



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

**Zapis stenograficzny**  
**(874)**

136. posiedzenie  
Komisji Gospodarki Narodowej  
w dniu 6 maja 2009 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski (druk senacki nr 555, druki sejmowe nr 1515 i 1801).
2. Rozpatrzenie ustawy o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (druk senacki nr 553, druki sejmowe nr 1835,1880 i 1880-A).

*(Początek posiedzenia o godzinie 13 minut 07)*

*(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Jan Wyrowiński)*

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Szanowni Panowie Senatorowie, Pani Minister!

Pozwolę sobie otworzyć kolejne posiedzenie naszej komisji, witając panią minister Wypych-Namietko.

Teraz w punkcie porządku obrad mamy rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski.

Skoro nie słyszę uwag dotyczących tego porządku, to oddaję głos pani minister i proszę o przedstawienie powodów, dla których rząd nowelizuje tę ustawę.

Bardzo proszę, Pani Minister.

**Podsekretarz Stanu z Ministerstwie Infrastruktury  
Anna Wypych-Namietko:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo!

Ustawa o zmianie ustawy – Kodeks morski ma na celu wprowadzenie do prawa polskiego nowej konwencji zwanej konwencją bunkrową. Tu od razu wyjaśnienie: bunkier to jest olej napędowy statku. W taki sposób używa się tego określenia na całym świecie, także w języku marynarzy. W języku polskim również jest to określenie prawidłowe.

Do tej pory w polskim prawodawstwie i w kodeksie morskim istniały mechanizmy prawne pozwalające dochodzić odszkodowania za szkody poniesione z tytułu zanieczyszczenia różnymi substancjami – były to rozwiązania z konwencji o odpowiedzialności cywilnej. Spośród substancji, które ogólnie były uważane za substancje szkodliwe, nie wyodrębniono oleju bunkrowego, czyli tej części paliwa, która nie była ładunkiem, ale miała być wykorzystywana przez statek, żeby mógł odbywać swoją podróż.

Zgodnie z działaniami Międzynarodowej Organizacji Morskiej tak zwana konwencja bunkrowa, mówiąca o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejami bunkrowymi, weszła w życie 21 listopada 2008 r., to znaczy, że od tego momentu zobowiązania wynikające z tej konwencji, a dokładnie odszkodowania... ubezpieczenia gwarantujące wypłatę odszkodowań za dokonane zanieczyszczenia były wymagalne.

W Polsce przez okres przejściowy, od 21 listopada 2008 r. do momentu opublikowania ratyfikacji, wypełniamy zobowiązania tej konwencji zgodnie z decyzją ministra wynikającą z ratyfikacji... Dobrze mówię?

*(Głos z sali: To są wytyczne.)*

---

To wytyczne ministra wynikające z tego, że Polska jest już stroną tej konwencji. Jeżeli chodzi o zgodność z prawem Unii Europejskiej, Rada Unii Europejskiej...  
(*Sygnal telefonu komórkowego*)

O, przepraszam.

Przepraszam bardzo, Wysoka Komisjo, ale mam kolejkę na sali sejmowej i dostałam właśnie informację w tej sprawie.

Nowelizacja kodeksu jest wywołana również decyzją Rady Unii Europejskiej z 19 września 2002 r., która wezwała państwa członkowskie do podjęcia wszelkich niezbędnych działań w celu wdrożenia konwencji do prawa krajowego. Ratyfikacja konwencji bunkrowej w Polsce nastąpiła 23 marca 2006 r., a teraz mamy obowiązek zaimplementowania już szczegółów wynikających z tej ratyfikacji.

Nowelizacja kodeksu została przygotowana w taki sposób, że w części kodeksu, w tytule VII w dziale III po rozdziale 1 dotyczącym zanieczyszczeń substancjami szkodliwymi wprowadzono rozdział 1a zatytułowany „Zanieczyszczenia olejami bunkrowymi”. Pod względem budowy te rozdziały są swoimi, że tak powiem, lustrzanymi odbiciami, jest między nimi odpowiedniość.

Ratyfikacja i wprowadzenie przepisów szczegółowych konwencji bunkrowej zobowiązuje państwa do wydawania statkom własnej bandery certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe w postaci ubezpieczenia dokonanego poprzez kluby ubezpieczeniowe zajmujące się ubezpieczeniami morskimi bądź gwarancji bankowych. Jednocześnie państwa portu mają prawo weryfikować taką odpowiedzialność państw bandery – czyli statki wchodzące do portów innych państw powinny taki certyfikat okazywać na wezwanie odpowiednich służb inspekcyjnych.

Jeśli chodzi o szczegóły techniczne wprowadzenia tej konwencji, to w Polsce certyfikat w imieniu administracji morskiej wydawany jest statkom polskiej bandery przez dyrektorów urzędów morskich. Co do zastosowania, to postanowienia konwencji bunkrowej dotyczą statków o tonażu przekraczającym 1 tysiąc t rejestrowych brutto. Koszt wydania takiego certyfikatu określiliśmy na podstawie standardów europejskich już w trakcie procedowania w komisji nadzwyczajnej do spraw kodyfikacji – przyjęliśmy stałą kwotę, niezależnie od wielkości statku, co wynika z tego, że czynności podejmowane przez administrację morską z tytułu postępowania administracyjnego są identyczne w odniesieniu do statku dużego i statku małego. Jest to po prostu weryfikacja dokumentów gwarantujących zabezpieczenie finansowe i wystawienie nowego certyfikatu bądź potwierdzenia – czy uznania – ważności certyfikatu wydanego przez inne upoważnione instytucje.

Jeśli chodzi o inne szczegóły techniczne, to myślę, że byłoby może wygodniej odpowiadać na pytania Wysokiej Komisji.

A jeśli chodzi o podsumowanie, to powiedziałabym, że jest to rodzaj odpowiedzialności cywilnej, jaka występuje na przykład w ubezpieczeniach samochodów. Czyli jest to gwarancja... Posiadanie takiego ubezpieczenia, a jednocześnie certyfikatu stwierdzającego, że rzeczywiście to ubezpieczenie funkcjonuje, ułatwia sytuację, gdy jest dochodzenie roszczeń z tytułu zanieczyszczeń spowodowanych różnymi zdarzeniami na wodzie. To mogą być roszczenia różnych osób prawnych i instytucji, zarówno administracji, jak i plażowiczów, którzy nagle znajdują się na przykład w plamie ropy czy czegoś takiego. Tak że chodzi tu po prostu o ułatwienie w przypadku dochodzenia roszczeń. Polska administracja ma prawo dochodzenia tego typu odpowiedzialności na polskich wodach terytorialnych i w polskiej strefie ekonomicznej. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję, Pani Minister, za obrazowe i konkretne wystąpienie.  
Bardzo proszę, Biuro Legislacyjne.

**Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu  
Adam Niemczewski:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.  
Biuro Legislacyjne nie zgłasza uwag do tej ustawy. Dziękuję.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję bardzo.  
Panowie Senatorowie, czy mają panowie pytania?  
Pan senator Kleina, bardzo proszę.

**Senator Kazimierz Kleina:**

Pani Minister, pierwsze pytanie. Ta konwencja dotyczy statków o tonażu powyżej 1 tysiąca t rejestrowych brutto. A co ze statkami mniejszymi?

I drugie pytanie. Kto będzie sprawdzał ze strony polskich służb te certyfikaty? Czy urzędy morskie, czy administracja portów, czy ewentualnie jakieś inne służby?

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Bardzo proszę, Pani Minister.

**Podsekretarz Stanu z Ministerstwie Infrastruktury  
Anna Wypych-Namietko:**

Dziękuję bardzo.  
Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Pytanie pierwsze. Mniejsze statki praktycznie nie wychodzą w podróże międzynarodowe – chyba że są to statki specjalne, na przykład holowniki, które dostają takie zatrudnienie. W związku z tym takie statki podlegają ogólnym przepisom wynikającym i z kodeksu, i z konwencji Marpol, i ustawy o bezpieczeństwie morskim. Poza tym, jak już powiedziałam, statek o tonażu 1 tysiąca to jest statek...

*(Głos z sali: Nieduży.)*

Bardzo nieduży. Obrazowo mówiąc: mający około 60 m długości. Rzadko kiedy takie statki jako statki handlowe uczestniczą w międzynarodowej wymianie towarowej.

Tak naprawdę roszczenia możliwe z tytułu konwencji bunkrowej dotyczą relacji międzynarodowych. A to w prawie morskim zawsze jest najtrudniejsza dziedzina, bo musimy działać w obszarze obowiązywania różnych przepisów, różnych praw właściwych, a więc prawa narodowości armatora, prawa państwa bandery, prawa państwa portu i prawa państwa przybrzeżnego. W celu unifikowania i harmonizowania zobowiązań i wymagań Międzynarodowa Organizacja Morska przygotowuje konwencję, umowę międzynarodową. Dzięki temu każdy może wyprowadzić takie roszczenia na forum międzynarodowe i obrać właściwy sposób postępowania.

Drugie pytanie. Do inspekcjonowania i sprawdzania certyfikatów bezpieczeństwa, różnych certyfikatów, od certyfikatu rejestru poprzez certyfikat bezpiecznej obłady po certyfikaty zabezpieczające odpowiedzialność cywilną z tytułu zanieczyszczeń, uprawnione są w różnych państwach służby inspekcyjne, najczęściej to są służby państwa portu. W niektórych krajach dopuszczona do tego typu inspekcji jest również straż graniczna. Dziękuję.

*(Senator Kazimierz Kleina: A w Polsce nie?)*

W Polsce również. Zarówno straż graniczna, jak i inspekcja państwa portu. We wszystkich naszych portach funkcjonują organy inspekcyjne zwane inspekcją państwa portu, wydzielone w inspektoratach bezpieczeństwa żeglugi. Dziękuję.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję bardzo, Pani Minister.

Nie ma innych pytań panów senatorów. Nie widzę chętnych. Nie zgłoszono też żadnych poprawek.

W związku z tym kto z panów senatorów jest za przyjęciem ustawy w takim kształcie, w jakim otrzymaliśmy ją z Sejmu? (8)

Dziękuję.

Kto jest przeciwny? (3)

Kto się wstrzymał od głosu? (0)

Stwierdzam, że w tej sprawie komisja większością głosów zdecydowała o tym, aby pozytywnie odnieść się do tej ustawy w kształcie, w jakim otrzymaliśmy ją z Sejmu. Dziękuję bardzo.

Proponuję, aby sprawozdawcą był pan senator Kazimierz Kleina.

Czy są inne kandydatury? Nie ma. Czy jest sprzeciw wobec tej kandydatury?

*(Głos z sali: Nie ma.)*

Nie ma sprzeciwu. W związku z tym uznaję, że komisja zdecydowała, że sprawozdawcą jest pan senator Kazimierz Kleina.

Dziękuję bardzo pani minister i osobom towarzyszącym za uczestnictwo w posiedzeniu komisji.

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Tak, tak. Dziękuję bardzo.

Szanowni Panowie, za moment będą tutaj przedstawiciele Ministerstwa Skarbu Państwa i przejdziemy do...

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Rozumiem. I przejdziemy do punktu ostatniego naszych dzisiejszych obrad, czyli do ustawy o terminalu LNG.

*(Przerwa w obradach)*

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Pozwolę sobie wznowić posiedzenie i powitać naszych nowych gości, którzy przybyli do nas w związku z punktem drugim naszego posiedzenia, a ten punkt, jak panowie senatorowie zapewne wiedzą, dotyczy rozpatrzenia ustawy o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu.

Jak państwo wiedzą, w skrócie to funkcjonuje jako terminal LNG i takie jest, że tak powiem, publiczne logo tego projektu.

Witam pana ministra Krzysztofa Żuka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa, wraz z towarzyszącymi osobami. Witam ponownie dziś wiceprezes Urzędu Zamówień Publicznych, panią Izabelę Jakubowską. Witam przedstawicieli rozlicznych instytucji, które są zainteresowane wprost bądź pośrednio tym przedsięwzięciem, przedstawicieli firmy PGNiG, przedstawicieli firmy Gaz--System, przedstawicieli Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, a także pana Andrzeja Borowca, dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. Bardzo serdecznie wszystkich witam.

Szanowni Państwo, proponuję, abyśmy najpierw wysłuchali informacji pana ministra Żuka o przedmiocie tej ustawy, potem Biura Legislacyjnego, a potem otworzę dyskusję i udzielię głosu panom senatorom, by mogli zgłosić ewentualne uwagi, opinie, a także poprawki.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

### **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Krzysztof Żuk:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Temat, którym rząd zajmował się już w ubiegłym roku, temat dywersyfikacji kierunków i źródeł zaopatrzenia w gaz, nabrał szczególnego znaczenia w kontekście tego, co się stało w zimie – zachwiania dostaw gazu z kierunku wschodniego. W związku z powyższym omawianą inicjatywę legislacyjną należy traktować jako priorytetową. I tak też rząd ją w swoich zaleceniach i w dokumentach przedstawiał.

Projekt ustawy określa zasady przygotowania, realizacji i finansowania inwestycji w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego oraz inwestycji towarzyszących. A zatem mówimy tutaj zarówno o samym terminalu, jak i o porcie zewnętrznym, o falochronie, o rozbudowie sieci ogólnopolskiej, tu zwłaszcza gazociągu Świnoujście – Szczecin i gazociągów na Pomorzu Zachodnim, mówimy w ogóle o projektach sieciowych na terenie północnej Polski, wraz z magazynami na gaz. Ta ustawa ma ułatwić realizację inwestycji głównie poprzez przyspieszenie procedur w postępowaniach administracyjnych, ma również ułatwić ich realizację poprzez umożliwienie wyłączenia stosowania przepisów ustawy – Prawo zamówień publicznych, jeśli występują przesłanki istotnego interesu bezpieczeństwa państwa, no i stosowania tutaj zasad przejrzystości, konkurencyjności i niedyskryminacji, co też jest ważne.

Ta ustawa poddawana była dosyć wnikliwej analizie przez wszystkie instytucje, które będą zaangażowane w jej realizację. Mówimy tutaj zarówno o spółkach PGNiG, Gaz-System, jak i o instytucjach państwowych i urzędach, które zgodnie z procedurą ustaloną przez Radę Ministrów, a w szczególności w związku z powołaniem komitetu sterującego przez ministra skarbu państwa, w dyskusji nad tą ustawą uczestniczyły. I wydaje nam się, że dopracowaliśmy się dobrej ustawy, która pozwoli w sposób istotny przyspieszyć procesy związane z realizacją tej inwestycji infrastrukturalnej.

Co do szczegółowych zapisów, to wydaje mi się, że bardziej efektywne byłoby nie prezentowanie ich, ale skoncentrowanie się na odpowiedziach na pytania zgłaszane przez państwa bądź na wątpliwościach, które tutaj zostaną wyartykułowane. W naszym

przekonaniu po dyskusjach dopracowaliśmy się ustawy, która uwzględnia zarówno formalne uwarunkowania płynące z prawa europejskiego, jak i uwagi, które pojawiły się w toku dyskusji ze strony różnych urzędów państwowych. Ale nigdy nie jest tak, żeby prawa nie można było doskonalić – i dzisiejsza dyskusja też temu służy.

Jesteśmy tutaj do państwa dyspozycji, by wyjaśniać te szczegółowe regulacje. Będziemy posiłkować się zarówno wiedzą przedstawicieli spółki Gaz-System, jak i przedstawicieli ministerstwa: pana dyrektora Mikołaja Budzanowskiego i pana dyrektora Wardzińskiego oraz Krzysztofa Głowackiego, którzy pracowali...

(*Głos z sali*: Głogowskiego.)

...Głogowskiego – przepraszam – którzy pracowali nad tą ustawą od samego początku.

### **Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Panie Mecenasiu, bardzo proszę. Biuro Legislacyjne.

### **Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu**

**Adam Niemczewski:**

Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Biuro Legislacyjne ma do tej ustawy dwie uwagi o charakterze, wydaje mi się, porządkującym, dlatego nie zaproponowałem tu konkretnych rozwiązań legislacyjnych. Ale gdyby pojawiły się jakieś poprawki o charakterze bardziej merytorycznym, to moglibyśmy się zastanowić, czy należy je wprowadzać.

Pierwsza uwaga dotyczy sytuacji, w której inwestor stara się... składa wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji w zakresie terminalu. Przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji inwestor musi wystąpić o opinie różnych właściwych organów, w tym również o opinię dyrektora właściwego urzędu morskiego. Ponieważ jednym z inwestorów w zakresie terminalu jest Urząd Morski w Szczecinie, który jest tak naprawdę jednostką pomocniczą dyrektora urzędu morskiego, to ten urząd będzie występował do swojego dyrektora o opinię w swojej sprawie. Wydaje się, że dla porządku należałoby tu wyłączyć obowiązek zasięgnięcia opinii dyrektora w tym zakresie, ponieważ to właśnie ten dyrektor kieruje zainteresowanym urzędem morskim i trudno sobie wyobrazić, żeby wydał inną opinię niż pozytywna.

Druga uwaga odnosi się do art. 31 ust. 1 ustawy. Dotyczy on udzielania zamówień na realizację inwestycji w zakresie terminalu. Przepis ten stwierdza, że zamówienia związane z realizacją inwestycji określonych w art. 2 ust. 2, czyli w zakresie terminalu, będą realizowane zgodnie z art. 4 pkt 5 ustawy – Prawo zamówień publicznych, co pozwoli na niestosowanie tej ustawy, ponieważ są to inwestycje wymagane ze względu na istotny interes bezpieczeństwa państwa. Wydaje mi się, że art. 31 ust. 1 nie niesie żadnej treści normatywnej, ponieważ wszystkie inwestycje w zakresie terminalu, zgodnie z art. 1 ust. 1 ustawy, określającym zakres ustawy, są inwestycjami wymaganymi ze względu na istotny interes bezpieczeństwa państwa. I wydaje mi się, że to wyłączenie dotyczące ustawy o zamówieniach publicznych jest zbędne, ponieważ wiadomo, że te inwestycje realizowane w zakresie terminalu – nie mówię tu o inwesty-



cjach towarzyszących – będą wymagane ze względu na istotny interes bezpieczeństwa państwa. Bo tylko takie inwestycje są realizowane na podstawie tej ustawy, w tym szczególnym trybie. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję, Panie Mecenasiu.

Bardzo proszę, czy ktoś chce zabrać głos?

Pan senator Dobrzyński, bardzo proszę. Najpierw opozycja, potem rządzący. Bardzo proszę. Potem pan senator Iwan.

**Senator Jan Dobrzyński:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący. Nie sądzę, żeby w tej kwestii była na tej sali opozycja.

Panie Ministrze, ja mam kilka pytań. Pierwsza sprawa: nie doczytałem się terminu realizacji tej inwestycji, niezwykle potrzebnej dla naszego kraju.

Przy okazji, wypada podziękować za ten projekt, za tę ustawę.

Sprawa druga: czy kryzys światowy, który dotknął również nasz kraj, nie będzie zagrożeniem dla realizacji tej inwestycji?

I pytanie trzecie: czy w ministerstwie powstanie komórka, która będzie nadzorować tylko i wyłącznie tę inwestycję, czy też będzie ona traktowana jako kolejna inwestycja, którą realizują podmioty podległe ministrowi skarbu państwa? Dziękuję.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję, Panie Senatorze.

Panie Ministrze, bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Krzysztof Żuk:**

Najpierw odpowiem panu senatorowi, a potem, w kwestii odniesienia się do uwag Biura Legislacyjnego, poproszę pana Krzysztofa Głogowskiego o wyjaśnienia.

Panie Senatorze, tutaj mamy do czynienia z właściwą kontynuacją działań ponad podziałami. Ja tu dziękuję za te słowa uznania, ale one się należą również naszym poprzednikom, ponieważ myślenie o dywersyfikacji jest zasługą obydwu ostatnich rządów. Tak że działania, które zmierzają do przyjęcia tej ustawy, są taką kropką nad „i”.

To wszystko oczywiście było poprzedzone wieloma opracowaniami analitycznymi i konkretnymi decyzjami. Chciałbym tu tylko przypomnieć, że w lutym była wydana decyzja środowiskowa w części morskiej, w marcu – decyzja środowiskowa w części lądowej, w tej chwili kończy się już chyba odbiór prac wykonawcy dokumentacji, a niedługo spółka Polskie LNG będzie składała wniosek o pozwolenie na budowę. Inaczej mówiąc, te działania są na tyle zaawansowane, iż przyjęcie tej ustawy odbywa się w rzeczywistości dobrym momencie, bo wchodzi w pewne etapy postępowania związanego z realizacją inwestycji.

Zakładamy, że termin realizacji inwestycji to będzie rok 2014. Jeśli się uda sprawnie, między innymi dzięki tej ustawie, zrealizować inwestycje, to będzie to przełom 2013 i 2014 r. Zakładamy, że to jest pierwszy możliwy termin realizacji.

Czy kryzys nie zablokuje tego? Nie. Mamy w tej chwili, wspólnie z zarządem Gaz-Systemu, wstępne analizy dotyczące finansowania i widzimy możliwość zrealizowania tej inwestycji. Nie dostrzegamy zagrożeń, które płyną z rynku finansowego. Jesteśmy przekonani, że ta inwestycja zostanie zrealizowana dzięki zabezpieczeniu finansowania w taki sposób, w jaki projektuje to grupa Gaz-System.

Nadzór nad tym jest oczywiście jeden, w ministerstwie skarbu, w departamencie nadzoru i prywatyzacji, ale pan dyrektor Mikołaj Budzanowski zbudował też zespół merytoryczny, który będzie, można powiedzieć, komitetem sterującym w kwestii tych działań. I oczywiście poprzez sprawowanie nadzoru właścicielskiego nad spółkami będziemy motywowali, tak to może nazwijmy, zarządy spółek do tego, by te harmonogramy były dotrzymywane. Chcemy oczywiście, by te wszystkie zadania były realizowane wcześniej niż później.

Jednocześnie chcę tylko przypomnieć – bo był już wydany komunikat – że grupa PGNiG zawarła już stosowną umowę ramową na dostawy gazu skroplonego, tak że te działania idą równolegle, wydają się wzajemnie uzupełniać. Nie dostrzegamy na dziś żadnych zagrożeń dla tej inwestycji.

Jeśli chodzi o pierwsze uwagi Biura Legislacyjnego, Panie Przewodniczący, to poprosiłbym pana Krzysztofa Głogowskiego o odpowiedź.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Bardzo proszę, Panie Mecenasiu...

*(Radca Ministra Skarbu Państwa Krzysztof Głogowski: Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący...)*

A, jeszcze chciałbym powitać panią senator Grażyną Sztark, która jest zainteresowana w sposób szczególny tą inwestycją ze względu na kwestie terytorialne. Pani senator nie jest członkinią naszej komisji, ale bardzo serdecznie ją witamy.

**Radca Ministra Skarbu Państwa Krzysztof Głogowski:**

Jeśli można, to pozwolę sobie odnieść się do uwag czy sugestii natury legislacyjnej, bo tu rzeczywiście, jak powiedział pan dyrektor Biura Legislacyjnego, nie ma konkretnych propozycji zapisów, ale też być ich tak naprawdę nie musi.

Co do pierwszej kwestii, to takie sytuacje są dosyć często spotykane w prawie, szczególnie na styku imperium i dominium, kiedy dany organ występuje jako organ w postępowaniu administracyjnym, a jego aparat pomocniczy czy też ten sam organ, przywołam tu choćby ministra skarbu państwa, występuje jednocześnie jako gospodarz majątku państwowego. Tu mamy do czynienia z podobną sytuacją. Przywołam podobne przypadki istniejące w prawie na gruncie ustawy o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa czy ustawy o komercjalizacji, gdzie minister skarbu państwa w zakresie prywatyzacji bezpośrednio jest organem wydającym zgodę na przeprowadzenie takiej prywatyzacji organowi założycielskiemu przedsiębiorstwa państwowego, a jednocześnie mamy taką sytuację, że po reformie centrum administracyjnego i gospodarczego rządu dla znacznej liczby przedsiębiorstw państwowych to właśnie minister skarbu państwa był i nadal jest organem założycielskim. Czyli można by powiedzieć, że mamy do czynienia z taką samą sytuacją, to znaczy że minister skarbu państwa, realizując proces prywatyzacji bezpośrednio, sam do siebie musiałby występować o wy-

rażenie zgody na wydanie zarządzenia w sprawie takiej prywatyzacji. Ale oczywiście tak nie jest, bo istnieje ugruntowany w prawie pogląd, że jeżeli temu samemu organowi przysługują kompetencje słabsze i silniejsze, to silniejsza oczywiście pochłania słabszą. Więc jeżeli urząd morski w Szczecinie, czyli aparat pomocniczy, realizuje inwestycję, to jest oczywiste, że nie będzie wymagało to opinii dyrektora urzędu morskigo, bo on za tę inwestycję odpowiada. A ewentualna korekta ustawy mogłaby spowodować taką komplikację, że moglibyśmy przez przypadek nie uchwycić takiego stanu faktycznego, w którym w obszarze kompetencji dyrektora urzędu morskigo działałby inny inwestor realizujący fragment inwestycji w zakresie terminalu. I dlatego myślę, że taka ingerencja ustawodawcza jest zbędna, jest niepotrzebna. Co do drugiej kwestii... To nie jest istotny błąd ustawodawczy, jeżeli w ogóle można to ujmować w kategoriach błędu. No, występuje w tym jednym przypadku zbieg kompetencji silniejszej i słabszej.

Jeżeli chodzi o art. 31, to pozwolę sobie nie zgodzić się z opinią Biura Legislacyjnego, że art. 31 jest pozbawiony treści normatywnej, bowiem zakres jego regulacji jest nieco odmienny niż art. 2. Art. 2 mówi o inwestycjach w zakresie terminalu, wymienia te inwestycje i mówi, że są one inwestycjami wymaganymi ze względu na istotny interes bezpieczeństwa państwa...

*(Głos z sali: Chodziło o art. 1.)*

...a art. 31 mówi o zamówieniach publicznych związanych z realizacją tej inwestycji. To nie inwestycje są zamówieniami publicznymi, o których mowa w art. 31, tylko zamówienia będą konieczne do realizacji tych inwestycji. I nie wszystkie zamówienia związane z realizacją inwestycji wymaganych ze względu na istotny interes bezpieczeństwa państwa będą zamówieniami, które również mają tę cechę, określoną w art. 4 ustawy – Prawo zamówień publicznych jako cecha istotna pozwalająca na niestosowanie przepisów tej ustawy. Dlatego ta norma jest konieczna. To jest wyraźna wskazówka ustawodawcy, że jeśli zamówienie, czyli na przykład wybór generalnego realizatora inwestycji, służy realizacji tej inwestycji, to to zamówienie jest wymagane ze względu na istotny interes bezpieczeństwa państwa, ale nie każde zamówienie jest takie, bo na przykład zakup ołówków czy kserokopiarek do kopiowania dokumentów już na pewno nie będą zamówieniami wymaganymi ze względu na istotny interes bezpieczeństwa państwa, mimo że takie koparki będą niezbędne na przykład do tego, aby prowadzić odpowiednią dokumentację postępowania. Tak że zakres regulacji obu przepisów jest odmienny. W art. 1 jest mowa o inwestycjach, a w art. 31 jest mowa o zamówieniach związanych z tymi inwestycjami. A zatem trudno tutaj podzielić pogląd, że przepis art. 31 ustawy jest zbędny. Zresztą ta sprawa była przedmiotem ożywionej dyskusji jeszcze w toku prac rządowych nad projektem ustawy. Był to przepis, który budził bardzo wiele emocji. Chodziło tutaj o zastosowanie takiej konstrukcji, która pozwalałaby na uniknięcie powstania choćby cienia wątpliwości co do zgodności tego projektu czy samej ustawy z prawem wspólnotowym. Teraz w tym zakresie mamy już pozytywną opinię Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej, zapis ten jest również uzgodniony z prezesem Urzędu Zamówień Publicznych. I jest to zapis, który w ocenie autorów projektu, ale też już ustawodawcy, jest zapisem niezbędnym i niezwykle istotnym.

### **Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję, Panie Mecenasiu.

Chciałbym jeszcze, gwoli formalności, zapytać, czy w posiedzeniu uczestniczą przedstawiciele podmiotów prowadzących działalność lobbingową w rozumieniu

ustawy o działalności lobbingowej w stanowieniu prawa. Nie ma nikogo takiego, w związku z tym dalszych pytań o to nie będzie. Dziękuję bardzo.

Pan senator Iwan, bardzo proszę.

**Senator Stanisław Iwan:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Ja bym chciał zadać pytanie doprecyzowujące, gdyż otrzymaliśmy już odpowiedź na pytanie, o ile ta specustawa przyspieszy możliwości wykonania inwestycji. W zakresie budowy gazoportu, która jest realizowana ze względu na istotny interes bezpieczeństwa państwa, uczestniczy między innymi Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz-System, a jedną z inwestycji czy też jedną z grup inwestycji towarzyszących stanowi inwestycja operatora związana z budową gazociągów. Wiem skądinąd, i nie jest to żadna tajemnica, że takim szczególnie wąskim gardłem jest odcinek gazociągu Szczecin – Lwówek. Chciałbym spytać, czy skoro te inwestycje towarzyszące są wyłączone spod tej specustawy... to znaczy są objęte tą specustawą, ale wyłączone w zakresie zamówień publicznych, to czy tutaj nie grozi jakieś opóźnienie. Czy nie będzie tu takiego efektu, że na przykład w roku 2014 gazoport będziemy mieli ukończony, tylko nie będzie czym gazu wyprowadzić? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję, Panie Senatorze.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Krzysztof Żuk:**

Słuszna uwaga, Panie Senatorze. Ta inwestycja, o którą pan pyta, nie jest wyłączona z tej części ustawy, w której tworzone są usprawnienia administracyjne, natomiast rzeczywiście wyłączona jest z tej pierwszej części, bo tam chodzi o terminal. Ale o szczegółowe wyjaśnienia poprosiłbym pana Krzysztofa Głogowskiego... Albo raczej przedstawiciela Gaz-Systemu – przepraszam, Panie Przewodniczący – bo padło tu konkretne pytanie: o gazociąg Szczecin – Lwówek. A więc jeśli można, to proszę o wyjaśnienie realizacji tej inwestycji.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Bardzo proszę się przedstawić i...

**Dyrektor Pionu Rozwoju i Inwestycji  
w Operatorze Gazociągów Przesyłowych „Gaz-System” SA  
Rafał Wittman:**

Oczywiście. Dzień dobry, Rafał Wittman, jestem dyrektorem pionu rozwoju i inwestycji w Gaz-Systemie.

Szanowni Państwo, gazociąg Szczecin – Lwówek jest oczywiście bardzo istotny w związku z koniecznością wyprowadzenia gazu z terminala dalej, w głąb systemu

przesyłowego, między innymi do magazynu gazu w Wierzchowicach. W tej chwili faktycznie rozpoczynamy proces projektowania tego gazociągu, tak naprawdę trwa teraz przetarg na wyłonienie wykonawcy dokumentacji projektowej gazociągu. Zakładamy, że termin wykonania tej dokumentacji projektowej wypadnie na koniec 2011 r. Czyli to będzie około dwóch lat projektowania.

Do tej pory, jeżeli chodzi o wykonywanie dokumentacji projektowej, faktycznie niezwykle istotne problemy wiązały się zazwyczaj z procedurami zmian w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego – czyli tu wchodzi w grę ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – i z uzyskiwaniem dostępu do terenu, na którym ma być ułożony gazociąg. Zwracam uwagę, że my zajmujemy teren w inny sposób, niż zajmuje się go pod budowę dróg i autostrad, gdyż tak naprawdę nie przejmujemy go na własność. My po prostu potrzebujemy do niego dostępu, żeby ułożyć gazociąg w ziemi. A sam sposób zagospodarowania tego terenu pozostaje niezmienny, czyli grunty rolne zostają rolnymi, mogą być wykorzystywane w tym samym celu.

Ten projekt ustawy wprowadza naprawdę niezwykle usprawnienia procesu uzyskiwania właśnie dostępu do terenu. Mamy tu pewien mechanizm, który już znamy, który zna prawodawstwo polskie – jest to oczywiście ustawa autostradowa, umożliwiająca przyspieszenie procesu uzyskiwania dostępu do terenu poprzez ograniczenie praw rzeczowych, jednak za godziwe wynagrodzenie. Czyli tutaj mamy cały, powiedzmy, mechanizm, zbudowany tak, że właściciele dostaną wynagrodzenie za to, że ten teren się zajmie. I nie będą blokować procesu inwestycyjnego. A mamy w historii budowania gazociągów przykłady – złe przykłady – wieloletnich spraw z właścicielami gruntów, procesów sądowych, różnych postępowań, które blokowały budowę ważnych inwestycji. Takie elementy ryzyka zostały wyeliminowane poprzez wprowadzenie w ustawie odpowiednich mechanizmów.

### **Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję bardzo.

Takie sprawy jeszcze trwają, chociażby z gazociągiem jamalskim.

Ja może pozwolę sobie zabrać głos, a potem pan senator Banaś. Dobrze? Jeżeli pan pozwoli...

Pan minister był uprzejmy tutaj zauważyć, że w zasadzie wchodzimy z tą ustawą, gdy rzecz jest już w biegu, bo inwestycja jest już realizowana. Ustawa ta ma tylko charakter pomocniczy, jest to specustawa, wykorzystująca doświadczenia, o tym też tutaj wspomniano, specustaw autostradowych i kolejowych, a także, jak sądzę, wykorzystująca doświadczenia międzynarodowe. Z uwagi na skalę tego przedsięwzięcia i fakt, że nie dotyczy to tylko gazoportu, ale również zbiorników przechowywania gazu i sieci gazowniczej, tego typu doświadczenia, jak sądzę, trzeba by było tutaj wykorzystać.

Mam, Panie Ministrze, takie pytanie. W tej chwili, o ile się nie mylę, mamy możliwości składowania gazu w zbiornikach na poziomie chyba 1,8 miliarda m<sup>3</sup>. Prawda? Jaka w rezultacie tych przedsięwzięć będzie docelowa pojemność tych trzech zbiorników, to znaczy Mogilna, Wierzchowic i Kosakowa? Czy ta pojemność będzie stwarzała, no, może nie stuprocentowe, ale maksymalne... no, większe niż w tej chwili bezpieczeństwo? Bo wiem sytuacja, o której pan wspomniał, sytuacja wynikająca z napięcia gazowego pomiędzy Ukrainą a Rosją była też jak gdyby próbą naszych możliwości dysponowania gazem, określenia, ile możemy go zmagazynować i jak elastyczni jesteśmy w tej sprawie.

I druga sprawa, Panie Ministrze. Warto również to dzisiaj, jak sądzę, powiedzieć bądź wyjaśnić, bo sytuacja jest płynna. Jak wiemy, jeżeli chodzi o możliwość zapewnienia bezpieczeństwa gazowego, to, po pierwsze, mamy własne złoża, wykorzystywane na poziomie 1/3 krajowego zużycia; po drugie, mamy oczywiście możliwość poprawy efektywności funkcjonowania całego systemu i poprawy oszczędności itd., itd.; a po trzecie, mamy właśnie ten gazoport, którego docelowa pojemność miała wynosić 7,5 miliarda m<sup>3</sup> – jak panowie senatorowie pamiętają, mówiono najpierw o trzech, potem o pięciu, a w tej chwili to jest 7,5 miliarda m<sup>3</sup> gazu; i po czwarte, była mowa jeszcze o odnodze szwedzkiej, czy norweskiej... No ale według najnowszych informacji prasowych – i tutaj chciałbym, aby pan minister się do tego odniósł – Skanled... Czyli to był projekt, aby ze złóż norweskich doprowadzić gaz najpierw do Szwecji i do Danii, a potem przez Baltic Pipe – która jest tutaj, w ustawie, również wymieniona jako inwestycja towarzysząca gazoportowi – do Świnoujścia i potem rozprowadzać poprzez tę już zmodyfikowaną sieć gazową. Ale według najnowszych informacji prasowych ta inicjatywa Skanled została w tej chwili zamrożona i w związku z tym inwestycja Baltic Pipe na pewno w najbliższym czasie nie będzie zrealizowana, o ile w ogóle dojdzie do skutku. Chciałbym znać stanowisko rządu i opinię w tej sprawie. Bezpośrednią przyczyną tej sytuacji jest wycofanie się E.ON – czyli firmy, która jest w znacznie większym stopniu zaangażowana w budowę Nord Streamu niż Skanledu – z tego przedsięwzięcia mającego połączyć norweskie złoża gazowe najpierw ze Szwecją i Danią, a potem ewentualnie ze Świnoujściem. Jak to wygląda w tej chwili i czy opinia rządu różni się od tych opinii, które się pojawiły w ostatnich dniach w prasie? Dziękuję bardzo.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

A potem pan senator Banaś, tak?

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

### **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Krzysztof Żuk:**

Jeśli chodzi o pierwsze pytanie pana przewodniczącego, to zakładamy, że do 2012 r. w tych trzech magazynach, które pan przewodniczący wymienił, będzie można uzyskać 2,8 miliarda m<sup>3</sup> pojemności. Chcę jeszcze tylko przypomnieć, iż rozbudowa pojemności magazynów jest jednym z celów strategicznych spółki PGNiG, traktowanych priorytetowo. Zmierzamy generalnie do tego, żeby tę pojemność magazynową znacząco powiększyć w ciągu dwóch etapów działań inwestycyjnych, w zależności od tego, jakie będą możliwości finansowe firmy. Możemy chyba liczyć, że właśnie ta wskazana data będzie datą osiągnięcia już maksymalnych pojemności założonych w projektach inwestycyjnych.

A jeśli chodzi o pytanie drugie, to ono jak gdyby dotyczy pewnej filozofii działań związanych z dywersyfikacją kierunków i źródeł dostaw. I tu rzeczywiście te założenia, które były formułowane w minionych latach – by uzyskać docelowo model, w którym 1/3 dostaw gazu będzie ze źródeł krajowych, 1/3 z kierunku wschodniego i mniej więcej 1/3 z kierunku północnego i zachodniego – są możliwe do zrealizowania, niezależnie od tego, czy Skanled zostanie, że tak powiem, odwieszony, czy też nie. Mówimy tu oczywiście, upraszczając, o budowie tego systemu gazociągów pod nazwą Skanled i później Baltic Pipe. W każdym razie zaistnienie tej sytuacji jest zawinione przez innych uczestników tego projektu inwestycyjnego, nie PGNiG. I ona po prostu wynika z tego, że nie ma na dziś gwarancji dostaw gazu do przesyłu. A przypominam,

że Baltic Pipe w założeniach miał przesyłać około 3 miliardów m<sup>3</sup> gazu. Tutaj pojawiły się też problemy z gwarancjami ze strony Statoil... I dlatego na dziś ta inwestycja została zawieszona. Nie przekreślona, ale zawieszona. Jeśli chodzi o strategiczne cele państwa, to jest to oczywiście inwestycja, którą uwzględniamy w naszej polityce, ale zawieszenie jej nie stanowi zagrożenia dla dostaw gazu w przyszłości, ponieważ, jak słusznie pan przewodniczący zauważył, terminal LNG może być rozbudowany, pojemność może wzrosnąć z 2,5 miliarda do 7,5 miliarda m<sup>3</sup>, czyli w ramach tego bilansu ilości gazu jesteśmy w stanie uzyskać te wielkości, o których wcześniej wspominałem.

Jeśli chodzi o własne złoża, to założenia co do 4,3–4,5 miliarda m<sup>3</sup> rocznie są założeniami realnymi na najbliższe lata. Spółka PGNiG zwiększa nakłady na poszukiwania i wydobywanie, ale realne zwiększenie wydobywania krajowego wymaga paru lat. Stąd też pozyskiwanie pozostałej ilości potrzebnego gospodarce gazu musimy rozdzielić między te dwa kierunki: tradycyjny kierunek wschodni i ten nowy, który się pojawia dzięki budowie terminala.

To, o czym pan przewodniczący też mówił, a co jest również rzeczą ważną: jesteśmy pod presją czasu, tego się nie da ukryć. Ta specustawa wchodzi w bardzo zaawansowane działania inwestycyjne i dlatego dyskusja, którą wywołaliśmy i którą prowadziliśmy dosyć intensywnie od dwóch, trzech miesięcy, o kształcie tej ustawy, pozwoliła nam spojrzeć tak dosyć kompleksowo na działania inwestycyjne spółek: i PGNiG, i Gaz-Systemu czy też Grupy Gaz-System, bo do niej ta spółka Polskie LNG, która prowadzi budowę terminala, należy. I my na tę dywersyfikację spoglądamy również po kącie możliwości współdziałania Gaz-Systemu i PGNiG podczas budowy interkonektorów, to jest Lasów i w przyszłości Moravia. Czyli szukamy tu również możliwości zaopatrywania się w gaz z tych kierunków. Tak że te działania są znacznie szersze niż tylko budowa terminala, który jest przedmiotem tej ustawy.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

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

**Senator Grzegorz Banaś:**

Dziękuję uprzejmie, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, najpierw uwaga generalna. Gdybyśmy również decyzje o lokalizacji inwestycji dotyczących celu publicznego wydawali w tego typu postępowaniu administracyjnym, to byśmy pewnie do 2012 r. i drogi zdążyli wybudować, i autostrady, a nie tylko wyroby autostradopodobne, jak to ostatnio coraz częściej słychać w prasie. Ale to taka uwaga zupełnie na boku.

Chciałbym zapytać... Może to są szczegóły nietyczące się samej idei, ale akurat tak mnie tutaj podczas czytania tego projektu zastanowiły. A mianowicie czy nie dało się, Panie Ministrze... Czy były próby, aby do tego całego zestawu, bardzo dobrego zestawu, spraw, w których opinia niewydana w terminie określonym przez organy wymienione w tym projekcie oznacza jakby uzgodnienie poczynione przez te organy, włączyć decyzję środowiskową? Bo co do tego mamy sprawę wciąż otwartą. A w tych zapisach mówimy, że do tego czterdziestopięciodniowego terminu nie wlicza się jednak – i tutaj się wymienia – okresu zawieszenia postępowania, opóźnień z winy strony

albo przyczyn niezależnych od organu. A wiemy, że wydawanie tych decyzji jest, że tak powiem, wąskim gardłem generalnie inwestowania w Polsce.

I drugie pytanie, związane z zapisami dotyczącymi kar, które mogą być nałożone na wojewodę w zakresie terminu wydania decyzji lub marszałka czy starostę w zakresie pozwolenia wodnoprawnego. Czy te kary, mówimy tutaj o 1 tysiącu zł za każdy dzień zwłoki, dotyczą organu, czy osoby fizycznej? Czyli z kogo będą ściągane? Z urzędu wojewody czy od wojewody, który nosi nazwisko X albo Y? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję, Panie Senatorze.

Panie Ministrze, czy może pan odpowiedzieć na te pytania?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Krzysztof Żuk:**

Jeśli chodzi o ostatnią kwestię, to kary dotyczą organu.

A jeśli chodzi o możliwość dalszego skrócenia czasu wydawania decyzji środowiskowych... Oczywiście ta myśl towarzyszyła nam również podczas pracy nad pierwszym projektem...

*(Głos z sali: Wersją.)*

...nad pierwszą wersją tej specustawy. Ale to, co jest zapisane, jest wyrazem, można powiedzieć, dyskusji i kompromisów, ponieważ przyświecała nam tutaj przede wszystkim potrzeba zgodności z prawem wspólnotowym, a zwrócono nam uwagę, że dalsze skracanie tego terminu może narazić nas na zarzuty niezgodności z tym prawem. Stąd, choć zgadzam się tu z panem, że można było pójść dalej, zachowaliśmy – przepraszam za słowo – z ostrożności te terminy, które państwu proponujemy.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Z ostrożności unijnej.

*(Wesołość na sali)*

Jeszcze pan senator Iwan, bardzo proszę.

**Senator Stanisław Iwan:**

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, ponieważ pan przewodniczący szerzej podszedł do tematu, to ja też sobie takie pytanie pozwolę zadać. Mianowicie wiemy, że praktycznie cały czas otrzymujemy z Rosji mniejsze od zapotrzebowania ilości gazu. W związku z tym chciałbym zapytać, jak sytuacja wygląda dzisiaj i jak zamierzamy rozwiązać problem zwiększonego zapotrzebowania na gaz w okresie zimowym. Dziękuję.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję, Panie Senatorze.

Oczywiście dopuszczam również szersze tematycznie pytania, dlatego że wiążą się ze sprawą gazoportu.

Jeżeli pan, Panie Ministrze, jest w stanie odpowiedzieć na to pytanie, to bardzo proszę.



**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Krzysztof Żuk:**

Jeśli państwo pozwolą, to może powiem tak bardzo ogólnie, z oczywistych powodów. Otóż negocjacje się toczą, w Moskwie są przedstawiciele firmy PGNiG, którzy chyba już od jutra będą rozmawiać czy...

*(Głos z sali: Od dzisiaj.)*

...czy już od dzisiaj rozmawiają – tak, przepraszam – i próbują domknąć umowę z firmą Gazprom Export. Jest prawdą, że po umowie z RosUkrEnergo nie mamy w tej chwili realizowanych dostaw od Gazpromu. W tej sprawie, jak się wydaje, ostateczne uzgodnienia powinny zapaść w tym tygodniu. W każdym razie PGNiG podjął działania, by 2,5 miliarda m<sup>3</sup> z tamtego kontraktu mogły zostać dostarczone. To, o czym pan senator wspominał, jest więc przedmiotem naszej troski, analiz i działań. Poczekajmy na ich efekty.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję.

Korpus ministerialny uległ wzmocnieniu. Jest z nami również pan minister Gawlik – witam serdecznie.

Czy panowie senatorowie chcieliby skorzystać z tej okazji i zapytać o coś jeszcze pana ministra Gawlika?

*(Wypowiedź poza mikrofonem) (Wesołość na sali)*

Skoro nie ma pytań, to stawiam wniosek o to, abyśmy przyjęli projekt tej ustawy – ponieważ nie było innych wniosków – bez poprawek. Czy jest wobec tego... Nie ma. W związku z tym bardzo proszę...

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej ustawy uchwalonej przez Sejm bez poprawek? (8)

Dziękuję bardzo.

Stwierdzam, że komisja senacka przyjęła ten projekt, tę ustawę uchwaloną przez Sejm bez poprawek.

Chciałbym z nieśmiałością zaproponować siebie na senatora sprawozdawcę.

*(Głos z sali: Z nieśmiałością...)*

Jeżeli to nie wzbudzi tutaj...

Nie ma sprzeciwu.

Dziękuję panom senatorom. Panowie Ministrowie, dziękuję bardzo. Szanownym państwu, gościom dzisiejszego posiedzenia komisji, również dziękuję bardzo za uczestnictwo.

Jutro spotykamy się, niestety, o godzinie 8.00, ponieważ pan minister Jarmuziewicz właśnie wraca z Moskwy i ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, dotycząca nietypowych pojazdów, które krążą po uzdrowiskach, będzie przedmiotem naszej refleksji jutro właśnie o godzinie 8.00 rano. Zapraszam panów senatorów. Dziękuję panom ministrom.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 12)*

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851