo one są zamieszczone na pierwszej stronie tych druków.

Panie Ministrze, bardzo proszę.

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

Dziękuję, Pani Przewodnicząca.

Chciałbym powiedzieć, że rzeczywiście postępowanie w kwestii tego dokumentu jest szybkie. Nie tak dawno miałem przyjemność prezentować tę ustawę na posiedzeniu Sejmu i bardzo szybko trafiła do Senatu.

Gwoli przypomnienia chciałbym jedynie stwierdzić, że została ona podpisana w Berlinie 18 lutego bieżącego roku. Umowa normuje współpracę policji i straży granicznych, która dotychczas była regulowana w oparciu o tymczasowo stosowaną umowę z 1995 r., a potrzeba jej stworzenia wynika z konieczności uwzględnienia dodatkowych form współpracy policji i straży granicznych.

Oprócz zagadnień dotychczas już regulowanych określa ona również kwestie dotyczące między innymi oddelegowania funkcjonariuszy, tworzenia placówek z mieszana obsadą oraz szczególnych form współpracy. Odnosi się do zapobiegania i zwalczania przestępczości, w tym w szczególności nielegalnego przekraczania granicy, przemytu osób przez granicę, fałszowania dokumentów uprawniających do jej przekraczania. Będzie mieć zastosowanie na terenach przygranicznych obydwu państw, które swoim zasięgiem odpowiadają obszarom właściwości organów wymienionych w art. 2 umowy. Po stronie polskiej tymi organami są komendanci wojewódzcy Policji w Szczecinie, Gorzowie Wielkopolskim i Wrocławiu oraz komendanci oddziałów Straży Granicznej w Szczecinie, Krośnie Odrzańskim, Lubaniu i Gdańsku.

Umowa przewiduje ścisłą współpracę policji i straży granicznych obydwu państw, co ma przejawiać się między innymi nawiązaniem bezpośrednich kontaktów służbowych, wymianą oficerów łącznikowych – to istotny element tego projektu – zorganizowaniem punktów koordynujących zwalczanie przestępczości, tworzeniem wspólnych sztabów operacyjnych, stanowisk dowodzenia oraz wspólnych patroli i grup roboczych. Możliwe będzie również wykonywanie czynności służbowych na terytorium drugiego państwa oraz uczestnictwo w transgranicznych akcjach poszukiwawczych.

Chcę podkreślić ważny element związany z projektem tegoż dokumentu. Zawarcie umowy jest mianowicie konsekwencją włączania się Rzeczypospolitej Polskiej w budowę europejskiego obszaru wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości, a także jest bardzo ważnym krokiem na drodze do członkostwa w Unii Europejskiej, zwłaszcza jeśli chodzi o konwencję z Schengen z 1990 r.

Zamierzeniem obydwu stron jest to, aby umowa przyczyniła się do zacieśnienia współpracy w zakresie zwalczania przestępczości na terenach przygranicznych, a także skuteczniejszej przeciwdziałania zagrożeniom bezpieczeństwa i porządku publicznego.

Wejście w życie umowy nie spowoduje skutków finansowych dla podmiotów sektora finansów publicznych w postaci zmniejszenia ich dochodów lub zwiększenia

ich wydatków ani też dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa innych niż przewidziane w danej części budżetowej.

Umowa dotyczy bezpośrednio zadań i kompetencji wynikających z ustaw o Policji, o ochronie granicy państwowej oraz o Straży Granicznej. Dotyczy także konstytucyjnych praw oraz obowiązków obywateli i z tego względu wymaga ratyfikacji za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 i 5 konstytucji.

W imieniu rządu Rzeczypospolitej Polskiej proszę o akceptację ustawy o ratyfikacji tejże umowy. Chcę również poinformować szanownych państwa, że w dniu dzisiejszym prezentowaliśmy tekst tej umowy na posiedzeniu senackiej Komisji Obrony Narodowej i Bezpieczeństwa Publicznego i został on przyjęta.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Bardzo proszę przedstawiciela Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji
Andrzej Rudlicki:**

Dziękuję bardzo, Pani Przewodnicząca.

Pani Przewodnicząca, Szanowni Państwo, właściwie nie chciałbym zabierać państwu czasu i pod tym, co powiedział pan minister, mogę się tylko podpisać. Bardzo chętnie natomiast odpowiem na pytania, jeżeli takie będą. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo, Panie Dyrektorze.

Otwierając dyskusję, pragnę nam wszystkim przypomnieć, że dyskutujemy nie nad treścią umowy, tylko nad treścią ustawy ratyfikacyjnej. Prosiłabym, aby w tym zakresie koncentrować swą uwagę.

Bardzo proszę państwa senatorów o zadawanie pytań.

Bardzo proszę, pani senator Simonides.

Senator Dorota Simonides:

Dziękuję.

Ja mam jedno pytanie do pana ministra: czy sprawa Kaliningradu – czy to będą wizy, czy też plombowane pociągi – w jakikolwiek sposób wpłynie na tę konwencję?

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Pani Senator.

Czy są jeszcze inne pytania? Jeżeli nie ma, to bardzo proszę...

(Senator Zbigniew Cybulski: Ja mam pytanie.)

Bardzo proszę, Panie Senatorze.

Senator Zbigniew Cybulski:

Czy to tłumaczenie Vorpomern już się przyjęło w języku polskim jako nazwa Pomorza Przedniego? Pytam, bo widzę je już w ustawodawstwie. Czy to już jest ustalone od strony językowej, czy nie? Być może w języku polskim wygodniej jest powiedzieć „Pomorze Przednie”, a nie „Przedpomorze”.

(*Senator Longin Pastusiak*: Jak byłem w szkole, to była zagadka polegająca na tym, żeby bezbłędnie napisać: „Jak Pomorze nie pomoże, to pomoże może morze, a jak morze nie pomoże, to pomoże może Przedpomorze”.)

(*Wesołość na sali*)

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, bardzo.
Proszę, Panie Ministrze.

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

Pytanie pierwsze. Pani Senator, to nie ma bezpośredniego związku z problematyką Kaliningradu, ponieważ dotyczy zupełnie innej części granicy – granicy polsko-niemieckiej. Tak więc chcę powiedzieć, odpowiadając na pierwsze pytanie, że do Kaliningradu nie odnosi się to zupełnie.

Drugie pytanie. Ja rozumiem, że mieliśmy do czynienia z dwoma tekstami: z tekstem niemieckim i z analogicznym tekstem polskim. Jest to kwestia, że tak powiem, semantyki i określeń, ale zgadzam się z tą uwagą, bo mnie jako filologa też to drażni. Nie ulega wątpliwości, że powinna być, że tak powiem, czystość tych dokumentów. Praca odnosiła się do dwóch identycznych tekstów.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Pomorze Przednie o tyle może być usprawiedliwione, pomimo iż nas razi, że jednak są wymienione miejscowości, które ono obejmuje. Tylko to może być usprawiedliwieniem, choć absolutnie nie jest godne naśladowania i to określenie, ten termin powinien zniknąć, bo chyba wszyscy podzielamy odczucia pana senatora Cybulskiego.

Rozumiem, że nie ma dalszych pytań. W związku z tym poddaję pod głosowanie naszą wolę rekomendowania tej ustawy ratyfikacyjnej na najbliższe posiedzenie Senatu.

Kto z państwa jest za takim wnioskiem?

(*Głos z sali*: Wszyscy państwo.)

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, kto z państwa senatorów będzie sprawozdawcą? Czy w związku z Pomorzem Przednim pan senator Cybulski zechciałby być sprawozdawcą?

(*Senator Zbigniew Cybulski*: Tak.)

Cieszę się i dziękuję za gotowość. Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, przechodzimy do następnego punktu porządku obrad, do punktu drugiego, w którym mamy rozpatrzeć 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 z 21 listopada 2000 r. Umowa ta została podpisana we Frankfurcie nad Odrą.

Wedle tej samej procedury bardzo proszę pana ministra, aby zechciał powiedzieć kilka słów o tej umowie.

Bardzo proszę.

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

Dziękuję bardzo.

Pani Przewodnicząca! Panie Marszałku! Wysoka Komisjo!

Rząd przedkłada projekt ustawy dotyczący umowy, która zamyka właściwie ostatni obszar negocjacji czy tworzenia nowych regulacji prawnych z Republiką Federalną Niemiec. Projekt ten wymienia w tym obszarze, w tej kwestii akt prawny, który obowiązywał od 1958 r., a został podpisany między polskim ministerstwem komunikacji a niemieckim ministerstwem transportu.

Sama umowa, o której ratyfikację rząd wnosi, jest nowoczesnym aktem, rozszerza poprzednie regulacje, które dotyczyły – jeszcze w stosunkach z NRD – tylko i wyłącznie utrzymania mostów. Ta umowa dotyczy już budowy i utrzymania mostów, wnosi kilka nowoczesnych i równoprawnych dla obydwu stron regulacji, dotyczących parytetów wyliczonych według powierzchni obiektów mostowych, określa zadania, jest zresztą umową ramową do tych wszystkich czynności, które odnoszą się do budowy i utrzymania obiektów mostowych.

Chcę powiedzieć, że w tej umowie, o której ratyfikację rząd wnosi, są zawarte co najmniej dwa problemy budzące pewne wątpliwości również w komisjach sejmowych. Pierwsza kwestia odnosi się do tego, czy pracownicy polskich przedsiębiorstw pracujący przy budowie obiektu mostowego na terenie Republiki Federalnej Niemiec muszą uzyskiwać zezwolenia na zatrudnienie. Druga kwestia dotyczy równoprawnego traktowania polskich i niemieckich podmiotów budujących w kwestiach podatkowych.

Te obydwie wątpliwości rozwialiśmy właściwie na podstawie pewnych działań historycznych. Od 1992 r. wybudowaliśmy wspólnie z Republiką Federalną Niemiec trzy duże obiekty mostowe: autostradowe przejście Jędrzychowice – Ludwigsdorf, duży obiekt mostowy na przejściu granicznym w Świecku i na przejściu w Olszynie. Te trzy obiekty były zresztą budowane przez polskie przedsiębiorstwa, co jest bardzo istotne, bo budowa obiektu mostowego wynika z dołączanego do umowy z 1992 r. tak zwanego załącznika o rozmieszczeniu przejść granicznych, jak również przebieg tych prac jest regulowany oddzielnym porozumieniem, dotyczącym technicznych warunków budowy, gdzie określa się, kto będzie rozpisywał zamówienie publiczne, konkurs, jakie są warunki techniczne itd., a więc daje to obydwu stronom czy przedsiębiorstwom obydwu stron szansę równoprawnego startu. Najczęściej tak się układało, że to polskie przedsiębiorstwa budowały te mosty, zresztą z dużą dla siebie korzyścią finansową.

Dlatego wątpliwości, o których wspomniałem, są rozwiewane przez dotychczasowe doświadczenie: te zapisy nie spowodowały jakichkolwiek trudności czy złego traktowania pracowników polskich przedsiębiorstw. One wynikają raczej, jeżeli chodzi o potwierdzenie zezwolenia na zatrudnienie, z regulacji prawnych obowiązujących w Republice Federalnej Niemiec. W każdym razie również takie zezwolenie na zatrudnienie musiałby otrzymać pracownik niemieckiej firmy, która budowałaby obiekt mostowy po stronie polskiej. To były jedyne dwie wątpliwości, które pojawiły się w komisjach sejmowych.

Chcę Wysoką Komisję zapewnić, że ten akt prawny jest nowoczesny, przy czym, jeżeli chodzi o regulacje, nie chcę wchodzić w szczegóły techniczne. Rozwiązuje on jednak wszystkie problemy: dotyczące utrzymania zimowego, letniego, rozliczeń wzajemnych. Jest więc dla obydwu stron aktem korzystnym. Chcę natomiast podkreślić, że umowa, o której mówimy, nie jest objęta prawem unijnym. Mamy potwierdzający to dokument z Komitetu Integracji Europejskiej.

Co można jeszcze powiedzieć? Jest to umowa ramowa, która otwiera duże możliwości przede wszystkim przed regionami. Szczególnie tytuł, który mówi, że umowa dotyczy budowy obiektów w ciągach dróg publicznych poza drogami krajowymi w Rzeczypospolitej Polskiej i poza drogami federalnymi w Niemczech, otwiera przed samorządami regionalnymi, województwami duże możliwości bardziej samodzielnego decydowania o przebiegu budowy, o wzajemnych rozliczeniach. Można powiedzieć wprost, że nie powoduje ona skutków finansowych dla budżetu państwa, zaś w budżetach województw, zgodnie z umową z 1992 r., środki na budowę tego typu obiektów są zapewnione.

To tyle, jeżeli chodzi o ogólną charakterystykę tej dla nas bardzo istotnej umowy. Jak powiedziałem, ona zamyka właściwie całość stosunków transportowych między Polską a Republiką Federalną Niemiec, jest to ostatni akt. W związku z tym uprzejmie proszę w imieniu rządu o akceptację. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

Ja rozumiem, że jest to wystąpienie w imieniu obydwu resortów oraz że w związku z tym, iż umowa nie ma żadnych konotacji związanych z prawem unijnym, Biuro Legislacyjne, jak wynika z opinii, również do ustawy o ratyfikacji nie wnosi żadnych uwag, co zostało uwidocznione w opinii.

Otwieram dyskusję.

Rozumiem, że ta ustawa była już przedmiotem dyskusji na posiedzeniu Komisji Gospodarki i Finansów Publicznych, tak?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury?

Kto z państwa chce zabrać głos?

Bardzo proszę, Panie Marszałku.

Senator Longin Pastusiak:

Korzystając z obecności obu panów ministrów, chciałbym wspomnieć o tym, że w ubiegłym tygodniu zakończyliśmy oficjalną wizytę przedstawicieli Senatu na zaproszenie przewodniczącego niemieckiego Bundesratu – członkiem naszej delegacji była

pani senator Simonides – i muszę powiedzieć, że we wszystkich rozmowach, jeżeli mówiliśmy o słabościach w stosunkach polsko-niemieckich, powtarzała się jedna sprawa: brak przepustowości na granicy. Rzeczywiście mamy, statystycznie biorąc, chyba dwadzieścia przejść drogowych, osiem przejść kolejowych, pięć przejść wodnych – to jest stanowczo za mało.

Nie wiem, w jaki sposób wejście w życie tej ustawy może zwiększyć przepustowość, bo przecież dotąd te przejścia graniczne budowaliśmy bez żadnej ustawy. Czy to będzie tylko taki papier, że owszem, proszę bardzo, stwarza się dla tego ramy prawne, czy też w ślad za tym pójdzie jakieś działanie? Pytam, bo my rzeczywiście powinniśmy zająć się przede wszystkim zwiększeniem przepustowości przejść granicznych. To jest w ogóle istota sprawy.

Tak więc moje pytanie jest może troszkę naiwne: czy sam fakt, że to porozumienie ratyfikujemy, w jakiś sposób ułatwi budowę dodatkowych przejść? Wiem, że przewiduje się budowę pięciu przejść granicznych na granicy polsko-niemieckiej, ale na czterystupięćdziesięciokilometrowej granicy jest to ciągle za mało, a pileczka jest, jak rozumiem, po naszej stronie. Tak przynajmniej mówią nam Niemcy.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Panie Marszałku.
Pan minister chciał zabrać głos.

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

Dziękuję, Pani Przewodnicząca.

Panie Marszałku, tak, to jest bardzo słuszna uwaga. Ja myślę, że to musi być, że tak powiem, dwukierunkowa ulica, to tango musi zatańczyć dwóch partnerów. Niemniej uzupełniając to, o czym mówił pan minister Muszyński – tak się składa, że od pewnego czasu uczestniczymy we dwójkę w prezentacji tego drugiego projektu – chciałbym powiedzieć, że trzeba zaznaczyć, iż budowa nowych mostów granicznych jest, formalnie rzecz biorąc, przewidziana tam, gdzie przewiduje się nowe przejścia graniczne. To niejako otwiera możliwość, także i dla samorządów.

Rzecz jasna, nie musi w tym zakresie następować jakaś koordynacja tych zamierzeń, niemniej nie ulega wątpliwości, że wprowadzenie tej ustawy w życie niewątpliwie ułatwi nam tam, gdzie granicą jest woda, rozszerzanie tego rodzaju przedsięwzięcia.

Tak, nie ulega wątpliwości, że to wciąż jest jeszcze za mało. Ja tylko na marginesie chciałbym powiedzieć, że jeśli przy takiej liczbie przejść granicznych na naszej zachodniej granicy uznajemy wspólnie z naszymi partnerami z Zachodu, iż to jest mało, to proszę sobie teraz przypomnieć Wschód, w przypadku którego jest to w ogóle liczba szcątkowa, ale to już, że tak powiem, inna bajka. Dziękuję, przepraszam.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Panie Ministrze.
(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Mieczysław Muszyński: Jeśli można...*)
Bardzo proszę, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Mieczysław Muszyński:

Pani Przewodnicząca, Panie Marszałku, Wysoka Komisjo, my już dzisiaj w części korzystamy z zapisów tej umowy – to jest odpowiedź na pytanie pana marszałka. Pierwsze dwa obiekty, które już dzisiaj są praktycznie przygotowane do budowy, to przejścia graniczne Radomierzyce – Hagenwerder i Forst – Zasięki. Mówiąc szczerze, one są w trakcie projektowania, w bardzo zaawansowanej części przygotowań. To rzeczywiście otwiera drogę do samodzielnego stanowienia regionów, województw.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Panie Ministrze.
Pan senator Kulak, bardzo proszę.

Senator Zbigniew Kulak:

Dziękuję, Pani Przewodnicząca.

Skoro pan marszałek pozwolił sobie już odbiec, literalnie rzecz biorąc, od treści tego porozumienia, to ja też chciałbym jeszcze zabrać głos na temat niemieckich przejść. Ja z kolei byłem cztery lata temu członkiem delegacji do Niemiec, wtedy z panem senatorem Władysławem Bartoszewskim. Już wówczas ten problem oczywiście się pojawiał.

Między innymi sygnalizowano nam wtedy – pytanie, czy coś się w tej sprawie zmieniło – że służby niemieckie odprawiają samochody ciężarowe tylko w te dni, w które tym samochodom ciężarowym wolno się do dróg niemieckich poruszać, czyli na całą sobotę i niedzielę odprawy zamierają. Wtedy próbowano ten ruch usprawnić nie przez budowę kolejnych mostów, ale po prostu przez pewne decyzje administracyjne, żeby Niemcy byli łaskawi odprawiać ciężarówki także w te dni, kiedy one po terenie Niemiec jeździć nie mogą, ale mogą chociaż przekroczyć granicę i już za granicą zaparkować, a następnie, zgodnie z przepisami ruchu drogowego, odczekać odpowiedni czas. Czy coś w tej sprawie się zmieniło, czy dalej jest dokładnie tak samo, jak było cztery lata temu?

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Panie Senatorze.
Panie Ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Mieczysław Muszyński:

Pani Przewodnicząca, Wysoka Komisjo, zmieniło się wiele. Właściwie cztery główne przejścia graniczne posiadają już odpowiednio zlokalizowane, położone blisko samego przejścia granicznego terminale, gdzie w dniach, w których poruszanie się pojazdów ciężkich jest ograniczone, odstawia się pojazd już po odprawie granicznej i celnej. Oczywiście dalej słychać komunikaty, z których wynika, że problem kolejek,

długich odpraw jest zjawiskiem prawie codziennym. Wynika to z wielu kwestii dotyczących gromadzenia się pojazdów w określonych dniach tygodnia, porach doby, również w określonych godzinach, a jest jeszcze problem współpracy służb granicznych, uruchomienia wszystkich stanowisk odprawy.

Te duże terminale po naszej stronie, na przykład w Świecku, i po stronie niemieckiej – zresztą mówię o tych czterech dużych przejściach – w znacznym stopniu rozwiązują problem, powiedziałbym, bardziej humanitarnego traktowania kierowców i pojazdów, które są po odprawie odstawione, chronione i w momencie dopuszczenia do ruchu mogą być uruchomione. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Panie Ministrze, za wyjaśnienie.

Pan senator Cybulski.

Bardzo proszę, Panie Senatorze.

Senator Zygmunt Cybulski:

Dziękuję, Pani Przewodnicząca.

Panie Ministrze, ja mam takie pytanie. W załączniku A mamy wymienionych sześć pozycji, w tym pięć przepraw mostowych przez Nysę i jedną przeprawę mostową przez kanał torfowy Świnoujście – Garz. Kiedy przystąpi się do ich realizacji? Czy umowa, którą podpiszemy, przyspieszy to? Czy czeka się na podpisanie, żeby to zatwierdzić? Jak to się ma w stosunku do tej ustawy?

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Bardzo proszę, Panie Ministrze, o odpowiedź na pytanie.

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

Pani Przewodnicząca, Wysoka Komisjo, Panie Senatorze, co ja mogę powiedzieć? Mogę po kolei powiedzieć, co i kiedy z tych sześciu pozycji się realizuje. Rozumiem, że o to w tym pytaniu chodzi.

(Senator Zygmunt Cybulski: Tak, tak.)

Graniczny obiekt na Nysie między Radomierzycami a Hagenwerder. Prace budowlane zostały rozpoczęte. Zakończenie prac nastąpi w przyszłym roku, powinniśmy je zakończyć na jesieni.

Graniczny obiekt mostowy na Nysie pomiędzy Zgorzelcem a Görlitz. Jest to odbudowa tak zwanego mostu staromiejskiego. Prace projektowe zostały zakończone, prace budowlane powinny być rozpoczęte na wiosnę. To zadanie jest finansowane również przez stronę niemiecką.

Kanał torfowy pomiędzy Świnoujściem a Garzem. To jest jedyna inwestycja, której projektowanie trochę odłożono, ale w przyszłym roku powinno się uruchomić wszystkie prace projektowe.

Przeprawa Zasieki – Forst znajduje się w trakcie prac budowlanych. Jest to zadanie strony polskiej.

Co do przeprawy Łęknica – Krauschwitz, to jest to kwestia projektu i jeszcze rozmów ze stroną niemiecką.

Jeśli chodzi o przeprawę pomiędzy Pieńskiem a Deschką, zastanawiamy się, czy jest to w ogóle realne po stronie niemieckiej, gdzie droga prowadzi praktycznie w teren chroniony ekologicznie. W związku z tym jest to w trakcie rozmów. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Rozumiem, że dalszych pytań ze strony państwa senatorów nie ma.

W związku z tym poddaję pod głosowanie to, by ustawę w sprawie ratyfikacji tej umowy o bardzo długim tytule przedłożyć na najbliższym posiedzeniu Senatu.

Kto z państwa jest za tym?

Jednogłośnie „za”.

Kto będzie sprawozdawcą? Pani senator Simonides. Dziękuję, Pani Senator.

Ten punkt porządku obrad mamy zamknięty.

Dziękuję za obecność i cierpliwość.

(Głosy z sali: Dziękujemy.)

Po krótkiej przerwie technicznej przejdziemy do następnego punktu.

(Przerwa w obradach)

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Proszę państwa, przechodzimy do ostatniego punktu naszego dzisiejszego posiedzenia. Jest to punkt opatrzony numerem trzecim: rozpatrzenie ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym – druki sejmowe nr 739 i 862 oraz nasz druk nr 234.

W tej sprawie mamy przedstawiciela resortu infrastruktury i może zaczniemy od sprawozdania.

Bardzo proszę.

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

Pani Przewodnicząca! Wysoka Komisjo!

Mam zaszczyt przedstawić projekt ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym. Potrzeba jej uchwalenia wynika z konieczności, po pierwsze, zdefiniowania polityki rządu w zakresie transportu żeglugi śródlądowej, a po drugie, dostosowania polskiego prawa do prawa europejskiego, w szczególności do rozporządzenia Rady Wspólnoty Europejskiej 718/1999 z 29 marca 1999 r. w sprawie wspólnotowej polityki podaży floty, mającej na celu promowanie transportu wodnego śródlądowego, a także do rozporządzenia Rady Wspólnoty 805/1999 z dnia 16 kwietnia 1999 r., ustanawiającego pewne środki mające na celu realizację rozporzą-

dzenia rady 718/99 w sprawie wspólnotowej polityki podaży floty, mającej na celu promowanie transportu wodnego śródlądowego.

Intencją jest bowiem przyjęcie pewnych instrumentów, które po pierwsze, regulują rynek podaży floty w żegludze śródlądowej poprzez kontrolę tego rynku, po drugie, umożliwiają podjęcie interwencji w przypadku zakłóceń na rynku floty w żegludze śródlądowej, i po trzecie, stwarzają instrumenty, które pozwalają na wyłączenie statków towarowych i pchaczy, które w żaden sposób nie przyczyniają się do nadmiernej zdolności przewozowej w sieci połączonych europejskich wód śródlądowych. Projekt ustawy definiuje zasady tworzenia funduszu, zasady wpłacania środków na ten fundusz, a później zasady korzystania z tego funduszu.

Od razu może wspomnę, iż największe kontrowersje budzi fakt, że uwzględniamy w tym projekcie pewne specyficzne uwarunkowania gospodarcze naszego kraju, mianowicie przyjmujemy, iż statki i pchacze, które w żaden sposób nie przyczynią się do nadmiernej zdolności przewozowej naszej floty i nie zakłócą rynku podaży usług żeglugowych na wodach śródlądowych, to jednostki mające moc maszyn poniżej 150 kW. W rozporządzeniu, o którym mówimy, przyjmuje się 300 kW, z tym że od razu chcę wyjaśnić tę sprawę: intencją regulacji podaży rynku floty w żegludze śródlądowej jest stworzenie równych szans dla wszystkich funkcjonujących podmiotów.

Flota śródlądowych dróg wodnych uznana jest oczywiście za flotę Wspólnoty, ale warunki, które poszczególne państwa mają stworzyć na swoim terenie, powinny umożliwić umieszczenie danych przedsiębiorstw w podobnych warunkach konkurencji, jeśli chodzi o całą flotę Wspólnoty. W naszych specyficznych polskich warunkach – my dysponujemy bardzo skromną flotą – średnia moc pchaczy, bo konkretnie o takie jednostki chodzi, wynosi 280 kW, a więc do tych przyjętych w Unii 300 kW mamy jeszcze bardzo daleko. Gdybyśmy faktycznie przyjęli taką sztywną regulację, to dotyczyłoby to, praktycznie rzecz biorąc, trzydziestu jednostek na dwieście pięćdziesiąt jeden pchaczy, jakie były zarejestrowane na dzień 31 grudnia 2001 r.

Tak więc, Pani Przewodnicząca, Wysoka Komisjo, wnoszę o przyjęcie propozycji rządowej, jeśli chodzi o te uregulowania. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę o zabranie głosu w tej sprawie przedstawiciela Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej.

**Specjalista w Departamencie Prawa Europejskiego
w Urzędzie Komitetu Integracji Europejskiej
Jacek Goliński:**

Dziękuję bardzo, Pani Przewodnicząca.

Wysoka Komisjo, Jacek Goliński z Departamentu Prawa Europejskiego w Urzędzie Komitetu Integracji Europejskiej.

Jeżeli chodzi o projektowaną regulację, urząd komitetu wyraża opinię co do zasady zgodną z prawem Unii Europejskiej. Rzeczywiście nasze zastrzeżenia, zgłoszone również w trakcie prac nad projektem ustawy w Sejmie, budzi zapis art. 23 w związku z art. 3 ust. 2 pkt 3 projektowanej regulacji, dotyczący właśnie mocy napędowej pcha-

czy i holowników. Nasze zastrzeżenie wynika z zasad techniki legislacyjnej dotyczącej implementacji prawa wspólnotowego w krajowych porządkach prawnych. Polega to na tym, iż mamy do czynienia z rozporządzeniami wspólnotowymi, które – jak prawdopodobnie już wszyscy państwo wiedzą – mają zgodnie z art. 249 traktatu ustanawiającego Wspólnoty Europejskiej zastosowanie wprost, bezpośrednio.

Problem z tą ustawą polega na tym, że implementuje się postanowienia rozporządzeń, które zawierają zarówno przepisy instytucjonalne, czyli te dotyczące powołania obu funduszy, jak i proceduralne, związane z funkcjonowaniem tych funduszy, a także przepisy, które będą obowiązywały wprost z mocy samego rozporządzenia. Art. 23 projektowanej ustawy zawiera tak zwaną klauzulę derogacyjną, czyli wyłączenie tych wszystkich przepisów, które co do zasady będą obowiązywały po dniu akcesji z mocy samego rozporządzenia.

Wśród tych przepisów nie znalazł się przepis pktu 3 z ust. 2 art. 3 projektowanej regulacji, dotyczący pchaczy i holowników o mocy napędowej nieprzekraczającej 150 kW. W tym miejscu należy wskazać na to, że przepisy rozporządzenia zawierają katalog jednostek, które z mocy samego rozporządzenia będą wyłączone spod tych postanowień. Z kolei w projektowanej przez nas regulacji ten zapis nie został wyłączony. W związku z powyższym istnieje groźba, iż z chwilą akcesji, kiedy rozporządzenie będzie obowiązywało wprost również nas, dojdzie po prostu do kolizji tych norm, ponieważ jednocześnie będą obowiązywały dwie normy dotyczące tego samego.

Od samego początku, w trakcie uzgodnień międzyresortowych, również w trakcie prac sejmowych, wspólnie się zastanawialiśmy, jak można pogodzić dwie sytuacje wynikające z jednej strony ze specyfiki polskiej floty w zakresie tych jednostek, a z drugiej strony ze specyfiki rozporządzeń, które obowiązują wprost z dniem akcesji. Klauzulą mającą w jakiś sposób pomóc w przełamaniu impasu jest zapis art. 3 ust. 3, który daje ministrowi właściwemu do spraw transportu delegację do podniesienia normy w tym zakresie ze 150 kW do 300 kW, tak jak jest w rozporządzeniu.

Przy tym są dwie uwagi, które stawiają jednak pod znakiem zapytania możliwość zastosowania tego. Z jednej strony... Nie chcę wyręczać kolegi z Biura Legislacyjnego, który zgłosił podobne zastrzeżenie dotyczące tego punktu, mianowicie chodzi o możliwość regulowania spraw objętych ustawą przez ministra w drodze rozporządzenia, dlatego może pozostawię tę kwestię, nie zagłębiając się w nią w tym momencie. Z drugiej strony nawet po wskazaniu tej samej normy w dalszym ciągu mamy dwa przepisy i nawet jeżeli nasza regulacja będzie brzmiała zgodnie z rozporządzeniem wspólnotowym, to jednak będą dwie normy regulujące tę samą kwestię.

Możliwości w związku z tym jest kilka: rozszerzenie katalogu derogacji w art. 23 bądź też pozostawienie tego w takim zapisie, jaki jest obecnie, z tym jednakże zastrzeżeniem, również z naszej strony, że z dniem uzyskania członkostwa będzie to powodowało sprzeczność. Możliwe jest więc uregulowanie i wyjaśnienie tej kwestii w ciągu dalszych prac legislacyjnych, ponieważ jest przygotowana przez rząd tak zwana ustawa horyzontalna, czyszcząca, bo w innych ustawach również zawarte są przepisy rozporządzeń, które będą musiały podlegać wyczyszczeniu.

Jest też jeszcze jedna kwestia, być może bardziej zasadna. Chodzi o to, że samo rozporządzenie oczywiście nie uwzględnia specyfiki naszej floty. Rozporządzenie to było negocjowane z państwami członkowskimi w 1999 r. i w trakcie jego uzgadniania były do niego zgłaszane uwagi. My nie mieliśmy możliwości zgłaszania swoich uwag

co do zakresu stosowania tego rozporządzenia, w związku z czym istnieje możliwość, aby po dniu akcesji, będąc pełnoprawnym członkiem, notyfikować komisji potrzebę takiej zmiany i prosić o podwyższenie tej normy w stosunku do polskich jednostek. Są to, jak się wydaje, dwie możliwości rozwiązania tej sytuacji. My natomiast na dzień dzisiejszy zgłaszamy to zastrzeżenie, iż z chwilą akcesji taka sprzeczność może zaistnieć. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję za to wyjaśnienie.

Bardzo proszę przedstawiciela Biura Legislacyjnego.

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

Dziękuję uprzejmie.

Pani Przewodnicząca! Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Biuro Legislacyjne zgłosiło do omawianej ustawy siedemnaście uwag, z czego, rzecz jasna, najważniejsza jest uwaga dotycząca niezgodności, zdaniem biura, art. 23 omawianej ustawy z prawem Unii Europejskiej. Pozwolę sobie przedstawić uwagi w takiej kolejności, w jakiej zostały one zaprezentowane w naszej opinii, to znaczy w kolejności przepisów ustawy.

Art. 3 ust. 1 stanowi, iż ustawę stosuje się do armatorów wykonujących działalność gospodarczą polegającą na zarobkowym przewozie rzeczy śródlądowymi drogami wodnymi. W związku z tym, iż na gruncie prawa polskiego istotą działalności gospodarczej jest to, że jest to działanie czynione w celach zysku, sformułowanie o tym, iż armator wykonuje działalność gospodarczą na zasadzie zarobkowej, wydaje się absolutnie zbędne.

Art. 3 ust. 2 ustawy zawiera katalog wyłączeń statków, które nie będą podlegać przepisom ustawy. W pktcie 7 tego katalogu czytamy o statkach technicznych i innych, niesłużących do zarobkowego przewozu rzeczy. Chciałbym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji na fakt, iż pojęcie statków technicznych nie zostało zdefiniowane ani w omawianej ustawie, ani na gruncie polskiego systemu prawa, w związku z czym należy postulować zastąpienie tego pojęcia sformułowaniem...

(Brak nagrania)

...ustawy o żegludze śródlądowej.

Z punktu widzenia postanowień konstytucji zasadnicze zastrzeżenia budzi art. 3 ust. 3 ustawy, w myśl którego minister właściwy do spraw transportu może w drodze rozporządzenia wyłączyć w całości lub w części stosowanie jej niektórych przepisów. Zdaniem Biura Legislacyjnego wątpliwości dotyczące konstytucyjności tego przepisu wynikają z dwóch przyczyn.

Po pierwsze, zgodnie z art. 10 ust. 2 i art. 95 ust. 1 konstytucji władzę ustawodawczą Rzeczypospolitej Polskiej sprawują Sejm i Senat, tak więc tylko te organy mają prawo uchwalania, a co za tym idzie – nowelizacji ustaw. Żaden organ władzy wykonawczej nie może więc ograniczyć w całości lub w części stosowania przepisów ustawy.

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 cel wykonawczy ustawy w art. 3 ust. 3 nie istnieje.

Zbędny jest art. 4 ust. 1, który stanowi, iż podaż zdolności przewozowej floty towarowej podlega regulacji na zasadach ustalonych w ustawie. Kwestia ta została już bowiem przesądzona w art. 1 określającym przedmiot regulacji ustawy.

Podkreślić również należy uwagę dotyczącą art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy, który określa przychody Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Zgodnie z tym przepisem są nimi między innymi przychody ze sprzedaży akcji i udziałów w spółkach z udziałem Skarbu Państwa przekazanych Bankowi Gospodarstwa Krajowego w celu dofinansowania funduszu.

Podczas prac Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury Biuro Legislacyjne podniosło, iż w omawianej ustawie brak jest regulacji określających, że przewidywaną kwotę przychodów powinna corocznie określać ustawa budżetowa. Przedstawiciel ministra finansów zwrócił jednakże uwagę, nie bez racji, na regulację art. 7 ustawy, którego charakter normatywny przesądza o tym, iż przychody te niekoniecznie muszą być osiągane przez fundusz corocznie, w związku z czym można rozważyć pozostawienie tego przepisu w takim kształcie, w jakim on istnieje obecnie.

Z całą natomiast mocą protestowaliśmy przeciwko pozostawieniu w art. 6 ust. 1 sformułowania mówiącego, iż przychodami funduszu są wpływy z innych środków publicznych. Jest to pojęcie blankietowe, nieostre, niezgodne z zasadami dotyczącymi finansów publicznych.

Zwrócić też należy uwagę na problematykę 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, stosowną dotację na rachunek funduszu na wspieranie ekologicznych form transportu oraz ochrony środowiska.

Chcemy zwrócić uwagę, iż na gruncie konstytucji pojęcie uchwalenia ustawy może być rozumiane dwojako. Ustawa jest uchwalana przez Sejm w momencie, w którym to jest przekazywana do Senatu, zaś w przypadku przyjęcia przez Senat choćby jednej poprawki i następnie w przypadku zaakceptowania przez Sejm choćby jednej poprawki za datę uchwalenia ustawy uznaje się datę przyjęcia poprawki przez Sejm. W związku z tym postulujemy, aby istniejące pojęcie zastąpić pojęciem trzydziestu dni od dnia ogłoszenia ustawy budżetowej.

Kolejna poprawka Biura Legislacyjnego dotyczy art. 7 ust. 5. Poprawkę tę, oznaczoną jako poprawka ósma, należy rozpatrywać razem z poprawką piętnastą. Art. 7 ust. 5 stanowi, iż zwalnia się od podatku od czynności cywilnoprawnych zbycie akcji i udziałów przez Bank Gospodarstwa Krajowego, o których mowa w ust 1. Przepis ten powinien być jednakże umiejscowiony w odpowiednim katalogu zwolnień od podatku w ustawie o podatku od czynności cywilnoprawnych. W związku z tym proponujemy z jednej strony skreślenie ust. 5, a z drugiej strony dodanie odpowiedniego przepisu art. 21a, który będzie tę kwestię regulował.

Kolejna uwaga Biura Legislacyjnego dotyczy art. 11 ust. 4. Przepis ten stanowi, iż projekt planu finansowego funduszu oraz Funduszu Rezerwowego podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw transportu. Regulacji tej merytorycznie nie podważamy, jednakże jest ona sprzeczna z ust. 3 tego przepisu, który stanowi, iż pro-

jekt planu finansowego jest opracowywany w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz ministrem właściwym do spraw transportu. Istnieje więc podwójna niezgodność: po pierwsze, co do podmiotów, po drugie, co do formy współuczestniczenia.

Pragnę zwrócić uwagę na problematykę art. 13 ust. 5, co do którego proponujemy pojęcie trybu i zasad zastąpić pojęciem sposobu – z uwagi na niemożność regulowania w akcie wykonawczym zasad dotyczących określonej problematyki. Zasady te powinny być bowiem uregulowane ustawowo.

Proponujemy zamienić w art. 14 ust. 7 ogólną, blankietową i niespełniającą postanowień konstytucji wytyczną mówiącą, iż minister właściwy do spraw transportu ma uwzględnić przepisy art. 8 ust. 1 i 2, na sformułowanie mówiące, iż ma to uczynić z uwzględnieniem procedur obowiązujących armatorów przy ubieganiu się o wypłatę. Podobny charakter mają poprawki dwunasta i trzynasta.

Poprawka czternasta do art. 18 ust. 5 likwiduje niezgodność z konstytucją polegającą na tym, iż Rada do spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej nie może mieć prawa do współuczestniczenia w wydawania aktu wykonawczego w taki sposób, w jaki to zostało uregulowane, a zostało to uregulowane tak, że minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, uwzględniając opinie Rady do spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej, określi w drodze rozporządzenia określone kwestie. Tym samym Rada do Spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej w sposób zupełnie sprzeczny z konstytucją uzyskałaby pewne uprawnienia o charakterze stanowiącym. Proponujemy, aby sformułowanie to zastąpić sformułowaniem „po zasięgnięciu opinii tej rady”.

Przechodzę wreszcie do dwóch najważniejszych zdaniem Biura Legislacyjnego poprawek. Sejm w trzecim czytaniu dokonał niezgodnej z zasadami techniki legislacyjnej zmiany w ustawie o żegludze śródlądowej. Niezgodność tej zmiany polega na tym, iż omawiana przez nas ustawa określa utworzenie i funkcjonowanie Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego, regulacje podaży, zdolności przewozowej i promocje śródlądowego transportu wodnego, zaś odpowiednia zmiana w ustawie o żegludze śródlądowej ustanawia środki specjalne w ramach gospodarki finansowej urzędów żeglugi śródlądowej. Jest to materia niezwiązana z omawianą ustawą i jako taka nie powinna znaleźć się w formie stosownej zmiany.

Oprócz tego wątpliwości konstytucyjne budzi sam sposób dokonania tej zmiany, bowiem w przedłożeniu rządowym kwestia ta nie była regulowana, i słusznie, jako niezwiązana z materią ustawy, a została wprowadzona dopiero w trzecim czytaniu.

Podzielamy opinię Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej co do niezgodności art. 23 w zakresie postanowienia art. 3 ust. 2 ustawy, dotyczącego problematyki pchaczy i holowników o mocy napędowej nieprzekraczającej 150 kW. Rozporządzenie rady 718/99 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie wspólnotowej polityki podaży floty, mającej na celu promowanie transportu wodnego śródlądowego jednoznacznie przesądza w art. 2 ust. 2 lit. d, iż pchacze o mocy napędowej nieprzekraczającej 300 kW są wyłączone z zakresu stosowania tego rozporządzenia.

Istnieje więc konieczność dokonania odpowiedniej poprawki mówiącej, iż z dniem uzyskania przez Polskę członkostwa w Unii Europejskiej również pchacze i holowniki o mocy napędowej nieprzekraczającej 150 kW będą podlegać odpowiednim rygorom. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję panu mecenasowi za szczegółowe i wnikliwe przyjrzenie się projektowi oraz za przedstawienie nam tak dokładnych propozycji związanych z tekstem, z których część ma charakter czyszczący, ale część ma charakter merytoryczny i nad tymi musimy się teraz po kolei dokładnie zastanowić.

Prosiłabym przedstawiciela resortu o odniesienie się do zaproponowanych i jak sądzę, dostarczonych państwu na piśmie propozycji zmian do przedmiotowej ustawy.

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

Pani Przewodnicząca! Wysoka Komisjo!

Jeśli chodzi o poprawkę pierwszą...

(Przewodnicząca Genowefa Grabowska: Które poprawki są bezdyskusyjne, które państwo od razu jesteście skłonni wprowadzić i zaakceptować?)

Poprawki pierwszą, drugą, trzecią, bo o tych już dyskutowaliśmy, czwartą, szóstą, siódmą, ósmą, dziewiątą, dziesiątą, jedenastą, dwunastą, trzynastą, czternastą i piętnastą.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

W takim razie pozostały nam do przedyskutowania praktycznie trzy poprawki: poprawki z druku Biura Legislacyjnego piąta, szesnasta i siedemnasta. Zaczniemy w takim razie od poprawki piątej.

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

Poprawka piąta odnosi się do art. 6 ust. 1 pkt 3. W czasie dyskusji w dniu dzisiejszym na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury był przedstawiciel Ministerstwa Finansów i twardo optował za tym zapisem, który jest w projekcie przedłożonym przez rząd. Ja też podtrzymuję to stanowisko.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

To jest uzasadnienie formalne. Czy moglibyśmy posłuchać wyjaśnienia merytorycznego? Może jeszcze raz poproszę pana mecenasa, żeby wskazał, w czym tkwi wątpliwość i rozbieżność, jeśli chodzi o meritum.

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

Dziękuję bardzo.

Tak jak już wspomniałem wcześniej, sprawa ta była poruszana na posiedzeniu komisji. Biuro Legislacyjne przyjęło argumentację Ministerstwa Finansów, iż zważywszy na fakt, że problematyka przychodów ze sprzedaży akcji i udziałów w spółkach z udziałem Skarbu Państwa będzie miała raczej charakter incydentalny, a nie coroczny,

jak również że została uregulowana w sposób szczegółowy w art. 7, nie istnieje konieczność ścisłego sformułowania, iż przychody ze sprzedaży akcji i udziałów, o których mowa w tym przepisie, mają być corocznie określane w ustawie budżetowej.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Po prostu powtarzamy to, co stanowi art. 6 w pkt 1 ust. 3, szerzej określając to w art. 7. Czy dobrze rozumiem tę intencję?

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

Intencja Biura Legislacyjnego wiązała się z domniemaną praktyką, jaka będzie miała miejsce w związku z omawianą ustawą. Jeżeli Skarb Państwa przekazywałby corocznie w celu dofinansowania funduszu określoną część przychodów ze sprzedaży akcji i udziałów w spółkach z udziałem Skarbu Państwa na podstawie art. 7, to należałoby tę kwestię uregulować tak, jak wcześniej wspomniałem. Ministerstwo Finansów przekonało jednakże Biuro Legislacyjne, że w związku z regulacją art. 7 nie istnieje konieczność takiego doprecyzowania. Z formalnego punktu widzenia przytoczyłem tę argumentację biura, która została zamieszczona w opinii, z jednoczesnym wskazaniem, że zostaliśmy co do tego przekonani przez przedstawicieli rządu.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Zatem nie ma sporu.
Dziękuję.
Przechodzimy do poprawki szesnastej.

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

Ta poprawka dotyczy specjalnego uregulowania łączącego się z opłatami i funduszem za egzaminy przeprowadzone przez urzędy żeglugi śródlądowej. Otóż, Pani Przewodnicząca i Wysoka Komisjo, w Unii Europejskiej przyjmuje się, iż fundusz załatwia i rozwiązuje wszystkie sprawy. Fundusz Żeglugi Śródlądowej powinien mieć środki na doskonalenie umiejętności operatorów i popieranie przystosowania statków do postępu technicznego.

W naszych specyficznych warunkach fundusz będzie w zasadzie tylko i wyłącznie wspierał regulacje rynku. W polskim systemie istnieje zaś taka sytuacja, że to urzędy żeglugi śródlądowej organizują to przystosowywanie i doskonalenie umiejętności operatorów oraz organizują egzaminy. Tak samo jest to uregulowane w urzędach morskich i taką samą zasadę zaproponowano tutaj. Sugerujemy więc podtrzymać zapis, który jest w art. 22, czyli chcemy pozostawić pkt 6.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Tak by art. 36 ustawy o żegludze śródlądowej nadać nowe brzmienie dotyczące sposobu przeprowadzania egzaminu, wydawania patentów lub świadectwa, co Biuro

Legislacyjne, jak rozumiałam i jeśli dobrze pamiętam, oprotestowało jako niewchodzące w materię ustawy, tak?

Proszę bardzo.

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

Dziękuję uprzejmie.

Chciałbym zauważyć, iż obecne brzmienie ust. 3 odpowiada zdaniu pierwszemu w proponowanym nowym brzmieniu ust. 3. Problem dotyczy ustanowienia w drodze omawianej przez nas ustawy środka specjalnego przy urzędach żeglugi śródlądowej. Problematyka ta ma dwojaki charakter. Po pierwsze, ma charakter formalny. Chciałbym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji, iż zgodnie z §3 ust. 2 rozporządzenia prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2000 r. w sprawie techniki prawodawczej w ustawie nie zamieszcza się przepisów, które regulowałyby sprawy wykraczające poza wyznaczony przez nią zakres przedmiotowy oraz podmiotowy.

Po drugie, problematyka ta ma również charakter merytoryczny. Chciałbym zauważyć, iż środki specjalne są gromadzone przez jednostki budżetowe na zasadach pozabudżetowych. Są to środki, które nie wpływają do budżetu i służą ściśle określonym celom wskazanym w ustawie. Omawiana przez nas ustawa dotyczy tylko i wyłącznie problematyki Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego, nie można więc regulować w niej materii polegającej na uregulowaniu statusu finansowego urzędów żeglugi śródlądowej.

Poza tym bardzo duże wątpliwości od strony postępowania ustawodawczego budzi tryb wprowadzenia tych zmian. Chciałbym mianowicie zwrócić uwagę, iż projekt rządowy takich zmian nie przewidywał. Stosowna poprawka została wniesiona w Sejmie i przyjęta dopiero w trzecim czytaniu. Budzi więc wątpliwość fakt, czy Sejm nie naruszył tym samym trybu postępowania ustawodawczego. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Szymoński: Można?)

Czy w tej sprawie?

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

Bardzo proszę.

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

Absolutnie nie zgadzam się z tą argumentacją, dlatego że ta ustawa dotyczy polityki podaży floty, mającej na celu promowanie transportu wodnego śródlądowego, a także w ogóle wszystkich regulacji, które są związane z promocją żeglugi śródlądowej. Ten element, owszem, został wprowadzony w trzecim czytaniu, ale my w pełni popieramy tę poprawkę, która została wówczas przez posłów wniesiona, dlatego że elementem tej promocji jest również działalność urzędów żeglugi śródlądowej.

Tak jak powiedziałem, nasz fundusz – bo elementem promocji żeglugi śródlądowej jest fundusz – jest na dzień dzisiejszy ze względu na stan naszej floty śródlądo-

wej bardzo skromny i my nie możemy go uszczuplać w związku z wydawaniem patentów i przeprowadzaniem egzaminów, jak to jest w Unii, gdzie są dodatkowo płatne specjalne składki na tego typu cele. U nas proponowana regulacja dotyczy po prostu tej działalności, jaka jest prowadzona przez urzędy żeglugi śródlądowej.

Dzieje się to, tak jak powiedziałem, analogicznie do tego, jak to jest z kolei z patentami, świadectwami i egzaminami dotyczącymi żeglugi pełnomorskiej, w przypadku których urzędy morskie postępują dokładnie w taki sam sposób. Tak więc wnoszę o to, żeby jednak zostawić ten zapis. Dziękuję.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Czy nie obawiacie się państwo, że jest to za głębokie wkraczanie w sferę finansów jednostek, jakimi są właśnie urzędy żeglugi? Bo państwo ingerujecie w środki specjalne tych urzędów, co z materiałą dotyczącą Funduszu Żeglugi Śródlądowej i funduszy rezerwowych nie ma bezpośredniego połączenia.

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

Nie ma bezpośredniego połączenia, ale jest elementem promowania transportu wodnego śródlądowego. We wszelkich regulacjach Rady Wspólnoty Europejskiej podkreśla się bardzo specyficzny charakter właśnie transportu wodnego śródlądowego. Nasz transport unicestwił się sam, bez żadnych regulacji. W Europie tworzy się regulacje mające na celu wprowadzenie właśnie specjalnych funduszy, które będą regulować rynek i pomagać w złomowaniu, aby zlikwidować nadpodaż przewozów w żegludze śródlądowej.

W Polsce sytuacja jest zupełnie odwrotna. My w tej chwili musimy reanimować naszą żeglugę śródlądową i wszelkie zaproponowane mechanizmy służą temu celowi. Wszystkie działania, które mają na celu właśnie promowanie tej żeglugi, wszystkie regulacje, które mają za zadanie ewentualnie hamować nadmierny wzrost floty w danym kraju, są oczywiście regulowane przez komisję, ale ona podejmuje takie decyzje – zaznaczam – po konsultacji z państwami członkowskimi oraz organizacjami reprezentującymi żeglugę śródlądową na szczeblu Wspólnoty.

W przeszłości, kiedy to rozporządzenie powstawało, myśmy nie uczestniczyli w tych ustaleniach, zaś w tej chwili, kiedy mamy zakończone negocjacje w obszarze dotyczącym transportu, mamy uzgodnienie, że od momentu ustanowienia nowych regulacji jesteśmy pełnoprawnym członkiem zespołu, który będzie swoje...

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Ale wróćmy do meritum i mówmy o tym konkretnym przypadku, bo to są generalne stwierdzenia, prawda?

(Senator Zygmunt Cybulski: Jak to robiono do tej pory? Kto wydawał świadectwa?)

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

Urzędy żeglugi śródlądowej. Ja cały czas powołuję się na analogię do tego, co...
(Senator Zygmunt Cybulski: Wydawały, tak?)

Tak jest, wydawały i nadal...

(*Senator Zygmunt Cybulski*: Wobec tego po co chcecie to wprowadzać, skoro jest to ustalone ustawą?)

Nie, dopiero teraz regulujemy to ustawą.

(*Senator Zygmunt Cybulski*: Na jakiej podstawie?)

Urzędy morskie prowadzą dokładnie taką...

(*Senator Zygmunt Cybulski*: My mówimy o żegludze śródlądowej i proszę nie mówić niczego o urządach morskich. Na jakiej podstawie wydawaliście świadectwa, uprawnienia?)

(*Specjalista w Departamencie Administracji Morskiej i Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury Józef Sikora*: Jeśli można...)

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Proszę.

Specjalista w Departamencie Administracji Morskiej i Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury Józef Sikora:

Przed ustawą z dnia 21 grudnia 2000 r. obowiązywała od 1950 r. ustawa o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych. Ta ustawa regulowała również sprawę kwalifikacji zawodowych członków załóg statków. Na jej podstawie wydane było rozporządzenie ministra żeglugi z 1962 r., które regulowało sprawy wydawania patentów, egzaminowania itd. Proszę państwa, proszę zauważyć, że są to dwie odrębne sprawy. Jeśli chodzi o sprawę opłat za patenty, które wydaje urząd żeglugi śródlądowej, to zaproponowaną zmianą tego nie naruszamy, chcemy natomiast uregulować sprawę egzaminowania, opłat za to egzaminowanie, wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej. To trzeba rozdzielić.

(*Przewodnicząca Genowefa Grabowska*: Było pytanie, jeśli mogę przerwać, jak i gdzie do tej pory te kwestie były uregulowane, bo one musiały być przecież...)

Komisje egzaminacyjne były po prostu finansowane z budżetu. Zawsze był problem z doborem i wynagradzaniem członków komisji, dlatego że nie było pieniędzy. Ludzie płacili za egzaminy, pieniądze były wnoszone do budżetu, a nie można było otrzymać pieniędzy z budżetu na wynagrodzenie członków komisji i w ogóle na działalność komisji. Sprawa samych patentów jako dokumentu jest regulowana w inny sposób.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Pani senator Ferenc.

Senator Genowefa Ferenc:

Dziękuję bardzo, Pani Przewodnicząca.

Ja zgadzam się jeszcze z innymi względów z panem z Biura Legislacyjnego, że tego zapisu nie powinno być. Jestem członkiem Komisji Gospodarki i Finansów Publicznych i myślę, że nie powinniśmy stwarzać środków specjalnych, bo one były dla

czystości finansów publicznych po prostu likwidowane, ograniczane, ażeby było jedno miejsce, w którym środki publiczne są rozdysponowywane.

Chciałabym jeszcze uzyskać odpowiedź na pytanie, czy dotychczas środek specjalny był, bo ja mam wrażenie, że ten środek specjalny tworzy się w tej chwili. W związku z tym ja jestem temu przeciwna, bowiem jest to po prostu niedopuszczalna sprawa, żebyśmy w tym momencie tylko dla takich celów jak opłaty z egzaminów stwarzali środek specjalny.

Inna moja wątpliwość też wynika z mojej pracy w drugiej komisji. Dla mnie jest niezrozumiałe, że w ciągu trzydziestu dni od uchwalenia ustawy zamierza się przekazać dotację na wspieranie ekologicznych form transportu oraz ochrony środowiska w żegludze śródlądowej. Budżet jest uchwalany w takim czasie, że jeśli chodzi na przykład o budżet na 2003 r., trzeba byłoby te środki przekazać jeszcze w 2002 r. – podają to teoretycznie. Co w takiej sytuacji? Dla mnie jest to bardzo dziwna sytuacja, że środki na kolejny rok trzeba byłoby przekazywać w roku poprzedzającym budżet.

Dla mnie osobiście jest to niezrozumiałe i uważam, że taki zapis stwarza pewien precedens: kolejne grupy czy zawody również będą chciały mieć przekazywane środki. W ten sposób mogliby o to zabiegać nauczyciele albo gminy by mogły starać się, ażeby w którejś z ustaw było powiedziane, iż do końca na przykład I kwartału cała subwencja, dotacja ma być przekazana gminom.

Budżet państwa ma określone możliwości finansowe i uważam, że takich zapisów nie powinno być. Dlatego jestem zaskoczona, że akurat nie ma przedstawiciela Ministerstwa Finansów, bowiem chciałabym usłyszeć, że akurat Ministerstwu Finansów takie zapisy są obojętne. Dziękuję.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Pani Senator.
Pan senator Mańkut, bardzo proszę.

Senator Władysław Mańkut:

Będąc gorącym zwolennikiem tej ustawy, potrzeby nowego uregulowania kwestii związanych z samą żeglugą śródlądową, funduszem tej żeglugi, Funduszem Rezerwowym, chciałbym przychylić się do opinii Biura Legislacyjnego i opinii wyrażonej przed chwilą przez panią senator Ferenc, żeby nie tworzyć pewnych precedensów, bo byłyby one bardzo niepożądane, chociażby ze względu na próby uzyskania czystości w prawie finansowym, jakie od dłuższego podejmujemy.

Myślę, że nie byłoby sprzeczności, gdybyśmy pozostawili w ust. 3 zapis mówiący, że za przeprowadzone egzaminy oraz za wydanie patentu, świadectwa pobierane są opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Sądzę, że gdyby był dzisiaj przedstawiciel Ministerstwa Finansów, można by sobie wyobrazić, iż wartość tę można byłoby później odnaleźć w środkach, które byłyby zapisane na ten cel w ustawie budżetowej, nawet dodatkowo, ale już bez tego sztucznego zapisu o tworzeniu środka specjalnego. Myślę, że byłoby to łatwiejsze i chyba lepsze.

Jak powiadam, jestem gorącym zwolennikiem nowej regulacji, ponieważ wiem, jak wygląda nasza żegluga śródlądowa, ale te zapisy powodowałyby w tym, co próbujemy czynić, powstawanie pewnego niepotrzebnego dysonansu. Dziękuję.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Czy możemy najpierw skoncentrować się na poprawce szesnastej, na art. 22, który dotyczy przychodów zaliczanych do środków specjalnych, tak żebyśmy to rozstrzygnęli? Proponowana przez Biuro Legislacyjne poprawka mówi, że w art. 22 skreśliśmy pkt 6. Pojawiły się argumenty za tym. Usłyszeliśmy, że celem wprowadzenia tej poprawki jest dofinansowanie egzaminatorów. Tak ja to zrozumiałam. Dobrze?

**Specjalista w Departamencie Administracji Morskiej i Śródlądowej
w Ministerstwie Infrastruktury**

Józef Sikora:

Jeśli można jeszcze dwa słowa, to chciałbym powiedzieć, że nie chodzi o dofinansowanie. Egzaminatorzy nie będą pracownikami urzędów żegludgi śródlądowej, ale będą powołani przez ministra, jak wynika z ustawy o żegludze śródlądowej, i będą to osoby z zewnątrz. Żeby uzyskać właściwy poziom egzaminów, egzaminatorów należy powołać niestety spoza urzędów żegludgi śródlądowej. To będą pracownicy różnych instytucji, często Polskiego Rejestru Statków itd. Tym ludziom musimy niestety zapłacić, nie ma innej możliwości. Jeżeli nie będziemy płacić i do egzaminowania będziemy ściągać ludzi z urzędu, to poziom niestety bardzo spadnie, co natychmiast zostanie nam zarzucone, tak jak w tej chwili zarzucają nam Niemcy, że mamy na poszczególne patenty zaniżony poziom wymagań egzaminacyjnych.

Zmierzamy do tego, żeby nasze patenty były uznane w Unii Europejskiej. Rozporządzenie w sprawie kwalifikacji zawodowych uwzględnia wszystkie wymagania, jakie obowiązują w Unii Europejskiej, żeby nasze patenty były wprost uznawane jako wystarczające do kierowania statkami w Europie Zachodniej. Nasze statki od czterdziestu lat pływają po wodach Europy Zachodniej...

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Rozumiem, sprawa jest jasna. Rozumiemy, że minister ma określić, kto będzie egzaminował, że będzie powoływał taką komisję. Niech przy tej okazji określi, kto ma płacić, ile ma płacić, jak egzaminatorzy mają być wynagradzani, bo mamy w tym, przyznają panowie, tylko część problemu. Nie wiemy, kto będzie egzaminował, wiemy zaś, że płaci się za egzamin, i wiemy, na jakie konto te zbierane środki są wpłacane. Przyznają panowie, że nie jest to pełna regulacja, raczej taka wpadkowa, która chyba nie powinna mieć miejsca. Takie wrażenie odnoszę po tej dyskusji.

Bardzo proszę, pan senator Mańkut.

Senator Władysław Mańkut:

Chciałbym tylko zwrócić uwagę, że pan w pewnym sensie sugeruje, iż nie najlepiej opłacani pracownicy akademicy, którzy egzaminują na bardzo wysokim poziomie rzesze studentów... Czy z tego tytułu wypuszczają na niskim poziomie absolwentów szkół wyższych?

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Ja bym proponowała nie drażyć w dniu dzisiejszym tematu wynagrodzeń nauczycieli akademickich – dziś jest 1 października. Ja dzisiaj rano przeegzaminowałam dziesięć osób, zupełnie nie pytając, czy i kto kiedykolwiek, bo nikt nam za to nie płaci. To jednak nie oznacza, że wysoko wykwalifikowani specjaliści wydający patenty nie powinni być wynagradzani. Ja uważam, że powinni, dlatego ta regulacja jako regulacja kompleksowa powinna zostać przez stosowną, upoważnioną do tego osobę czy powołany do tego organ państwa wydany.

Czy w tej sprawie chcą państwo jeszcze zabrać głos?

(*Głos z sali:* Proponuję głosować.)

W związku z tym może najpierw przegłosujemy tę sprawę, bo rozumiem, że pozostałe nie były dyskusyjne.

Kto z państwa jest za skreśleniem w art. 22 pktu 6, czyli za wyeliminowaniem tego cząstkowego zapisu? (7)

Dziękuję bardzo. Jednogłośnie.

Tę sprawę mamy więc już wyjaśnioną.

Pozostaje nam jeszcze – nie pytałam państwa o to formalnie – przegłosowanie wszystkich tych poprawek, które przedstawiciel resortu akceptuje. Są to poprawki od pierwszej do piętnastej włącznie, z wyłączeniem poprawki piątej. Żeby mieć z tymi numerami porządek, proponuję zbiorcze przegłosowanie poprawek od pierwszej do piętnastej, z wyłączeniem poprawki piątej.

Kto z państwa jest za? (7)

Dziękuję. Jednogłośnie.

Pozostaje nam jeszcze ostatnia propozycja Biura Legislacyjnego. Jest to poprawka siedemnasta, która dotyczy art. 23.

Bardzo proszę o odniesienie się do niej.

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

Nie chcę w kółko motywować dokładnie tego samego, niemniej jednak na zakończenie powiem, że w dalszym ciągu uważamy, iż te regulacje muszą chronić polski rynek. Zresztą komisja, tak jak powiedziałem, będzie podejmowała te decyzje również z uwzględnieniem specyfiki rynku państw, które są w tej chwili znacznie słabsze ekonomicznie.

Co w tej sprawie jest najważniejsze? Otóż to rozporządzenie, które konkretnie określa wielkość mocy silnika pchaczy na 300 kW, w zasadzie traci moc 29 kwietnia przyszłego roku. Nowe regulacje będą wprowadzane już z uwzględnieniem naszego stanowiska, bo tak uzgodniono w procesie negocjacyjnym. W związku z tym na dzień dzisiejszy, praktycznie rzecz biorąc, nie wiemy, jakie będą ograniczenia od 1 stycznia 2004 r., a już sami na wstępie wprowadzamy sobie ograniczenie, które eliminuje nas z rynku.

W związku z tym prosiłbym Wysoką Komisję jednak o uwzględnienie tego i podtrzymanie przedkładanego przez rząd zapisu, który uwzględnia naszą specyfikę i fakt, że Komisja Europejska w kwestii żeglugi śródlądowej dość elastycznie reguluje te sprawy, bo co cztery lata stosowne rozporządzenia są nowelizowane.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Proszę państwa, ja odnoszę wrażenie, że bez względu na to, jakie my dzisiaj przyjmujemy stanowisko, to albo uderzymy w praktykę, w gospodarkę, albo od momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej będziemy w sprzeczności z prawem, gdyż do tego momentu tego typu postanowienia właściwie mogą funkcjonować. Później znów trzeba będzie wrócić do tego aktu prawnego. To jest jedna z opcji, którą pan mecenas zaproponował, jak można to tak rozwiązać: zostawić, jak jest, a potem do tego wrócić. Można też próbować doszukać się innego rozwiązania.

Była jeszcze w kwestii rozporządzenia propozycja kompromisowa. Ja rozumiem, że idzie o to, aby jednocześnie nie okazało się, iż na rynku funkcjonuje bezpośrednio stosowalne postanowienie rozporządzenia, a także postanowienie w innej albo nawet w tej samej materii w polskim akcie wewnętrznym, bo to również jest niedobre. Tylko czy to czyszczenie nie może być objęte właśnie ustawami horyzontalnymi? Czy narazimy się na zarzut, że wiedząc o tym, nie dokonaliśmy już z góry tego typu wyłączenia? Czy powinniśmy wychodzić przed orkiestrę, skoro do wejścia do Unii Europejskiej mamy jeszcze rok, nawet ciut więcej? Czy nie zostawić tego czasu jako swoistego dla naszej gospodarki morskiej, mówiąc w cudzym słowie, okresu przejściowego?

Ja, proszę państwa, dziwię się, że ta problematyka nie była objęta negocjacjami, że nie podniesiono w trakcie negocjacji tak ważnej kwestii, godzącej przecież w polską rację, w polską gospodarkę wodną. W sprawie transportu można było wynegocjować okresy przejściowe, przynajmniej próbować to zrobić, i mielibyśmy sprawę czystą. Obszar dotyczący transportu został dość dawno zamknięty – z tego, co pamiętam, to chyba już ponad pół roku temu.

Bardzo proszę.

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

Jeśli można, Pani Przewodnicząca, Wysoka Komisjo, to chciałbym powiedzieć, że w negocjacjach ustalono, iż mamy stworzyć na naszym rynku mechanizmy regulacyjne i stworzyć Fundusz Żegluga Śródlądowej. Jest to praktycznie to główne dostosowanie się do prawa unijnego.

Z kolei zapisy tego rozporządzenia – zresztą zostaną one, tak jak powiedziałem, 29 kwietnia przyszłego roku zmienione – wyraźnie mówią o tym, że w krajach, których dotyczy eksploatacja floty śródlądowej, tworzy się mechanizmy pozwalające stwarzać przedsiębiorstwom zajmującym się żeglugą śródlądową warunki podobne do tych, jakie ma konkurencja. Mechanizmy są do uregulowania przez dany kraj.

W negocjacjach nie było mowy o szczegółach technicznych, które są do ustalenia, zwłaszcza że komisja decyzje dotyczące spraw technicznych podejmuje po konsultacji z państwami członkowskimi. Jesteśmy w tej chwili na takim etapie, że praktycznie rzecz biorąc, będziemy już w pracach nad nowym rozporządzeniem brali udział. Jesteśmy w tej chwili związani z tymi wszystkimi organizacjami międzynarodowymi, które zajmują się żeglugą śródlądową.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Ja to rozumiem. Jak nas to przybliży do rozwiązania problemu? Jaka jest propozycja? Resort chce utrzymania status quo, tak?

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

Jakie jest zdanie państwa senatorów?

Bardzo proszę, pani senator Ferenc.

Senator Genowefa Ferenc:

Pani Przewodnicząca, ta ustawa znalazła się na posiedzeniu tej komisji dlatego, że ma na celu dostosowanie prawa polskiego do prawa unijnego. Jeśli tego nie zrobimy, to właściwie nie powinniśmy w ogóle na posiedzeniu naszej komisji tego rozpatrywać. Dziękuję.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję.

To prawda, ale jednocześnie od momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej...

Bardzo proszę.

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

Dziękuję uprzejmie.

Wysoka Komisjo, Panie Ministrze, nie budzi wątpliwości fakt, że regulacje wyłączające stosowanie przepisów ustawy mogą istnieć do dnia wejścia Polski do Unii Europejskiej. Problem jednak dotyczy tego, czy w sytuacji, gdy formułujemy przepis o utracie mocy obowiązującej art. 3 ust. 2, z wyjątkiem problematyki dotyczącej pchaczy i holowników o mocy napędowej nieprzekraczającej 150 kW, nie utrzymujemy z jednej strony błędnej techniki legislacyjnej, z drugiej zaś pewnej fikcji prawnej.

Fikcją jest bowiem stwarzanie wrażenia, iż pchacze i holowniki o mocy napędowej nieprzekraczającej 150 kW znajdować się będą z dniem uzyskania przez Polskę członkostwa w Unii Europejskiej w sytuacji lepszej niż pozostałe podmioty określone w ust. 2, bo do nich również będą się stosować odpowiednie przepisy rozporządzenia. Nie ulega więc dla nas wątpliwości, że z jednej strony jest to sprzeczność, a z drugiej strony jest to bardzo dziwna technika legislacyjna polegająca na tym, iż wyłącza się jednych, zostawia się drugich, a skutek w odniesieniu do jednych i drugich jest de facto ten sam. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Proszę bardzo.

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

Problemem na naszym rynku żeglugi śródlądowej są tylko i wyłącznie holowniki i pchacze, zaś wszystkie występujące w tej chwili rozbieżności, jeśli chodzi o pod-

mioty wymienione jako wyłączone z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, nie dotyczą w ogóle naszych warunków żeglugowych. W związku z tym nie ma w tym zakresie żadnego nierównego traktowania.

Problem dotyczy tylko i wyłącznie określonych jednostek. Jeżeli one będą wyłączone i jeżeli ściśle zastosujemy się do obowiązującego akurat na dzień dzisiejszy zapisu – podkreślam, że na dzień dzisiejszy, bo po wejściu do Unii mogą być zupełnie inne regulacje – jeżeli sztywno się do niego dostosujemy, nie uwzględniając specyficznych potrzeb naszej żeglugi śródlądowej, to będzie można powiedzieć, że ten fundusz będzie martwy, bo nie będzie miał żadnego zastosowania, gdyż my takich jednostek nie mamy.

To są specyficzne jednostki przystosowane do żeglugi na konkretnych rzekach, do pchania czy też holowania konkretnych barek. Jeżeli my mamy na naszych wodach w przeważającej większości barki przystosowane do przewozu, powiem państwu, ciężaru rzędu 400–650 t, to są to w porównaniu z tym, czym w tej chwili operuje się na wodach Unii Europejskiej, maleństwa. Do takich barek są przystosowane nasze pchacze i nasze holowniki.

Ten fundusz ma na celu kreowanie czy też regulowanie rynku w ten sposób, że za jedną złomowaną jednostkę możemy wybudować jedną nową. Jeżeli ograniczymy się i nie będziemy mogli zastosować tej ustawy do jednostek, które są na naszym rynku, to będziemy je po prostu złomować, ale nie będziemy mogli wprowadzić niczego w zamian. Właśnie w ten sposób nasza flota przez ostatnie lata sama się unicestwiła, bo nie było żadnych regulacji, żadnej pomocy dla tej żeglugi. W tej chwili jest ten fundusz, który ma w Unii Europejskiej za zadanie właśnie wspieranie żeglugi śródlądowej. Jeżeli zaś sami się jeszcze, że tak powiem, tym funduszem unicestwimy, to on będzie martwy.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Przy czym mówimy tu o różnych sprawach.

Bardzo proszę.

Senator Zygmunt Cybulski:

Mam pytanie. Przepis mówi, do czego ustawę się stosuje oraz że przepisów ustawy nie stosuje się do pchaczy itd. Czy to oznacza, że nasz tabor jest o mocy poniżej 150 kW?

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

Nasz tabor jest o mocy pomiędzy 150 kW a 300 kW.

(Senator Zygmunt Cybulski: O co więc chodzi?)

Chodzi o to, że zapis, o który zabiega Biuro Legislacyjne, wyłączyłby pchacze o mocy poniżej 300 kW, a nasze mają moc akurat między 150 kW a 300 kW, czyli ten zapis w ogóle wyłączyłby nasze pchacze ze stosowania tej ustawy. Na tym polega problem. Wyłączenie pchaczy o mocy poniżej 150 kW lokuje nas, że tak powiem, w możliwościach stosowania tego funduszu. Jeśli zaś wprowadzimy zapis stricte taki, jaki jest

w rozporządzeniu, czyli mówiący, że wyłącza się pchacze o mocy napędowej nieprzekraczającej 300 kW, to chcę powiedzieć, że my takich jednostek mamy pojedyncze sztuki.

Senator Zygmunt Cybulski:

Ale ja nigdzie tego nie czytam.

(*Głos z sali:* To jest w rozporządzeniu.)

Ale ja mówię o ustawie, proszę pana, my dyskutujemy o ustawie. Przepraszam panią przewodniczącą, ale to się rozmywa, siedzimy już tutaj nie wiadomo jak długo i nie mówimy o ustawie. Mówmy o ustawie. Ustawa jasno coś określa i my mówmy o tej ustawie, a nie o zarządzeniach, które gdzieś ktoś może wyda, może nie wyda. Przepraszam panią przewodniczącą.

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

Tak więc to, co proponuje ustawa – od razu krótko to wyjaśniam – uwzględnia specyfikę naszej floty i nie ogranicza stosowania tej ustawy, ponieważ nasze jednostki mają moc akurat powyżej 150 kW.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

W tym brzmieniu wszystko się zgadza do momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej. Jeżeli wejdziemy do Unii Europejskiej, to wtedy automatycznie obowiązuje rozporządzenie 718, jeśli dobrze pamiętam, które bez względu na to, czy ten zapis w ustawie zostanie, czy nie, będzie się u nas stosowało bezpośrednio. Nie będziemy mieli innego wyjścia, jak coś zrobić również z pchaczami o mocy poniżej 300 kW, które nie będą mogły funkcjonować, bo będzie to niezgodne z rozporządzeniem Unii Europejskiej.

To zaś, że nasza ustawa będzie sprzeczna z tym rozporządzeniem, będzie jedynie powodem tego, że może nas to doprowadzić do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Mamy więc tego typu dylemat, który pojawi się przed nami nie w tej chwili, ale – założmy – za półtora roku. Musimy tylko o tym pamiętać i mieć świadomość, że jeżeli zostawimy to tak, jak jest, to choć na razie nic się nie dzieje, w momencie wejścia Polski do Unii coś będzie się działo. Chyba że rozporządzenie zostanie zmienione, o czym właśnie ze strony resortu słyszeliśmy.

Jeśli to rozporządzenie zostanie zmienione, wtedy nie będzie kolizji i nie będziemy mieli tego problemu, czy ustawą promować naszą flotę i nasze pchacze, czy dostosować się do tego, co ma być w Unii Europejskiej zmienione. Jeżeli nie musimy wychodzić przed szereg, nie musimy się spieszyć, to może zostawmy to tak, jak jest – ja w tej chwili głośno myślę – i nie wprowadzamy zmiany. W takim wypadku miejmy jednak pełną świadomość, że jeżeli aktualny stan prawny się utrzyma, to ta ustawa w momencie wejścia Polski do Unii będzie sprzeczna z prawem unijnym – wtedy, nie teraz, bo teraz nie jest dostosowana do rozporządzenia. I na tym właśnie polega dylemat, który państwo senatorowie muszą rozstrzygnąć.

Jeżeli mamy bezwzględnie dostosować nasze przepisy do rozporządzenia Unii Europejskiej, które i tak wejdzie w życie i będzie na obszarze Polski stosowane bezpośrednio, tak jak prawo polskie, zgodnie z naszą konstytucją, to powinniśmy wprowa-

dzić poprawkę siedemnastą. Jeżeli zaś postąpimy tak, jak chce resort, mówiąc, że tamto rozwiązanie zabije – ja nie wiem, na czym to ma polegać – naszą flotę śródlądową w zakresie małych barek i małych pchaczy, to będziemy mieli do czynienia z zupełnie inną płaszczyzną. Tylko czy my, proszę państwa, tworzymy prawo pod konkretne sytuacje, czy my dbamy o czystość systemu? Czy mamy obowiązek dostosowania prawa, czy mamy w tym przypadku na względzie doraźny interes? Przecież w perspektywie te małe pchacze i tak muszą zniknąć.

(*Senator Dorota Simonides*: Ja mam pytanie. Można?)

Bardzo proszę, Pani Senator.

Senator Dorota Simonides:

Ja mam pytanie zasadnicze: czy ta ustawa – przecież my do niej nie jesteśmy przygotowani merytorycznie – musi być rozpatrywana w Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej, dlatego że jest taki wymóg, czy po prostu była już wcześniej dyskutowana w innej komisji, której członkowie są przygotowani merytorycznie?

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Czy Biuro Legislacyjne ma informację na temat obsługi tej ustawy w innych komisjach?

Bardzo proszę.

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

Tak, oczywiście. Komisja Skarbu Państwa i Infrastruktury nie podzieliła opinii Biura legislacyjnego. Dlatego też obecnie tak jednoznacznie zabiegamy o przyjęcie stosownej poprawki przez Wysoką Komisję jako komisję właściwą w sprawach dostosowania prawa polskiego do prawa Unii Europejskiej. Dziękuję.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję.

Proszę zatem państwa senatorów o rozstrzygnięcie dylematu, czy bezwzględnie dostosujemy nasze przepisy do rozporządzenia, które w tej chwili istnieje w Unii Europejskiej, i czy jako komisja europejska powinniśmy mieć tę dostosowawczość na względzie.

Rozumiem, że Urząd Komitetu Integracji Europejskiej zastrzeżenia dotyczące art. 23 sformułował również na piśmie.

**Specjalista w Departamencie Prawa Europejskiego
w Urzędzie Komitetu Integracji Europejskiej
Jacek Goliński:**

Pani Przewodnicząca, Wysoka Komisjo, poprawka ta była zgłoszona po pierwszym czytaniu w Sejmie, w związku z czym opinię o zgodności wyraziliśmy ustnie. Również ustnie zgłosiliśmy tę sprzeczność w drugim czytaniu. Pisemnie tego nie do-

syłaliśmy ze względu na technikę, jaka po prostu jest przyjęta w Sejmie. Zostało to zapisane do protokołu, a poza tym uczestniczyliśmy w dyskusji na posiedzeniu.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Jak państwa propozycje były przyjmowane w Sejmie? Dlaczego Komisja Europejska nie podzieliła tego ewidentnego, wydawałoby się, stanowiska?

**Specjalista w Departamencie Prawa Europejskiego
w Urzędzie Komitetu Integracji Europejskiej
Jacek Goliński:**

Pani Przewodnicząca, była bardzo burzliwa dyskusja zarówno w podkomisji, jak i później podczas pierwszego i drugiego czytania. Tak jak mówię, po pierwszym czytaniu, w trakcie przyjmowania sprawozdania Komisja Europejska podzieliła pogląd Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej i wprowadziła poprawkę w brzmieniu zaproponowanym dzisiaj przez Biuro Legislacyjne, ale w trakcie drugiego czytania zaproponowano w zgłoszonej poprawce przywrócenie wersji pierwotnej i przegłosowano z kolei tę poprawkę. W związku z tym głosy były podzielone, czego efektem jest obecne brzmienie.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

Zależało mi na tym, żeby także głos Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej znalazł się w naszym protokole.

Proszę państwa, nasza komisja ma czuwać nad dostosowaniem prawa polskiego do prawa Unii Europejskiej. Ja nie wnikam w meritum. Być może dla praktyki nasze stanowisko nie jest wygodne, ale ja nie wyobrażam sobie, żeby z prawnego punktu widzenia można było do tej sytuacji podejść inaczej.

W związku z tym pytam państwa i poddaję pod głosowanie, bo już chyba dalej nie będziemy tego dyskutować, kto z państwa jest za przyjęciem poprawki oznaczającej dostosowanie do rozporządzenia, które w momencie wejścia Polski do Unii Europejskiej będzie obowiązywało bezpośrednio na całym obszarze państwa polskiego? (5)

Kto z państwa jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał od głosu? (2)

Dziękuję bardzo.

To była, jak rozumiem, ostatnia poprawka.

Teraz głosujemy w sprawie całości, to znaczy w sprawie rekomendacji do przedstawienia projektu ustawy w brzmieniu przedłożonym w stosownym druku senackim, z poprawkami zaproponowanymi przez Biuro Legislacyjne, które zostaną przejęte, jak rozumiem, przez sprawozdawcę, z wyjątkiem poprawki piątej.

Kto z państwa opowiada się za całością, z przegłosowanymi wcześniej poprawkami? (7)

Jednogłośnie. Dziękuję bardzo.

Który z panów będzie referował tę ustawę?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pan senator Mańkut jako elblązanin, a więc mieszkający blisko wody.

Dziękuję bardzo, Panie Senatorze.

Proszę państwa, dziękuję państwu za tę długą dyskusję, ale myślę, że...

Proszę państwa, ja przypominam o jutrzejszym nocnym posiedzeniu, które zaczynamy o godzinie 20.00. Będzie to spotkanie z parlamentarzystami europejskimi, którzy przyjadą rozmawiać z nami o sprawach rolnych. To spotkanie będzie wspólne, razem z sejmową Komisją Europejską. Ono potrwa godzinę, więc nie będzie zbyt długie. Odbędzie się w sali konferencyjnej.

(Głos z sali: Materiały łącznie z płytą kompaktową zostały przekazane do kasetek.)

Państwo senatorowie otrzymali z Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, od pana ministra Plewy, naszego negocjatora w sprawach rolnych, materiały łącznie z płytą kompaktową, z pełną dokumentacją w sprawach rolnych. Ja myślę, że jutro ważne będzie nie tyle szczegółowe podejście, jakie jest prezentowane na tej płycie, ale po prostu sensowna rozmowa, bez gwizdków i w nastroju raczej merytorycznym niż humorystycznym.

(Senator Genowefa Ferenc: Proponowałabym, żeby jutro debata nad tymi trzema ratyfikacjami, umowami odbywała się łącznie.)

Chodzi o umowy z Danią, Belgią i Holandią.

(Senator Zbigniew Kulak: Jak najbardziej, tym bardziej że wyznaczaliśmy jednego sprawozdawcę i prowadziliśmy wspólną debatę.)

(Senator Genowefa Ferenc: Jutro od razu przy zatwierdzaniu porządku obrad postawię taki wniosek.)

Dobrze.

(Głosy z sali: One dotyczą tego samego, minimalnie się różnią.)

Ja jeszcze raz przypominam państwu senatorom, by reklamować swoje wyjazdy zagraniczne i przekazywać do sekretariatu informacje o państwa ewentualnych wojazach merytorycznych. Te informacje znajdują się w Internecie.

Zamykam posiedzenie komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 20 minut 40)

