



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(473)

30. posiedzenie
Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury
w dniu 23 października 2002 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym.
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich.
3. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne oraz o zmianie niektórych ustaw.

(Początek posiedzenia o godzinie 12 minut 04)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Marian Noga)

Przewodniczący Marian Noga:

Dzień dobry państwu.

Posiedzenie będzie poświęcone rozpatrzeniu trzech ustaw: ustawy – Prawo o ruchu drogowym, ustawy o portach i przystaniach morskich oraz ustawy o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne oraz o zmianie niektórych ustaw.

Zgodnie z porządkiem rozpoczniemy od ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o zmianie ustawy – prawo o ruchu drogowym, druk senacki nr 241.

Witam serdecznie na posiedzeniu komisji pana ministra Mieczysława Muszyńskiego i posła sprawozdawcę pana Edwarda Wojtalika, a także towarzyszące im osoby.

Pozostałych gości przywitam oficjalnie przy rozpatrywaniu kolejnej ustawy.

Oczywiście witam też nowego członka naszej komisji pana senatora Andrzeja Chronowskiego, który jest już na sali. Podjął się ostro wziąć do pracy razem z nami.

Proponuję procedować w następujący sposób: najpierw pan minister Mieczysław Muszyński krótko scharakteryzuje ustawę, potem pan mecenas Piotr Magda z naszego Biura Legislacyjnego przedstawi uwagi do projektu ustawy, a następnie państwo będziecie mogli zgłaszać pytania do obu panów i wygłaszać własne opinie.

Proszę bardzo, udzielam panu ministrowi głosu.

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

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Mamy nadzieję, że poprawki w ustawie – Prawo o ruchu drogowym są już ostatnimi, bo możliwie szybko chcemy zakończyć dostosowywanie naszego prawa do prawa Unii Europejskiej. Chcemy zamknąć ciągnący się od lat proces permanentnych zmian w prawie o ruchu drogowym. W tej chwili bowiem ten proces ma charakter ciągłych poprawek, co u ludzi, którzy powinni znać prawo o ruchu drogowym, budzi wiele zastrzeżeń.

Naszym celem jest rozdzielenie prawa o ruchu drogowym na dwa podstawowe rozdziały. Jeden ma dotyczyć tej dziedziny, która jest związana ze szkoleniem kierowców, czyli którą kandydat do otrzymania uprawnień do kierowania pojazdem powinien posiadać. Druga część prawa o ruchu drogowym powinna zawierać wszystkie wyma-

gania techniczne, ogólne warunki ruchu drogowego, które powinny służyć jako podstawowy materiał prawny dla służb, które zajmują się organizacją ruchu drogowego, nadzorem nad ruchem drogowym. I mamy nadzieję, że właśnie ta nowelizacja, którą rząd proponuje i Sejm państwu przedstawił, jest jedną z ostatnich w serii dostosowania naszego prawa do prawa unijnego. Potem, już w przyszłym roku, wydamy jednolity tekst – mamy nadzieję, że będzie on obowiązywał już przez dłuższy czas.

Czego dotyczy ta zmiana? Przede wszystkim są to nowe regulacje zmieniające definicje dopuszczalnej masy całkowitej, dopuszczalnej ładowności pojazdów – dostosowują one te przepisy do analogicznych uregulowań w dyrektywach unijnych nr 37/99, 70/156 i 93/53.

Dotyczy również zmiany w art. 66, polegającym na dodaniu ust. 1a i ust. 1b. Nakłada się tutaj ustawowy obowiązek wyposażenia autobusów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 10 t i samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 t w homologowane ograniczniki prędkości, co wynika z kolei z dyrektywy Unii Europejskiej nr 92/6.

W toku prac sejmowych dostrzegliśmy jedną bardzo istotną potrzebę zmiany. Mianowicie jednoznacznie sprecyzowano zapis art. 66 poprzez nałożenie obowiązku posiadania homologowanych ograniczników prędkości również w ciągnikach siodłowych, co pozwoli objąć stosowną regulacją zespoły pojazdów o dopuszczalnej masie powyżej 12 t.

Proponujemy oczywiście również wiele zmian dotyczących używania pojazdów specjalistycznych oraz uprzywilejowanych. Dotyczy to głównie usunięcia błędu w art. 81, błędu w ustawie, która została uchwalona przez Sejm 8 września 1981 r. Tam w art. 81 ust. 3 i 4 pojawiły się dwie sprzeczne regulacje, dotyczące badań pojazdów używanych do szkolenia kierowców. Były więc dwie regulacje: jedna mówiła o obowiązku badań co roku, zaś druga – co pół roku. W związku z tym jednoznacznie określamy, jakim warunkom, jeżeli chodzi o badania techniczne, powinien podlegać pojazd używany do nauki jazdy.

Również zmiany w art. 140 korygują brak regulacji w zakresie cofania prawa jazdy w przypadku, gdy kierowca, lub osoba niepełnosprawna posiadająca prawo jazdy lub pozwolenie do kierowania tramwajem, nie poddał się wymaganemu badaniu lekarskiemu lub psychologicznemu.

Oczywiście w trakcie trzeciego czytania ustawy propozycje zmian w art. 66 ust. 1a oraz w art. 81 ust. 4 i 4a – wraz z poprawką o charakterze redakcyjnym, polegającą na zmianie daty obowiązywania tymczasowych przepisów regulujących kwestie badań psychologicznych kierowców i kandydatów na kierowców – zostały przyjęte przez Sejm niemal jednogłośnie. Tak więc zmiany, które prezentujemy Wysokiej Komisji w imieniu rządu, uważamy na dzień dzisiejszy za konieczne, również w związku z dostosowaniem prawa do nowych warunków szkolenia kierowców, nowych wymogów. To wszystko oparte jest, jak powiedziałem, na regulacjach, na dyrektywach unijnych, które ujednolicają przepisy polskiego prawa i prawa europejskiego.

Prosiłbym o przyjęcie naszych uwag.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję panu ministrowi.

Proszę bardzo, głos ma pan mecenas Piotr Magda z Biura Legislacyjnego Senatu.

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

Dziękuję uprzejmie, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Propozycje poprawek Biura Legislacyjnego mają charakter legislacyjny i redakcyjny – z wyjątkiem trzech poprawek, które chciałbym omówić.

Pierwsza poprawka, o charakterze merytorycznym, dotyczy art. 84a ust. 1 pkt 1 w brzmieniu nadanym przez ustawę nowelizującą, w myśl którego minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia szczegółowe wymagania w stosunku do stacji kontroli pojazdów i okręgowych stacji kontroli pojazdów, przeprowadzających badania techniczne w określonym zakresie, wzoru zezwolenia na przeprowadzenie tych badań oraz innych dokumentów związanych z jego wydaniem.

Chciałbym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji i państwa na to, że pojęcie „innych dokumentów związanych z jego wydaniem” jest pojęciem nieostrym, bo tak naprawdę nie wiadomo, jakie wzory dokumentów minister miałby uregulować w swoim rozporządzeniu. W związku z tym proponujemy skreślenie tych wyrazów.

Druga poprawka, zasadnicza, dotyczy art. 140 ust. 1 pkt 1a w brzmieniu nadanym przez ustawę nowelizującą, który reguluje problematykę decyzji o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym, wydawanej przez starostę, w razie stwierdzenia na podstawie orzeczenia psychologicznego braku predyspozycji psychicznych do kierowania pojazdem. Należy zwrócić uwagę na to, iż w związku z regulacją art. 124 ust. 1 pkt 7 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, przepis ten powinien stanowić o stwierdzeniu istnienia przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem.

Trzecia poprawka proponowana przez Biuro Legislacyjne dotyczy art. 2 ustawy, nowelizującego ustawę z dnia 6 września 2001 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Na mocy wydanych przez prezesa Rady Ministrów zasad techniki prawodawczej należy stwierdzić, iż art. 2 pozostaje w sprzeczności z tymi zasadami, zważywszy na fakt, iż te zasady stanowią w §91 ust. 1, iż nie nowelizuje się przepisów zmieniających inną ustawę, chyba że jest to konieczne – jak stanowi ust. 2 – by wyeliminować rażący błąd w przepisach zmieniających ogłoszonej ustawy, przy czym można znowelizować te przepisy w okresie *vacatio legis*.

Pragnę również wrócić uwagę Wysokiej Komisji i państwa na to, iż obecnie istnieją regulacje dotyczące przeprowadzania badań psychologicznych przez uprawnionych psychologów. Są one zawarte w rozporządzeniu ministra transportu i gospodarki morskiej z dnia 14 kwietnia 2000 r. w sprawie badań psychologicznych osób kierujących pojazdami oraz kandydatów na instruktorów i egzaminatorów.

Inna kwestią, już na marginesie, jest to, iż ust. 3 zawiera błąd redakcyjny. Mówi on bowiem, iż dodatkowym wymogiem jest osoba, która posiada dyplom ukończenia wyższych studiów psychologicznych. Dla całości rozumowania Biura Legislacyjnego ten błąd nie ma jednak tutaj żadnego znaczenia, gdyż nie chodzi o poprawkę o charakterze redakcyjnym, lecz o propozycję skreślenia art. 2, co będzie pociągać za sobą skreślenie w art. 4 ust. 2 i ust. 3, a także, co za tym idzie – zmianę tytułu ustawy.

Na zakończenie pragnę zwrócić uwagę Wysokiej Komisji i państwa na kwestię, której nie poruszaliśmy w naszej opinii, gdyż stanowi ona pewne zagadnienie merytoryczne. Mianowicie w art. 53 ust. 1, w brzmieniu nadanym przez ustawę nowelizującą, wyłącza się z katalogu pojazdów uprzywilejowanych pojazd samochodowy zarówno

służby celnej, jak i kontroli skarbowej. Zwracamy tylko i wyłącznie uwagę na tę zmianę – nie komentując jej, gdyż stanowi ona zagadnienie merytoryczne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Proszę pana posła Wojtalika o zabranie głosu w tej sprawie.

Proszę bardzo.

(Brak nagrania)

Posel Edward Wojtalik.

...ministerstwo się zgodziło. Decydujące słowo, czy rząd przyjmuje te poprawki, należy do ministerstwa.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, pan nie zgłasza uwag.

W takim razie, czy pan minister chciałby już zacząć odpowiadać na pytania, czy może jeszcze udzielimy głosu senatorom?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę bardzo.

Otwieram dyskusję.

Proszę o pytania, opinie. Kto z państwa chce zabrać głos w tej sprawie? Wiem, że miał ochotę zabrać głos senator Drożdż.

Senator Kazimierz Drożdż.

Tak, dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, wydaje mi się, że jest słuszny zapis art. 66 ust. 1a, dotyczący dopuszczalnej masy całkowitej przekraczającej 10 t na autobusy i 12 t na samochody ciężarowe. Na przykład jest podmiot gospodarczy, który ma kilkanaście takich jednostek – jaki będzie określony czas wprowadzenia w życie tej ustawy dla tych podmiotów? Pytam, ponieważ to oznacza dosyć duże koszty. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga.

Jeżeli na razie nie ma innych pytań, to może poproszę o odpowiedź pana ministra albo pana dyrektora. Pan minister odpowiada?

(Głos z sali: Nie, pan dyrektor.)

Bardzo proszę.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz:**

Może szybciotko odpowiem na pytanie pana senatora, bo ono jest na czasie. Ustawa przewiduje odpowiednie vacatio legis dla wprowadzenia ograniczników przed-

kości. I dla pojazdów rejestrowanych po raz pierwszy ten przepis wchodzi w życie 1 stycznia 2003 r. Następnie ustawodawca nakłada obowiązek wyposażenia tych wymienionych pojazdów, zarejestrowanych od roku 1988 w górę, w ograniczniki. I na to jest cały rok 2003, ponieważ dla tych pojazdów ten przepis wchodzi 1 stycznia 2004 r. Zaś pojazdy zarejestrowane przed 1988 r. nie są objęte tym obowiązkiem.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Rejestrowane po raz pierwszy muszą już mieć takie ograniczniki od 1 stycznia 2004 r.

Praktycznie w wymaganiach homologacyjnych dotyczących nowych pojazdów – aczkolwiek nie było to normą ustawową we wszystkich nowych pojazdach rejestrowanych praktycznie od trzech lat w Polsce – takie ograniczniki już są. Jest tylko kwestia taka, że one zostaną w konkretny sposób „wyregulowane” na tę ustawową prędkość. Koszt takiego ogranicznika prędkości zależy od marki, od tego, jak prymitywny czy jak zawansowany technologicznie jest dany pojazd. I może kosztować od 2 do 4 tysięcy zł.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Dyrektorze, na to pytanie już oczywiście pan odpowiedział. Mamy jeszcze całą masę problemów z tymi poprawkami, ale to za chwilę. Czy są jeszcze jakieś uwagi?
Proszę, pan senator Chronowski.

Senator Andrzej Chronowski:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Art. 53 ust. 1 pkt 12 tej ustawy daje ministrowi spraw wewnętrznych dosyć dużą możliwość do wydawania tak zwanego zezwolenia na pojazdy uprzywilejowane. Czy państwo nie uważacie, że to jest za szerokie pojęcie? Pytam o to, choć rozumiem, że wiele spraw można podciągnąć pod tak zwane ratowanie życia lub zdrowia ludzkiego.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Senatorze.
Widzę, że pan minister ma ochotę odpowiedzieć.
Proszę bardzo.

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

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Panie Senatorze!

Rzeczywiście zastanawialiśmy się nad tym. W gruncie rzeczy ten przepis do tej pory również obowiązywał, nie mieliśmy z tym żadnych większych problemów. On miał trochę inną formę, ale można go było stosować, za zgodą ministra spraw wewnętrznych pojazd mógł być uprzywilejowany. Jest zawsze jedno zastrzeżenie dotyczące uprzywilejowania pojazdu, mianowicie on może być uprzywilejowany tylko wtedy, kiedy udaje się do akcji, a to jest łatwe do sprawdzenia.

Powiem na podstawie tego, jak jest. Wszystkie samochody służbowe ministra infrastruktury nie są uprzywilejowane – tylko jeden może mieć urządzenie, które świadczy o uprzywilejowaniu, jego można go użyć wyłącznie w sytuacji, gdy ratowane jest życie, usuwane są skutki wypadku. Wymaga to więc określenia przyczyny. Jest specjalny kwestionariusz, który się wypełnia i dostarcza ministrowi spraw wewnętrznych. Użytkownik takiego pojazdu jest zobligowany do przestrzegania tych zasad. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

To jeżeli nie ma pytań, to poproszę pana ministra może o odpowiedź na pytania merytoryczne.

Najpierw art. 1 pkt 7...? Pkt 1, tak?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Tak, tak, chodzi o ustawę-matkę. Art. 84a?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Oczywiście, mówimy o tym samym artykule.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz:**

W art. 84a zawarte jest upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia w sprawie określenia szczegółowych wymagań w stosunku do stacji kontroli pojazdów. I faktycznie można odebrać to tak, że minister ma możliwość określenia innych dokumentów związanych z jego wydaniem. I taka była nasza propozycja, intencja w przedłożeniu rządowym ona została przyjęta przez Sejm.

W naszej ocenie nie ma tutaj za dużej swobody, że minister określi cokolwiek więcej, niż jest potrzebne – z tego względu, że art. 83 z ustawy-matki, który dotyczy wydania zezwolenia, mówi o tym, że starosta wydaje zezwolenie „na wniosek”. I tu chodzi nam właśnie o ten wniosek, bo cała procedura jest skomplikowana. Bowiem podmiot starający się o zezwolenie musi określić, o jaką stację się stara, a podział nie jest prosty, bo oprócz tego, że są stacje podstawowe, są stacje okręgowe i są stacje podstawowe, które w ramach wniosku mogą się starać o niektóre uprawnienia stacji okręgowej. Tak więc dobrze by było sprecyzować, o co stacja się stara – sformułować to tak, żeby w sposób czytelny przedstawić to staroście. W tym wniosku trzeba zadeklarować posiadane wyposażenie stacji. Pozostawienie tego bez możliwości jednolitego podania tego staroście jest bardzo trudne, byłoby to po prostu nieczytelne.

Kolejny potrzebny dokument przewidziany w art. 83a to certyfikat. Ustawodawca nie określił dokładnie, jakie jednostki będą wydawały te certyfikaty, powiedział tylko, że będą to jednostki naukowo-badawcze. W związku z tym, żeby znowu starosta nie spotkał się z sytuacją, że trafią do niego różne dokumenty o różnej treści merytorycznej, musimy określić minimum, czyli: jak certyfikat powinien być wystawiony i co powinien poświadczać. A nie będzie poświadczał niczego więcej niż spełnienie wymagań przewidzianych dla stacji kontroli pojazdów. I dlatego napisaliśmy, żeby oprócz wzoru dokumentów zezwolenia określić także wzory innych dokumentów związanych z jego wydaniem – a wniosek i certyfikat to byłyby takie dokumenty. Wszystko po to, by ujednoczyć pracę w starostwie.

Przewodniczący Marian Noga:

Czy ktoś chciałby zabrać głos w tej sprawie?

Rozumiem, że ministerstwo broni dotychczasowego zapisu i nie opiniuje pozytywnie zmian.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz:**

Zaś co do poprawki czwartej, zgłoszonej w uwagach, i wykreślenia praktycznie wszystkich zapisów, dotyczących zmiany ustawy zmieniającej ustawę zmieniającą i powołania się tutaj na techniki prawodawcze, my właśnie uznajemy, że ta zmiana koryguje rażący błąd, jaki wkradł się w toku prac nad różnymi ustawami. Otóż na prawo o ruchu drogowym i na ustawę zmieniającą – Prawo o ruchu drogowym nałożyła się jeszcze ustawa o zawodzie psychologa i – Prawo działalności gospodarczej. Prawo o ruchu drogowym miało określić na 1 stycznia warunki podejmowania działalności w zakresie wykonywania działalności pracowni psychologicznych, badających kierowców. 6 września ta ustawa takie warunki określiła w prawie o ruchu drogowym. W grudniu przyjmowana była ustawa o zawodzie psychologa, która zawiesiła prawie na sześć lat, bo do 2006 r., niektóre zapisy z ustawy – Prawo o ruchu drogowym i tym samym z ustawy zmieniającej – Prawo o ruchu drogowym. I doszło do sytuacji, że od 1 stycznia 2003 r. nie będzie można wydać ani podejmować działalności w zakresie badań psychologicznych kierowców.

W naszej ocenie jest to sytuacja niedopuszczalna. Nie możemy pozostawić tych badań kierowców i kandydatów na kierowców, w tym także kierowców pojazdów uprzywilejowanych, kierowców przewożących towary niebezpieczne, bez kontroli. Nie może być tu pełnej swobody, że każdy, kto zechce badać kierowców i wystawiać orzeczenia w tym zakresie, będzie mógł to robić. Dlatego między innymi poprzez regulacje prawne zawarte w art. 2 i art. 4 stwarzamy przejściową możliwość, do 2006 r., podejmowania tej działalności, normujemy, kto będzie mógł prowadzić działalność w zakresie badań psychologicznych kierowców. W związku z tym stanowisko rządu mówi, żeby pozostawić te zapisy w zaproponowanym brzmieniu.

Chciałbym jeszcze ustosunkować się do jednej poprawki. Mam na myśli dział III i poprawkę trzecią.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Tak, dział III – to dotyczy ograniczników prędkości. Jest tutaj propozycja, żeby zmienić brzmienie zaproponowane w przedłożeniu rządowym, przyjętym przez Sejm. Mianowicie w naszej propozycji jest mowa o samochodach ciężarowych i pojazdach silnikowych, których dotyczy art. 2 pkt 35, a tu jest propozycja, żeby to był inny pojazd silnikowy, o którym mowa w pkt 32. Nam nie chodzi o inne, a tym samym wszystkie, pojazdy silnikowe.

Dyrektywa mówi bowiem o autobusach i pojazdach ciężarowych o określonych masach. Operuje się w niej pojęciami kategorii pojazdów, których u nas w ustawie nie ma. W związku z tym z kategorii „M” i „N”, które funkcjonują na poziomie przepisów europejskich i u nas na poziomie przepisów homologacyjnych, wybieramy definicje poszczególnych grup pojazdów zgodne z ustawą. Żeby w pełni zaspokoić regulacje dyrektywy, autobusy są zapisane niejako w sposób bezpośredni, natomiast gorzej jest

z kategorią samochodów ciężarowych. Mianowicie ta kategoria w dyrektywie obejmuje także ciągniki siodłowe, nie możemy więc pozostawić tylko zapisu o samochodach ciężarowych, bo w ustawie jest ich definicja zawężona. Ciągniki siodłowe występują w dyrektywie jako odrębna kategoria pojazdów, musimy więc tutaj przy pomocy definicji ustawowej „wyłuskać” ten ciągnik siodłowy – niezdefiniowany oddzielnie, będący częścią definicji pojazdu członowego z pktu 35 w art. 2. Dlatego prosiłbym, żeby pozostawić te zapisy.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Dyrektorze, mam pytanie: czy są jeszcze uwagi rządu związane z pozostałymi poprawkami redakcyjno-legislacyjnymi? Mam na myśli poprawki pierwszą, drugą i czwartą.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz:**

Co do poprawki pierwszej, to jest decyzja dotycząca tego, czy pozostawiamy tę ustawę zmieniającą, czy nie.

Poprawka siódma już była omawiana na forum tej komisji między innymi w kontekście ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. I decyzja, czy przywołuje się tylko samą umowę, czy ze zmianami, należy już do Wysokiej Komisji. Zdania biur legislacyjnych i prawników są podzielone i dlatego rozstrzygnięcie, jak to będzie zapisane, należy do Wysokiej Komisji.

Jeśli chodzi o poprawkę czwartą, piątą, szóstą i drugą, przystajemy na nie. Na ósmą, dziewiątą i dziesiątą oczywiście też. Poprawkę jedenastą, tą o zezwoleniach, omówiłem. Jeśli chodzi o dwunastą, jak najbardziej jesteśmy za, bo poprawia ona pewną niejednorodność w ustawie. Słusznie zostało to zauważone. Poprawki trzynasta, czternasta i piętnasta są konsekwencją podjęcia decyzji o ustawie zmieniającej ustawę...

(Przewodniczący Marian Noga: Czternasta nie.)

Wypadałoby tutaj powiedzieć parę słów. Mianowicie wyznaczamy tu jak gdyby ustawowo uprawnione jednostki, które będą mogły opiniować podmioty startujące o zezwolenie. Użycie słowa „uprawnione” sugerowałoby, że te jednostki muszą być uprawnione z mocy innego przepisu, że ktoś je uprawni do tego. My nie mamy żadnej podstawy, by żądać takiego uprawnienia, bo nikt ich nie będzie uprawniał. Chodzi o jednostki spełniające ustawowe wymagania. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Czy pan mecenas chciałby zabrać głos?
Proszę bardzo.

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

Chciałbym odnieść się do propozycji pana dyrektora, dotyczącej poprawki czternastej. Podnoszone również przez stowarzyszenie psychologów sformułowanie „wydają

jednostki badawczo-rozwojowe, jednostki organizacyjne szkół wyższych lub placówki naukowe Polskiej Akademii Nauk”, sugeruje, że każda jednostka badawczo-rozwojowa, każda jednostka organizacyjna szkół wyższych lub każda placówka naukowa Polskiej Akademii Nauk mogłaby potwierdzać zgodność stosowanych metod badawczych.

Sformułowanie „uprawnione” ma uściślać, zawężyć katalog tych podmiotów do tych, których przedmiot działalności obejmuje problematykę związaną z zakresem art. 4 ust. 1.

Odnosnie do pozostałych poprawek Biura Legislacyjnego, to jeżeli – podtrzymując argumentację, dotyczącą art. 84a ust. 1 pkt 1, i opierając się na argumentacji pana dyrektora, dotyczącej sprzeciwu co do uchylecia art. 2, czyli dokonania też innych zmian – Wysoka Komisja przychyli się do takiego stanowiska, trzeba będzie dokonać odpowiednich zmian w ust. 3 w art. 4 omawianej ustawy. Wiąże się to z następującymi kwestiami.

Po pierwsze, jak już wspomniałem w ust. 3 jest błąd redakcyjny, nie może bowiem ten przepis stanowić, iż do dnia 30 czerwca 2006 r. dodatkowym wymogiem, jaki powinna spełniać osoba uprawniona do przeprowadzenia badań psychologicznych i orzekania w zakresie zdolności do prowadzenia pojazdów mechanicznych, jest „osoba”... Po drugie, przepis ten błędnie posługuje się jednostkami redakcyjnymi liter, zamiast jednostkami redakcyjnymi punktów. Po trzecie, wątpliwości budzi regulacja, w której tylko i wyłącznie kurs Polskiego Towarzystwa Psychologicznego daje określone uprawnienia do przeprowadzania badań psychologicznych i orzekania w zakresie zdolności do prowadzenia pojazdów mechanicznych. Stowarzyszenia psychologów zgłaszały różne propozycje. Wydaje się, że regulacja istniejąca w już przeze mnie przytaczanym §14 ust. 1 rozporządzenia ministra transportu może być swoistym wzorcem, jeżeli chodzi o tę kwestię.

Jeżeli chodzi o problematykę art. 2, to wydaje się, że jest ona w pewnym sensie i powiązana, i niepowiązana z art. 4 ust. 2 i ust. 3. Pragnę bowiem zwrócić uwagę, iż w przypadku nowelizacji ustawy nowelizującej prawo o ruchu drogowym, przewidzianej w art. 2, ustanawiamy pewne warunki, jakie muszą spełniać osoby, o których mówił pan dyrektor, jednakże art. 4 de facto rozszerza warunki, jakie muszą te osoby spełniać. Jest to więc niejako ukryta nowelizacja ustawy nowelizującej.

W związku z tym, uznając, że decyzja w tej kwestii należy do Wysokiej Komisji, chcemy szczególnie zwrócić uwagę na regulację dotyczącą art. 4 ust. 2 i ust. 3 – podtrzymujemy, że powinna ona zostać skreślona. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

W związku z tym mam pytanie do rządu: jeżeli miałby zostać art. 2, to co w związku z tym z ust. 3 art. 4? Jaka jest tutaj opinia rządu, czy ma on zostać, czy może należałoby go zmodyfikować, tak jak mówił przed chwilą pan mecenas Magda?

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz:

Te uwagi o błędnej konstrukcji na pewno są słuszne, bo jest tam dwa razy zapis „osoba” i to na pewno wymaga korekty. Jeśli chodzi o zapisanie tego w punktach, na pewno też jest to słuszne. Tak więc te uwagi są legislacyjnie uzasadnione.

Przewodniczący Marian Noga:

Czyli tu jest zgoda, tak? Jest zgoda.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dobrze.

Czy są jeszcze jakieś uwagi?

Proponuję następujący sposób procedowania.

Mamy przed sobą propozycje poprawek? Będę czytał po kolei.

Kto chciałby przejąć poprawkę pierwszą, dotyczącą zmiany tytułu ustawy?

Pan senator Drożdż przejmuje poprawkę pierwszą. Dobrze.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Senator Kazimierz Drożdż:

Chciałem zwrócić uwagę na to, że poprawka pierwsza powinna być przegłosowana łącznie z poprawką trzynastą. Jeżeli więc woła pana senatora nie jest skreślenie art. 2, to poprawka pierwsza jest bezprzedmiotowa.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Marian Noga:

Wiem, trzynasta i jeszcze piętnasta, jako dalej idąca.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Też, też.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Czternasta nie.

Czyli pan senator Drożdż przejmuje poprawki pierwszą, trzynastą i piętnastą. Dobrze.

Państwo słyszeli, że rząd wypowiedział się negatywnie w sprawie poprawki trzeciej i właśnie tych, które przejął pan senator Drożdż.

Kto z państwa senatorów chciałby przejąć poprawkę trzecią?

Nikt nie przejmuje, w związku z tym nie będziemy nad nią głosować.

Dobrze.

Wszystkie pozostałe poprawki przejmuje ja.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przejmuję następujące poprawki: drugą, czwartą, piątą, szóstą, siódmą, ósmą, dziewiątą, dziesiątą, dwunastą i czternastą.

(Głos z sali: I jedenasta.)

Aha, przepraszam, nie zapytałem jeszcze o to.

Kto z państwa chciałby przejąć poprawkę jedenastą, która została negatywnie oceniona przez rząd?

Nie widzę chętnych, czyli tej poprawki nie ma.

(Głos z sali: Jeszcze czternasta.)

Czternasta? Ja ją przejąłem.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

W związku z tym głosujemy.

Kto jest za przyjęciem poprawek pana senatora Drożdża: pierwszej, trzynastej i piętnastej?

Kto jest za? (2)

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Kto jest przeciw? (3)

Kto się wstrzymał od głosu? (2)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Poprawki nie uzyskały poparcia.

Kto jest za przyjęciem poprawek, które ja zgłosiłem? Żeby nie było wątpliwości, przypomnę, że chodzi o poprawki drugą, czwartą, piątą, szóstą, siódmą, ósmą, dziewiątą, dziesiątą, dwunastą i czternastą.

Kto jest za? (6)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał od głosu? (0)

Dziękuję. Wszystkie poprawki zostały przegłosowane.

Teraz całość ustawy.

Kto jest za przyjęciem...

(Głos z sali: Czy można jeszcze na sekundkę?)

Rozumiem, bo tu jest potrzebna modyfikacja. Przepraszam, to jest jasne.

Ponieważ nie przeszła poprawka pana senatora Drożdża, a pan dyrektor departamentu stwierdził, że powinien ulec lekkiej modyfikacji art. 4 ust. 3, to ja tę poprawkę przejmuję.

Czy ma pan jakieś propozycje, Panie Mecenasiu?

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

Tak, mam. Chciałbym uzyskać opinię rządu co do możliwości poszerzenia katalogu podmiotów o inne podmioty, żeby nie było to tylko Polskie Towarzystwo Psychologiczne, o którym mowa w lit. b, która powinna być pktem 2.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz:**

Jakie to miałyby być inne podmioty? Czy są takie znane?

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

§14 ust. 1 rozporządzenia, o którym wspomniałem, stanowi również o ukończeniu podyplomowych studiów z zakresu psychologii transportu. Te studia podyplomowe nie zostały ujęte w ust. 3. To jest pierwsza regulacja.

(Głos z sali: Art. 4, tak?)

Powstaje również pytanie, czy nie można by było tak zredagować ust. 3, aby była w nim mowa o kursie organizowanym przez Polskie Towarzystwo Psychologiczne oraz o kursie z równoważnym programem.

Przewodniczący Marian Noga:

Ten zapis i tak modyfikujemy, tak więc możemy wprowadzić różne sformułowania. Pan minister chce się wypowiedzieć.

Proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Mieczysław Muszyński:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Nie chcielibyśmy uprawiać tutaj radosnej twórczości w tej dziedzinie, bo mamy już podobne doświadczenia z innych dziedzin. Istnieje niebezpieczeństwo, że zaczną się pojawiać dziesiątki podmiotów nie do końca przygotowanych, a tutaj odnosimy się do organizacji, która ma już swoją pozycję w kraju. W niektórych kwestiach eksperckich niejako podpieramy się działalnością instytutu transportu samochodowego – instytucji, które rzeczywiście są wiarygodnym partnerem. Tak więc rozszerzenie uprawnień wydaje nam się w tej chwili niestosowne.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne.

(Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:
A studia podyplomowe?)

Studia podyplomowe, Panie Mecenasiu, to nie jest taki ważny problem, dlatego że te uczelnie, na których są kierunki psychologiczne i prowadzą studia podyplomowe, to one już w swoim zakresie pieczęcią to potwierdzą.

Chodzi o dyplom ukończenia wyższych studiów psychologicznych? To nie wiem.

Czy ktoś z państwa senatorów ma jakiś pomysł? Pani senator ma pomysł.

Proszę bardzo.

Senator Czesława Christowa:

Uważam, że zapis, którego broni pan minister, jest prawidłowy. Każdy bowiem może stać się członkiem tego Polskiego Towarzystwa Psychologicznego i właśnie poprzez to towarzystwo będzie mógł świadczyć te usługi. Rozpraszanie kompetencji może wpływać na jakość – oczywiście ujemnie. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Czy są jeszcze jakieś inne głosy?

Jeżeli nie ma, to tylko modyfikujemy redakcyjnie, tak, Panie Mecenasiu?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To proszę podać propozycję, żeby było jasne, nad czym mają głosować senatorowie.

Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

W tej sytuacji poprawka byłaby taka: art. 4 ust. 3 otrzymuje brzmienie: do dnia 30 czerwca 2006 r. dodatkowym wymogiem, jaki powinna spełniać osoba uprawniona

do przeprowadzania badań psychologicznych i orzekania w zakresie zdolności do prowadzenia pojazdów mechanicznych, jest: pkt. 1 – posiadanie dyplomu ukończenia wyższych studiów psychologicznych; pkt 2 – odbycie co najmniej dwutygodniowej praktyki w zakresie psychologicznych badań kierowców w jednostce, o której mowa w ust. 1, lub ukończenie z wynikiem pozytywnym kursu organizowanego przez Polskie Towarzystwo Psychologiczne.

Przy czym proponowałbym sformułowanie „lub ukończenie w tym zakresie z wynikiem pozytywnym kursu organizowanego przez Polskie Towarzystwo Psychologiczne”, nie chodzi tu bowiem o każdy kurs tego towarzystwa.

Przewodniczący Marian Noga:

Widzę, że rząd pozytywnie ocenia ten zapis.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (7)

Jednogłośnie za.

Dobrze, możemy przystąpić do głosowania nad całą ustawą.

Kto jest za przyjęciem ustawy w całości, z poprawkami? (6)

Dziękuję.

Na sprawozdawcę wyznaczam pana senatora Kazimierza Drożdża.

Punkt pierwszy zamknęliśmy.

Czy pan minister Mieczysław Muszyński chce z nami pozostać?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dobrze, to dziękujemy panu ministrowi.

Przypomnę, że będziemy teraz debatować nad ustawą o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich, druk senacki nr 238.

Do tej ustawy rząd wydelegował pana ministra Marka Szymońskiego, który siedzi po mojej prawej ręce. Z panem ministrem są oczywiście eksperci.

Są również zaproszone osoby, które są zainteresowane tą ustawą: z Ministerstwa Finansów jest pani Joanna Wójcik; jest też prezes Zarządu Huty „Szczecin” SA pani Halina Trzcńska; z Ministerstwa Skarbu Państwa jest pan dyrektor Zbigniew Gryglas.

Bardzo serdecznie witam wszystkich na posiedzeniu naszej komisji.

Proszę państwa, procedować będziemy podobnie jak przy pierwszej ustawie. Najpierw oddam głos panu ministrowi, potem panu mecenasowi, a następnie państwo będziecie mogli się wypowiadać w sprawie ustawy.

Panie Ministrze, udzielam panu głosu.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Szymoński:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Celem proponowanej ustawy jest przede wszystkim uporządkowanie zagadnień dotyczących opłat portowych za użytkowanie infrastruktury portowej i umożliwienie przejęcia przez gminy od terenowych organów administracji morskiej zadań w zakresie zarządzania portami i przystaniami morskimi innymi niż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

W zakresie opłat portowych projektowana ustawa znosi opłatę ładunkową oraz określa podmioty określające opłatę przystaniową i pasażerską, które to podmioty mogą być inne niż zarząd portu. Projekt ustawy przenosi na podmioty zarządzające por-

tami uprawnienia w zakresie pobierania opłat portowych w granicach stawek maksymalnych, ustalonych w ustawie.

Zniesienie opłat ładunkowych przyczyni się do obniżenia kosztów obsługi ładunków w portach oraz wyeliminuje źródło konfliktów i zadrażnień między zarządami portów a podmiotami prowadzącymi działalność gospodarczą w granicach portów i przystani morskich, a posiadającymi własne nabrzeża i przystanie.

Ponadto projekt ustawy wprowadza przepis przejściowy, którego zadaniem ma być uregulowanie kwestii poboru opłat od użytkowników infrastruktury portowej na podstawie umów handlowych, zawartych przed dniem wejścia w życie projektu tej ustawy.

Jeśli chodzi o zmiany dotyczące dotychczasowego modelu zarządzania małymi portami – co jest istotnym elementem tego projektu – regulujemy kwestie dotyczące przypadku niepowołania podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską i określamy precyzyjnie zadania dyrektora urzędu morskiego w tym zakresie. Do zadań dyrektora urzędu morskiego będzie należało zarządzanie gruntami i infrastrukturą portową oraz budowa, rozbudowa, utrzymywanie i modernizacja infrastruktury portowej. Zadania gminy też są precyzyjnie określone. Będą do nich należeć: prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu, świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej, zapewnienie odbioru i unieszkodliwienie odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków. Ponadto precyzujemy termin wywiązania się dyrektorów urzędów morskich z obowiązku zinwentaryzowania infrastruktury portowej właśnie w obrębie portów i przystani morskich innych niż te o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Dajemy na to dyrektorom trzy miesiące czasu od dnia wejścia w życie ustawy.

Proponowana zmiana modelu zarządzania małymi portami i przystaniami morskimi pozwoli na wzmocnienie państwowego nadzoru nad infrastrukturą portową oraz infrastrukturą zapewniającą dostęp do portu, a z drugiej strony stworzy możliwość bezpośredniego powiązania działalności małych portów i przystani morskich z rozwojem gmin portowych. Oznacza to też zwiększenie odpowiedzialności administracji morskiej za stan infrastruktury w małych portach i przystaniach morskich, a gminom umożliwi uzyskanie korzyści z aktywizacji małych portów i przystani morskich oraz działających na ich terenie podmiotów gospodarki morskiej.

Ostatnim elementem tego projektu jest propozycja przedłużenia terminu prywatyzacji spółek eksploatacyjnych, określonego na 31 grudnia 2003 r., do 31 grudnia 2005 r. Pozwoli to zarządom portów na przygotowanie i przeprowadzenie transakcji prywatyzacyjnych w sposób możliwie najkorzystniejszy zarówno dla spółek zależnych, jak i dla pracowników, a także dla samych podmiotów zarządzających. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję panu ministrowi.

Proszę pana mecenasa Piotra Magdę o zabranie głosu.

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

Dziękuję uprzejmie.

Do omawianej ustawy Biuro Legislacyjne zaproponowało siedem poprawek, przy czym są to poprawki niemające ściśle legislacyjnego charakteru – z wyjątkiem poprawki drugiej. Jeżeli Wysoka Komisja i państwo pozwolą, postaram się je omówić.

Art. 8 ust 4 w brzmieniu nadanym przez ustawę nowelizującą stanowi, iż opłatę przystaniową i pasażerską za użytkowanie infrastruktury portowej, którą zarządza podmiot niebędący podmiotem zarządzającym portem, zbiera właściciel tej infrastruktury albo podmiot, który włada infrastrukturą portową na podstawie umów o odpłatne korzystanie, chyba że decyzje administracyjne stanowią inaczej.

Podajemy w wątpliwość konstytucyjną i legislacyjną sformułowanie „chyba że decyzje administracyjne stanowią inaczej”. W polskiej legislacji nie jest bowiem praktykowana zasada, aby decyzja legislacyjna wprowadzała wyjątek od zasady określonej w ustawie. Abstrahuję przy tym od faktu, iż przepis ten nie określa ani organu uprawnionego do wydawania tych decyzji, ani treści tych decyzji, ani adresatów, ani również podstawy prawnej ich wydawania. W związku z tym proponujemy, aby sformułowanie „chyba, że decyzje administracyjne stanowią inaczej” zostało skreślone.

Propozycja dotycząca art. 8 ust 4b omawianej ustawy jest propozycją o charakterze ściśle legislacyjnym, bowiem w związku z tym, iż ust. 4a posługuje się sformułowaniem „podmioty, o których mowa w ust. 3 i 4” należy zaproponować zastąpienie w ust 4b wyrazów „podmioty uprawnione do pobierania opłat portowych” wcześniej przeze mnie użytym sformułowaniem.

Bardzo ważną regulacją jest art. 25 ust 1 w brzmieniu nadanym przez ustawę nowelizującą, który rozdziela zadania i uprawnienia gmin i dyrektorów właściwych dyrektorów morskich w przypadku niepowołania podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską w trybie określonego przepisu ustawy. Chcielibyśmy zwrócić uwagę na to, iż nie wszystkie przepisy, o których mowa w pktcie 1 i 2, statuuje odpowiednie zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego. W związku z tym proponujemy modyfikację tego przepisu, która to modyfikacja nie zmienia merytorycznego sensu art. 25 ust 1.

Bardzo ważna regulacja zawarta jest w art. 4 omawianej ustawy. Artykuł ten stanowi, iż opłaty portowe, wynikające z umów handlowych zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy, pobiera się według stawek opłat wynikających z tych umów nie dłużej niż przez sześć miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Chciałbym zauważyć, że tego rodzaju regulacja narusza wynikającą zasadę demokratycznego państwa prawnego, zasadę zaufania obywateli do państwa i stanowionego przez nie prawa. Pragnę również podkreślić, iż na gruncie orzecznictwa Trybunału Konstytucyjnego związanego z prawem podatkowym istnieje bardzo obszerny dorobek dotyczący uprawnień już nabytych, uprawnień uzyskanych na podstawie istniejących przepisów.

W związku z tym proponujemy, aby w art. 4 sformułowanie „nie dłużej niż przez 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy” zostało skreślone.

Zgodnie z art. 5 omawianej ustawy termin określony w art. 3 ustawy z 18 czerwca 1999 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich ulega przedłużeniu do 31 grudnia 2005 r.

Jest to zakamuflowana nowelizacja ustawy nowelizującej, która w świetle wcześniej przeze wspomnianych zasad techniki prawodawczej, wydanych w rozporządzeniu prezesa Rady Ministrów, a obowiązujących od 1 sierpnia bieżącego roku, nie może być w praktyce zrealizowana. Chciałbym zwrócić uwagę na to, iż na gruncie tych zasad nie jest możliwe regulowanie przedłużenia tego terminu w omawianej przez nas ustawie.

Ostatnią uwagą Biura Legislacyjnego, nie mniej ważną od poprzednich, jest stwierdzenie, iż ustawa nie określa w sposób jednoznaczny dnia, w którym nastąpi przejęcie zadań i uprawnień przez gminę od dyrektorów właściwych urzędów morskich. Art. 2 stanowi, że dyrektorzy urzędów morskich w terminie trzech miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy prześlą organom gminy dokumentację niezbędną do wykonywania przez gminę zadań i uprawnień określonych w art. 25 ust 1 ustawy.

Nieznany jest jednak termin samego przekazania tych zadań i uprawnień. W związku z tym proponujemy dokonać odpowiedniej modyfikacji w art. 6, który stanowi, iż ustawa wchodzi w życie po upływie trzydziestu dni od dnia ogłoszenia tak, aby przepis przewidujący przejęcie zadań i uprawnień przez gminę od dyrektorów właściwych urzędów morskich był stosowany dopiero po trzech miesiącach od dnia ogłoszenia ustawy.

Termin trzech miesięcy jest terminem analogicznym do regulacji zawartej w art. 2, tym niemniej można oczywiście sformułować inny termin, jeżeli Wysoka Komisja i państwo uznałyby, że przekazanie dokumentacji w okresie trzech miesięcy i ewentualny wcześniejszy termin stosowania omawianego przez mnie przepisu nie wpłynie na jakość wykonywania zadań i uprawnień przez gminę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Czy pan minister albo towarzyszące mu osoby chcieliby się ustosunkować do tych siedmiu poprawek?

Panie Ministrze, proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Szymoński:

Poprawka pierwsza ingeruje w zapisy, które dotyczą ustawy o portach i przystaniach morskich. W art. 8 ust 4 tej ustawy jest mowa o tym, że opłatę przystaniową od obiektów infrastruktury, które nie są zarządzane przez podmioty zarządzające portem, pobiera podmiot będący właścicielem tych obiektów – chyba że umowy cywilne lub decyzje administracyjne stanowią inaczej. I ten zapis, który był już tutaj umieszczony poprzednio, miał zapewnić odpowiednią ingerencję organów administracji rządowej w funkcjonowanie zarządu portu, czy też w ogóle w funkcjonowanie portu pod kątem dbałości o infrastrukturę. I dyskusja na temat tego zapisu toczyła się też na forum komisji sejmowych w gronie zaproszonych gości, zainteresowanych tym, jak te porty funkcjonują. I wszyscy zgodzili się co do tego, że takie zabezpieczenie musi być. Z tym, że jeśli chodzi o ten zarząd – że nie wiadomo, kto powieźmy te decyzje podejmuje, to jest to określone w ustawie o obszarach morskich RP i administracji morskiej. I organem administracyjnym, który w pierwszej kolejności decyduje o sprawach bezpieczeństwa, również i w sprawach bezpieczeństwa infrastruktury portowej – bo to wiąże się z bezpieczeństwem ruchu statków w porcie – jest administracja morska, czyli urzędy morskie. I co do tego nie ma żadnych wątpliwości.

Jeśli chodzi o poprawkę drugą, trzecią i czwartą, to absolutnie zgadzam się z tymi propozycjami. Co do poprawki piątej, muszę zgodzić się z argumentacją, że nie można w ten sposób zmieniać zawartych już umów. Ta inicjatywa wyszła od użytkow-

ników i zarządów portów, chodziło o to, żeby ewentualnie przyspieszyć moment unieważnienia. Oczywiście ta sprawa nie jest zupełnie prawidłowa...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, z poprawką siódmą się zgadzam, to jest sprawa oczywista.

Jeśli chodzi o poprawkę szóstą, chciałbym jeszcze podyskutować na ten temat, bo prywatyzacja spółek portowych nie może się odbywać „na komendę”. Prawdę mówiąc fatalnym zapisem – co przyznali sami posłowie – było umieszczenie w ogóle jakiegokolwiek terminu prywatyzacji spółek eksploatacyjnych w portach. Bowiem droga, jaką porty przeszły od momentu uchwalenia ustawy o portach i przystaniach morskich, czyli od 1996 r., doprowadziła do tego, że w tej chwili nie można podchodzić w taki sam sposób, schematyczny, do każdego portu. W każdym porcie sytuacja własnościowa, dotycząca zarówno gruntów, jak i spółek eksploatacyjnych, jest diametralnie różna. I zupełnie inaczej ma się to w Gdyni, zupełnie inaczej ma się to w Gdańsku, a jeszcze inaczej w Szczecinie i w Świnoujściu.

W związku z tym, iż procesy prywatyzacyjne przebiegają dzisiaj w sposób bardzo zakłócony – można nawet powiedzieć, że wręcz niekorzystny z punktu widzenia funkcjonowania portów – wnosimy o przedłużenie tego terminu do 31 grudnia 2005 r. Na dzisiejszym posiedzeniu komisji jest pani, która jest nie tylko przedstawicielem firmy eksploatującej port, ale również przewodniczącą rad interesantów portów Szczecin i Świnoujście, a więc jest doskonale zorientowana w tych problemach.

Tak więc prosiłbym o uwzględnienie naszego wniosku. Jeśli chodzi o pozostałe sprawy, wszystko jest OK.

Przewodniczący Marian Noga:

Czyli, jak rozumiem, gdybyśmy chcieli wprowadzić taki art. 5 – gdyby nie został on uchwalony przez Sejm – narazilibyśmy się na zarzut niekonstytucyjności. Jeżeli na wniosek rządu Sejm go wprowadził, to nie widzę tutaj, Panie Mecenasiu, sprzeczności. Oczywiście to jest moje zdanie.

Teraz przyszedł czas na dyskusję.

Jako pierwsza pani minister, potem pani senator.

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

Panie Przewodniczący, już nadmieniłam o tym panu ministrowi, że w stosunku do poprawki trzeciej Ministerstwo Finansów ma jedną uwagę.

(Przewodniczący Marian Noga: Pan minister pozytywnie wypowiedział się o tej poprawce.)

Biuro Legislacyjne twierdzi, że w poprawce trzeciej należy wykreślić z art. 25 ust. 1 pktu 1 odwołania do art. 11 i że to jest sprawa czysto legislacyjna. I muszę tutaj niestety wytłumaczyć pewna rzecz.

Przewodniczący Marian Noga:

Zaraz, chwileczkę, o której poprawce pani mówi? Czy mamy inny zestaw poprawek?

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

To jest poprawka trzecia w tym zestawie, dotycząca art. 25, ust. 1 pktu 1. I w tym właśnie punkcie jest odwołanie do art. 11 w ustawie-matce. I jest wniosek Biura Legislacyjnego o wykreślenie tego odwołania, ponieważ sprawy dotyczące opodatkowania są już zawarte w ust. 2.

Niestety, nie wszystko ujęte. I wykreślenie tego odwołania do art. 11 spowoduje, że w dodawanym art. 11 ust. 2 pozostanie nałożony na dyrektora właściwego urzędu morskiego obowiązek zapłaty podatku od nieruchomości – z tym, że w tym momencie nie byłoby tego jednoczesnego uprawnienia do zwolnienia z podatku. Proszę bowiem zauważyć, że po zmianach wprowadzonych tą ustawą dyrektor urzędu morskiego nie będzie podmiotem zarządzającym – o jakim mówi się w aktualnym art. 11 – tylko będzie łącznie z gminą wykonywał zadania i uprawnienia podmiotów zarządzających. Czyli po prostu on by się wtedy nie kwalifikował pod to jednoczesne zwolnienie, które jest w aktualnym art. 11. Odwołanie jest po to, żeby był i obowiązek, czyli zapłata podatku, i ewentualne zwolnienie, jeśli podmiot będzie się kwalifikował, wynikające z ust. 1 po zmianach.

Tak więc wydaje mi się, że pozostawienie odwołania do art. 11 jest konieczne – ale trzeba pozostawić nie tylko obowiązek, ale także uprawnienie, które ma obecnie, bo po prostu ono by zniknęło, bo nie byłby już podmiotem zarządzającym...

(Przewodniczący Marian Noga: Czyli należałoby coś dopisać w poprawce trzeciej, tak?)

Nie. Po prostu nic nie ruszać, nie wykreślać odwołania do art. 11.

(Przewodniczący Marian Noga: Czyli nie wprowadzać poprawki trzeciej, tak?)

Tak. Niestety, nie wprowadzać.

Przewodniczący Marian Noga:

To może po kolei.

Pan minister ma głos. proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Szymoński:

Poprawka trzecia porządkuje sprawę ust. 4a i 4b, które zgubiliśmy. Ujęliśmy to w ust. 4, a sami wprowadzamy ust. 4a i 4b, tak więc ten fragment...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Wiem, ale ja też prawdopodobnie patrzyłem na te poprawki w sposób mechaniczny. I chyba w sposób mechaniczny to zgubiono. Prosilibyśmy, żeby dopisać to do tej poprawki trzeciej.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Nie ma. Ja też dopiero teraz zauważyłem, że nie ma, bo do ust. 4a i 4b podszedłem w sposób mechaniczny.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, bo zaproponowano nowe brzmienie pktu 1 i 2.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Tak, dopiszemy to.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze.

Pan mecenas ma propozycje, proszę bardzo.

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

W związku z argumentacją pani z Ministerstwa Finansów proponowałbym, aby w poprawce trzeciej, dotyczącej pktu 1 lit. i w zwrocie „i art. 8” zastąpić przecinkiem, a po wyrazach „ust. 4b”, należałoby dodać „i art. 11”.

Przewodniczący Marian Noga:

Tak. Teraz jest to już jasne.

Poprawka trzecia ma teraz nowe, właściwe brzmienie. Oczywiście najprawdopodobniej będą jeszcze inne poprawki.

Pani senator Christowa, proszę bardzo.

Senator Czesława Christowa:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Chciałabym odnieść się do poprawki szóstej, mianowicie do skreślenia art. 5, dotyczącego przedłużenia prywatyzacji spółek eksploatacyjnych do 31 grudnia 2005 r.

Uważam, że wprowadzenie do ustawy tej poprawki jest zasadne i że nie powinniśmy jej zmieniać. Ta poprawka jest uzasadniona merytorycznie po pierwsze dlatego, że spółki eksploatacyjne mają w swoim założycielskim kapitale 45% udziałów ze strony zarządów morskich portów – wszystkich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej, czyli w Szczecinie, w Gdańsku i w Gdyni. I ten proces musi trwać dlatego, żeby był zrealizowany zgodnie z zasadami i w atmosferze pozytywnej oceny społecznej, a także dlatego, żeby doszło do sprzedaży suprastruktury – bo to jest właśnie ta sfera eksploatacyjna – spółkom, które w tej chwili dzierżawią i wynajmują te urządzenia. W związku z tym proponuję, żeby w ogóle...

(Przewodniczący Marian Noga: Pan minister mówił dokładnie to samo.)

Wiem, ale chodzi o to, że być może będą jeszcze inne głosy, a ja chciałam bardzo poprzeć właśnie bezsensowność, w sensie merytorycznym, tej ustawy.

Druga sprawa, z powodu której chciałam wypowiedzieć się, to jest sprawa poprawki pierwszej. I szczerze mówiąc mam zbieżną ocenę i opinię z panem Piotrem Magdą, który również stwierdza tutaj w opinii, że należałoby skreślić słowa „chyba, że decyzje administracyjne stanowią inaczej”. Zebrałam opinie z zarządu morskich portów, które także poparłyby tę poprawkę, ponieważ wtedy unikamy dwuznacznego rozumienia.

Uzasadnienie, o którym mówił pan mecenas, jest właściwie zgodne z opinią zarządów morskich portów. Jeżeli to bardzo nie skomplikowałoby sytuacji ministerstwa, to dla czystości sprawy ta poprawka mogłaby być przyjęta. Tym bardziej, że w tej chwili nie chodzi tutaj o jakieś wielkie problemy, wynikające z tego zapisu.

Jeśli chodzi o drugą poprawkę, o słowa: „podmioty uprawnione do pobierania opłat portowych”, które zastępuje się wyrazami „podmioty, o których mowa w ust. 3 i 4”, oczywiście jest ona zasadna.

Co do trzeciej poprawki, już po tej korekcie, która została wprowadzona, jest ona absolutnie uzasadniona. Zaś w czwartej poprawce powinno zostać... To jest moje zdanie, powiem, o co chodzi. Mianowicie każdy port znajduje się w granicach pewnej gminy i wszystkie urzędy morskie mają określony zakres oddziaływania. I jeżeli chodzi o jeden port, to podlega on administracyjnie jednemu urzędowi i użycie w tym kontekście liczby mnogiej jest niejasne, bo z tego by wynikało, że jeden port podlega dwóm urzędom. Tak więc pozostawienie zapisu w wersji sejmowej wydaje mi się propozycją bardziej czytelną.

Uważam, że pozostałe poprawki, zgodnie z tą dyskusją, są poprawne.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

O głos prosiła pani prezes Trzecińska.

Proszę bardzo.

Prezes Zarządu Huty „Szczecin” SA Halina Trzecińska:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Występuję w imieniu portów zakładowych oraz rady interesantów portu. I chciałabym zaproponować poprawkę do tej nowelizacji. Materiały, które państwu przedłożyłam, pozwolą państwu na przykładzie mojej huty zapoznać się z tą propozycją nowelizacji.

Nasza huta jest chyba ewenementem: leży nad wodą, na nadbrzeżu. I na następnym arkuszu widać, że przed laty administracyjnie utworzono obszar morskich portów, w którego granicach znalazły się porty zakładowe. Być może przykład Szczecina jest trochę odosobniony, bo właśnie w obszarze morskiego portu znalazło się najwięcej zakładów produkcyjnych, między innymi nasza huta, Szczecińskie Zakłady Nawozów Fosforowych „Superfosfat” SA, Fabryka Papieru „Szczecin-Skolwin” SA, Stocznia Remontowa „Gryfia” SA, Orlen SA, port rybacki i cementownia. I okazało się, że przynależność do tego portu w przyszłości będzie miała dla tych podmiotów bardzo niekorzystne konsekwencje. Jeżeli spojrzymy na następny arkusz, to zobaczymy, że do roku 2001 beneficjentem opłat tonażowych w 50% były te porty zakładowe, a w 50% był nim zarząd morskiego portu. Jesienią ubiegłego roku dokonano nowelizacji tej ustawy. Na mocy nowelizacji zarząd morskiego portu się usztywnił i zaczął pobierać 100% tych opłat tonażowych.

I to, nad czym państwo mają głosować, to jest taka jakby dwuwariantowość: albo te opłaty tonażowe trafią do urzędu morskiego i, w naszym przypadku, do gminy Szczecin, albo do zarządu morskiego portu.

Na następnym arkuszu zaprezentowałam państwu, jakie są tak naprawdę kierunki wydatkowania tych środków z opłat tonażowych. W roku 2001 było tak, że całość otrzymywanych opłat z tego tytułu porty zakładowe były zobowiązane kierować na utrzymanie i modernizację nabrzeża. I musieliśmy składać sprawozdanie z tego do za-

rzędu morskiego portu. Zaś jeśli chodzi o 59% opłat tonażowych, które otrzymywał zarząd morskiego portu, nikt nigdy nie otrzymał informacji, na co te pieniądze były kierowane. Jak już mówiłam, również w roku obecnym te opłaty tonażowe w 100% trafiają do zarządów portów. I jako uczestnicy życia gospodarczego w porcie także tu nie mamy informacji, jaki jest kierunek wydatkowania tych środków.

Po nowelizacji absolutnie nie wynika z tych dokumentów, na co te środki mogą być wydane. Może powiem tylko, że przeanalizowałam wiele dokumentacji, próbowałam dotrzeć do tych szczegółów – i co się okazało? Okazało się, że te środki, które wpływały do zarządu morskiego portu, port kierował tylko i wyłącznie na siebie. Ponieważ, tak jak mówiłam, w obszarze morskiego portu są i porty zakładowe, i ciało o nazwie „zarząd morskiego portu”, ze swoimi spółkami parterowymi.

Lata funkcjonowania tej ustawy pozwoliły wyrobić sobie pogląd na to, na co wydatkowane są te pieniądze. Proszę spojrzeć na kolejny arkusz, który tutaj właśnie zaprezentowałam. Na przykładzie mojej firmy widzą państwo, że jest to 8 milionów zł, czyli w przypadku tej maleńkiej huty, mającej 400 m nabrzeża, jednak pojawiło się 8 milionów zł opłat. I co się z tymi pieniędzmi stało? 4 miliony zł wpłynęły do huty, a 4 miliony zł trafiły do zarządu morskiego portu – tak jak powiedziałam – nie wiadomo, na co. I to jest tylko kwota związana z moim podmiotem. Jeżeli zsumujemy te opłaty, które trafiły od innych portów zakładowych, to przypuszczalnie suma będzie o wiele większa, tam wchodzi w rachubę chyba nawet 40 milionów zł.

W związku z tym, Szanowni Państwo, proponowałabym, żeby rozwiązać ten problem ostatecznie, żeby nie było już żadnych wątpliwości, kto te opłaty powinien pobierać. W związku z tym proponuję, żeby w art. 8 ust 4 po sformułowaniu „opłatę przystaniową pasażerską” dołączyć słowo „tonażową”. Spowoduje to, że te pieniądze będą trafiały do tego podmiotu, który de facto jest właścicielem tego nabrzeża, który to nabrzeże utrzymuje, modernizuje, remontuje i rozwija. W przeciwnym razie, jeżeli utrzymają państwo ten stan rzeczy, który zaakceptował Sejm, dojdzie do takiej sytuacji – i musicie państwo o tym wiedzieć – że dla takich właśnie portów zakładowych pojawi się tak naprawdę kolejny parapodatek. To jest taka sytuacja, jak na przykład kupilibyśmy sobie samochód, a ktoś by nam powiedział: masz samochód, ale za to, że go kupiłeś i z niego korzystasz, płać. To jest dokładnie taka sama zasada.

Po prostu nie ma żadnego uzasadnienia, żeby tak postąpić. Dotarłam do tych materiałów, które trafiły do posłów. I myślę, że w tych ustawach są takie zawilości, że tak naprawdę posłowie nie mieli sposobności i czasu, żeby wniknąć w to, co się kryje pod pozornie niewinnymi sformułowaniami. Powiem tylko, że podane uzasadnienie nie jest takie, jakim jest w istocie. W uzasadnieniu, które otrzymali posłowie, jest podana informacja, że te opłaty są, ponieważ stanowią wyraz udziału użytkowników infrastruktury portowej w kosztach jej utrzymania i rozwoju.

Proszę państwa, tak dziś absolutnie nie jest. Te opłaty są pobierane po to, żeby tak naprawdę modernizować te obszary, na których jest skupiony zarząd morskiego portu, a nie cały obszar portu. Czyli nie jest to tak, jak można przeczytać w dalszym komentarzu, że jest to ustawa sprawiedliwa i opłata jest za korzystanie z infrastruktury. Te porty nie korzystają z infrastruktury zarządu morskiego portu – nie korzystają, bo mają swoją własną. Tak więc w tym układzie dokłada się niejako tę opłatę, która w sumie pójdzie nie wiadomo, w jakim kierunku. I jeżeli mamy na uwadze, że jako Polska niebawem wejdziemy do Unii Europejskiej, to konstruujemy tu jakiegoś „ka-

rzełka”. Przecież to właśnie my przed laty zostaliśmy firmą sprywatyzowaną – my, czyli huta, i inne firmy. Ta sama droga czeka spółki parterowe, bo one też będą podlegały tej prywatyzacji. Tak więc jak można im już dzisiaj odebrać pieniądze, które mogą posłużyć do rozwoju?

Odebranie im tych pieniędzy ma skutek dalekosiężny, bo my, jak wszyscy uczestnicy życia gospodarczego, mamy problemy. Spada – i to w sposób drastyczny – liczba przeładunków, tak więc spadają też wpływy do portów zakładowych, które mają swoje nabrzeża. Tego zjawiska nie obserwuje się, jeśli chodzi o te spółki parterowe zarządu morskiego portu, ponieważ mają one pozycję uprzywilejowaną w relacji do innych uczestników życia gospodarczego w porcie. I to jest fakt bezsprzeczny. W związku z tym pieniądze, które właśnie można było pobrać od agentów statków zawijających do portów, miały dla nas kluczowe znaczenie. Ponieważ wpływy z usług są tak mizerne, musiałam zwolnić połowę pracowników zatrudnionych w wydziale przeładunków, nie jestem bowiem w stanie ich utrzymać, czyli opłacić ich wynagrodzeń. Do takiej sytuacji doszło.

I stąd te wpływy mają dla nas takie znaczenie. Przecież usytuowanie w granicach portu powinno dać nam tę „rentę położeniową”, powinno stymulować nasz rozwój, powinno pozwolić nam otworzyć się na świat – tymczasem wcale tego nie obserwuję. Od statków, które dopływają do huty z rudą – a ten transport musi odbywać się drogą morską, ponieważ droga kolejowa zabija opłacalność zaopatrzenia do huty – trzeba płacić opłaty tonażowe do zarządu morskiego portu. Już nie wspomnę o tym, że nasza firma leży na początku „organizmu” zarządu morskiego portu, czyli tego całego obszaru portowego. Po prostu nasze statki w ogóle nie przepływają przez ten akwen portowy.

Tak więc nawet te dodatkowe elementy powodują, że jak spojrzymy na to, to możemy uznać, że należałoby dokonać tej poprawki po to, żeby przeciąć tę historię z przed lat.

Przewodniczący Marian Noga:

Pani mówiła bardzo długo i oczywiście bardzo konkretnie broniła poprawki, którą zgłosiła, ale chciałbym coś jeszcze dodać.

Jest tor wodny i zarząd morski jest tylko częścią tego toru wodnego...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie jest tak?

Pan minister, proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Szymoński:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Pani prezes wybiega daleko naprzód i opisuje sytuację, jaka będzie po sprywatyzowaniu spółek eksploatacyjnych w portach, jako dość konfliktową.

Pani reprezentuje firmę, która, jak wiele innych firm państwowych w portach, została uwłaszczona, a potem sprywatyzowana. I dzięki temu ta firma włada w tej chwili nabrzeżami i terenami portowymi.

Oczywiście, że po sprywatyzowaniu chce ona mieć jak największe wpływy, niemniej jednak muszę powiedzieć, że w tej noweli do ustawy o portach zrobiliśmy

rewolucyjną zmianę w filozofii opłat portowych. Wspomnę, że przygotowanie tego toczyło się w dość burzliwej atmosferze: sporu pomiędzy zwolennikami jednej filozofii, to znaczy opodatkowania spółek eksploatacyjnych – bo poprzednio te opłaty miały taki charakter – i filozofii przejścia na system opłat komercyjnych, gdzie proponowaliśmy, zresztą to jest ujęte w tej noweli, że część opłat portowych, to znaczy opłaty przystaniowe przede wszystkim w stosunku do tej firmy eksploatacyjnej oraz opłaty pasażerskie będą pobierane przez podmioty, które eksploatują dane nabrzeże. Chodzi o to, żeby nabrzeża, plus pas wody i dna przy nabrzeżu, były utrzymywane z tych funduszy.

Filozofia tych opłat na całym świecie portowych jest taka, że opłata tonażowa jest związana z podmiotem zarządzającym. I nie może być takiej sytuacji, że ta opłata tonażowa jest opłatą przyznaną firmie komercyjnej tylko na takiej zasadzie, że akurat jest jakieś nieporozumienie z zarządem portu i dlatego nie inwestuje w tę spółkę, tylko w jakieś inne historie. Jest faktem, że w przeszłości rady interesantów portów zasiadały w radach nadzorczych portów i w związku z tym miały większy w to wgląd. Poprzednia nowela do ustawy o portach i przystaniach morskich doprowadziła do wyeliminowania interesantów portów – w związku z tym słusznie teraz dopominają się swoich praw, bowiem mają mały wpływ na decyzje podejmowane przez zarządy portów.

Jednak kwestia usytuowania tak zwanych portów zakładowych, których jest wiele, nie może się odbywać na zasadzie jednorazowego pomysłu, że przekazujemy te opłaty portowe portom zakładowym. To wymaga bowiem głębszych analiz. Tak jak analizowaliśmy całość opłat portowych i funkcjonowanie tego systemu, tak samo zadeklarowaliśmy w tej chwili nawet już nie gotowość, ale wręcz fakt, że pracujemy nad problemem, który pani poruszyła, mianowicie: jak rozwiązać kwestię portów zakładowych. Tak więc absolutnie nie możemy się zgodzić na te propozycje, nie tędy droga.

Przewodniczący Marian Noga:

Pani senator Christowa, proszę.

Senator Czesława Christowa:

Panie Przewodniczący, proszę mi wybaczyć, ale chciałabym przypomnieć, że komisja senacka jest miejscem bardzo poważnym, na którym po pierwsze trzeba mówić prawdę, po drugie, nie należy wprowadzać członków komisji w błąd i po trzecie – reprezentować we właściwy sposób swoje interesy. I wydaje mi się – proszę mi wybaczyć tę uwagę – że w tym przypadku, ze względu na fakt, iż jest pani przewodniczącą rady interesantów portu, występuje pani jako przewodnicząca interesantów portu. Gdyby pani nie występowała w tej roli, na pewno w ten sposób nie przedstawiałaby pani tej sprawy. Rozumiem, że pani przedstawia interesy jednego przedsiębiorstwa, które zostało uwłaszczone na mieniu Skarbu Państwa, bez żadnej złotówki, a które potem się prywatyzuje, ale w tej chwili pani chciałaby jeszcze przedstawiać sytuację w sposób niezgodny z prawdą.

Otóż wracając po tym wstępie do meritum, pragnę powiedzieć, że w całej Europie i na świecie są wyznaczone granice administracyjne portów. I na tym obszarze znajduje się wiele przedsiębiorstw, i zarówno na terytorium, jak i na akwatorium portowym realizowane są funkcje nie tylko przeładunkowe – z którymi pani identyfikuje przedsiębiorstwa przeładunkowo-składowe po byłym przedsiębiorstwie zarządu mor-

skiego portu Szczecin-Świnoujście – ale także funkcje przemysłowe, handlowe, logistyczne, a także miastotwórcze i regionotwórcze.

Zarząd portu jako jednostka administracji państwowej jest do tego powołany, ponieważ powstał nie jako spółka, tylko na mocy ustawy o portach i przystaniach morskich. Zarząd morskich portów Szczecin i Świnoujście, zarząd morskiego portu Gdynia i zarząd morskiego portu Gdańsk, trzy porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, są właśnie powołane po to, żeby pilnować interesu państwowego, a nie prywatnych spółek, które ewentualnie myślą w takich kategoriach jak pani.

I teraz jest dokładnie powiedziane, na co zarządy morskich portów przeznaczają pieniądze. Doskonale znam statystykę i kierunki, bo to są spółki non profit, nie zatrzymują ich ani dla zarządu, ani na premie – mają państwowe pensje i inwestują w port.

Port to nie tylko kawałek nabrzeża, które ewentualnie pani potem sprywatyzuje, tylko to jest obszar ogólnie dostępny. Bo jeżeli będziemy tak rozumować, to będzie tak, jak zrobiono w Kołobrzegu i jak próbuje się robić na przykład w Darłowie: ktoś sobie zagrozi nabrzeże, będzie miał swoje statki, swoje wpływy, a de facto nie będzie w ogóle inwestował. Port jest całym systemem, a taki sposób rozumowania zablokuje konkurencyjność.

Uważam więc, że nie wolno dopuścić do tego, o czym pani mówi – poza tym pani wprowadza naszą komisję w błąd. Są statystyki, które wyraźnie mówią, na co idą pieniądze we wszystkich portach, nie tylko w Szczecinie i w Świnoujściu, ale także w Gdańsku i w Gdyni. Ponadto państwo, poprzez urzędy morskie, łoży na utrzymanie toru wodnego.

Czy mogłaby pani huta funkcjonować na swoim nabrzeżu, gdyby nie było toru wodnego Szczecin – Świnoujście, na który Skarb Państwa wydaje ogromne miliony? Byłby to szuwarowy port, prawda? Tak też jest, jeśli chodzi na przykład o port zakładowy w Policach.

W związku z tym proponuję, żeby – choć nie wiem, w jaki sposób – w tych dyskusjach znalazła się następująca opinia: proponuję, żeby w ogóle nie było to rozpatrywane. My nie mamy bowiem takich uprawnień, zresztą są opinie z ministerstwa. Trzeba patrzeć na porty jako na całość. Trzeba reprezentować interesy państwa, a nie interesiki poszczególnych przedsiębiorstw, które w ten sposób wchodzi na posiedzenie komisji i proponują rozwiązania, które nie są zgodne z prawdą. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Czy są jeszcze jakieś głosy w tej sprawie? Może w innej? Pani chciałaby jeszcze zabrać głos?

(Prezes Zarządu Huty „Szczecin” SA Halina Trzcńska: Tak.)

Tylko krótko proszę.

Prezes Zarządu Huty „Szczecin” SA Halina Trzcńska:

Pani Senator! Szanowni Państwo!

Naprawdę traktuję państwa bardzo poważnie. Powiedziałam te słowa z pełną odpowiedzialnością, a wcześniej dogłębnie zanalizowałam sytuację. I jest tak, jak powiedziałam. Zarząd morskiego portu wcale nie łoży na utrzymanie toru wodnego, tylko Skarb Państwa. Zarząd wcale nie dba o równomierny rozwój, bo do tych materiałów

nie sposób dotrzeć i port nigdy nie przekazał spółkom żadnej informacji na ten temat. Nigdy taka informacja do mnie nie trafiła. To tyle tytułem wyjaśnienia.

I absolutnie nie występuję tutaj jako Huta „Szczecin” SA. Proszę państwa, w połowie roku przygotowałam petycję i złożyłam ją na ręce pana ministra. Podpisały się pod nią firmy, i to nie były jakie. Moim zdaniem nie można po prostu potraktować tych innych podmiotów na zasadzie: jesteś mały, sprywatyzowany, to się nie liczysz, twój głos nie ma w ogóle znaczenia, a w ogóle to najlepiej nie patrzeć przez pryzmat tych firm.

Moim zdaniem, jeżeli jest jakakolwiek odpowiedzialność za to życie gospodarcze – za to, żeby ono tętniło w tych portach, a nie żeby było zamykane, jak to się stało ze stoczną jachtową, bo dzisiaj nabrzeże tam straszy... Chodzi o to, żeby nie było takiej sytuacji. Bo kto będzie o to dbał? Po co wprowadzać wtórną redystrybucję tych środków? Te środki mają trafiać najpierw do zarządu morskiego portu po to, żeby ewentualnie za dziesięć lat ktoś coś zrobił?

Pani Senator, w tych materiałach, może niekompletnych, ale do których dotarłam, informacja jest taka, że chyba dopiero w roku 2006 planuje się jakieś skromne środki przeznaczyć na port w Kołobrzegu. Takie informacje przekazał port, jeśli chodzi o wizję jego istnienia na najbliższe piętnaście lat.

Może nie dysponuję wszystkimi materiałami, ale taki jest stan mojej wiedzy – na podstawie materiałów, które są ogólnie dostępne.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę państwa mogli wypowiedzieć się wszyscy...

Jeszcze pan senator, tak? Oczywiście, proszę.

Pan senator Chronowski.

Senator Andrzej Chronowski:

Panie Przewodniczący, ja mam pytanie odnośnie do art. 5.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie do pana ministra, tylko do pana dyrektora Zbigniewa Gryglas z Ministerstwa Skarbu Państwa. Chciałbym po prostu wysłuchać opinii Ministerstwa Skarbu Państwa.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę uprzejmie, pan dyrektor Gryglas ma głos.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego II
w Ministerstwie Skarbu Państwa Zbigniew Gryglas:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chciałbym tylko wzmocnić argumentację przedstawioną przez pana ministra Szymońskiego. Uważam, że wydłużenie tego okresu na prywatyzację podmiotów eksploatacyjnych jest niezbędne. Chcę powiedzieć tylko tyle, że tych podmiotów jest bardzo dużo – w zależności od portu od kilkunastu do kilkudziesięciu. I ich znaczenie jest olbrzymie, na przykład bałtycki terminal kontenerowy w Gdyni jest największym

w naszym kraju „kontenerowym oknem na świat”. Nie chcemy, żeby prywatyzacja była celem samym w sobie, ona ma być instrumentem do realizacji celu.

W związku z tym potrzebny jest dłuższy czas na realizację tych zadań prywatyzacyjnych. Z naszej oceny wynika, że porty nie są w stanie zakończyć prywatyzacji w ustawowym terminie, czyli do końca roku 2003.

Przewodniczący Marian Noga:

Przechodzimy do głosowań.

Proszę spoglądać na zestawienie poprawek.

Poprawka pierwsza nie uzyskała pozytywnej opinii rządu. Czy ktoś z państwa senatorów mimo wszystko chciałby ją przejąć?

Pani ją przejmuje, tak?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę bardzo, tak więc będziemy nad nią głosować. Pani senator Czesława Christowa przejmuje pierwszą poprawkę.

Poprawka czwarta również nie uzyskała pozytywnej opinii rządu. Chodzi w niej o tę liczbę mnogą, żeby na przykład dwie gminy zarządzały jednym portem.

Kto chce przejąć tę poprawkę? Pan mecenas, tak? To byłby taki pierwszy przypadek w historii. *(Wesołość na sali)*

Proszę bardzo.

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

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, ta poprawka nie ma wyłącznie charakteru redakcyjnego i stylistycznego i została potraktowana jako konsekwencja poprawki siódmej. Otóż jeżeli analizuje się obecne przepisy ustawy uchwalonej przez Sejm, to można dojść do wniosku, że termin przejęcia zadań przez poszczególne gminy jest uzależniony od przekazania przez dyrektorów urzędów morskich dokumentów w określonym terminie. Ten termin jest określony jako trzy miesiące, ale oczywiście może to być termin krótszy. W związku z tym należałoby uznać, że każda z gmin, o której mowa w tej ustawie, przejmuje odpowiednie zadania i uprawnienia w innym terminie.

Biuro Legislacyjne opowiada się za taką konstrukcją, w której przejęcie tych zadań i uprawnień następuje w jednym terminie i jest określone w sposób jednoznaczny. W związku z tym chcielibyśmy, aby sformułowanie użyte w art. 3 „do czasu przejęcia przez gminę” zastąpić sformułowaniem „do czasu przejęcia przez gminy”, a także, by – konsekwentnie – liczbę pojedynczą dotyczącą dyrektorów zmienić na liczbę mnogą.

Przewodniczący Marian Noga:

Czy po tym wyjaśnieniu rząd zmienia zdanie?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie zmienia zdania.

W takim razie kto przejmuje poprawkę czwartą? Bo pan mecenas, jak państwo widzicie, nie może.

Poprawkę przejął pan senator. Dobrze.

Negatywna była też opinia rządu co do poprawki szóstej, dotyczącej skreślenia art. 5.

Kto z państwa chciałby przejąć tę poprawkę?

Nikt nie chce jej przejąć, czyli jest tak, jakby tej poprawki nie było.

W związku z tym będziemy głosować nad sześcioma poprawkami, bo jedna, szósta, odpadła.

Ktoś przejął pierwszą poprawkę? Pani senator przejęła, dobrze.

Kto jest za poprawką pierwszą? (3)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał od głosu? (4)

Poprawka uzyskała poparcie.

Poprawkę drugą ja przejmuję.

Kto jest za poprawką drugą? (7)

Dziękuję. Poprawka uzyskała poparcie.

Kto jest za poprawką trzecią, którą ja przejmuję – przy czym pamiętacie państwo, że tam jest dodane jeszcze w pierwszej linijce „i art. 11”?

Kto jest za tą poprawką? (7)

Poprawka czwarta, senatora Chronowskiego.

Kto jest za poprawką czwartą, senatora Chronowskiego? (2)

Kto jest przeciw? (4)

Kto się wstrzymał od głosu? (1)

Poprawka nie uzyskała poparcia.

Kto jest za poprawką piątą, którą przejmuję? (7)

Dziękuję, poprawka uzyskała poparcie.

I teraz w spisie poprawek jak gdyby nie było szóstej...

Kto jest za poprawką siódmą, którą przejmuję? (7)

Dobrze.

Przystępujemy do głosowania nad całością ustawy, z przyjętymi poprawkami.

Kto jest za? (6)

Jedna osoba wstrzymała się od głosu.

Dziękuję.

Na sprawozdawcę wyznaczam panią senator Czesławę Christową.

Ogłaszam pięć minut przerwy technicznej.

(Przerwa w obradach)

Przewodniczący Marian Noga:

W konstytucyjnym składzie witam pana ministra Jacka Uczkiewicza z Ministerstwa Finansów. Rozumiem, że wprowadzi on tę ustawę w imieniu rządu. Witam też panią mecenas Aleksandrę Skorupkę z Biura Legislacyjnego, a także państwa senatorów, którzy w dalszym ciągu pracują.

Pracujemy nad ustawą, której nazwa brzmi: o zmianie ustawy o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne oraz o zmianie niektórych ustaw.

Będziemy procedować podobnie jak przy poprzednich ustawach, to znaczy na początek poprosiłbym pana ministra Jacka Uczkiewicza o krótkie przedstawienie ustawy, potem poproszę o zabranie głosu panią mecenas Aleksandrę Skorupkę, następnie państwo będziecie mogli zadawać pytania i wypowiadać się na temat tej ustawy.

Panie Ministrze, udzielam panu głosu.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów Jacek Uczkiewicz:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Przedkładany projekt jest ściśle związany z realizacją projektu rządowego „Przedsiębiorczość – Rozwój – Praca” i programu „Kapitał dla przedsiębiorczych”. Jego regulacje mają na celu między innymi stworzenie mechanizmów wspierających rozwój przedsiębiorczości, możliwość zaciągania kredytów, uzyskiwania pożyczek przez małe i średnie przedsiębiorstwa. Również istotną częścią, istotnym aspektem tej regulacji jest wprowadzenie nowych jakościowych zmian w polskim naszym systemie gwarancji i poręczeń, a także stworzenie nowych możliwości w udzielaniu poręczeń i gwarancji w zgodzie z prawem Unii Europejskiej i w zgodzie z ustawą o warunkach dopuszczalności nadzorowania pomocy publicznej.

Przechodząc do omówienia najważniejszych zmian, chciałbym zwrócić uwagę na przepisy dotyczące wprowadzenia obowiązku dokonywania analizy ryzyka finansowego przed udzieleniem poręczenia i gwarancji.

Otóż zakres podmiotów, udzielających w imieniu Skarbu Państwa poręczeń i gwarancji, jest dosyć szeroki i do tej pory nie było takiego obowiązku, aby prowadzić taką analizę ryzyka.

W Ministerstwie Finansów oczywiście prowadzimy takie analizy, bardzo szczegółowo i z maksymalną rzetelnością, prowadzimy je jednak bez wymogu ustawowego, zaś inne podmioty takiego obowiązku nie mają. Musiałem wspomnieć o tej regulacji ponieważ jest to jedna z nowych i istotnych jakości ustawy.

Drugą jest wprowadzenie do ustawy zakazu udzielania poręczeń i gwarancji, jeżeli z tej analizy ryzyka wynikałoby, że poręczenie czy udzielana gwarancja faktycznie przepadnie w dotację. Krótko mówiąc, jeżeli ryzyko jest 100%, jeżeli analiza ryzyka wskazuje na to, że na pewno będziemy mieli do czynienia z wypłatą z budżetu państwa, to udzielanie z mocy ustawy takiej gwarancji czy takiego poręczenia będzie zabronione. Dopuszczamy w ten sposób pojęcie gwarancji i poręczeń do właściwego znaczenia, ponieważ przepadanie się poręczeń i gwarancji w dotację jest oczywiście nieprawidłowością.

Proponujemy dopuścić udzielanie poręczeń i gwarancji Skarbu Państwa dla wspierania, po pierwsze, funduszy utworzonych na mocy odrębnych ustaw w Banku Gospodarstwa Krajowego dla realizacji strategicznych celów gospodarczych, zresztą z całego tekstu ustawy wynika również tendencja do zwiększania roli BGK w całym mechanizmie wspierania rozwoju przedsiębiorczości w Polsce; po drugie – inwestycji tworzących miejsca pracy w ramach pomocy regionalnej. Chodzi o inwestycje zapewniające restrukturyzację przedsiębiorstw, banków w zakresie pozyskiwania środków na tworzenie linii kredytowych, finansujących inwestycje małych i średnich przedsiębiorców, inwestycje jednostek samorządu terytorialnego oraz współfinansujących przedsięwzięcia z udziałem środków pomocowych z Unii Europejskiej. Intencje tej ustawy należy odczytywać również jako stworzenie warunków do uzupełniania tego wachlarza różnych możliwości zdobywania środków na współfinansowanie projektów unijnych.

W celu dostosowania systemu poręczeń i gwarancji Skarbu Państwa do wymogów rynków finansowych proponujemy usunąć przepis dotychczas dyskryminujący polskie banki, ponieważ do tej pory, w świetle obowiązującej ustawy bankom polskim Skarb Państwa mógł udzielać jedynie poręczeń, a nie gwarancji. Tak więc proponujemy usunięcie tego. Oczywiście gwarancja jest mocniejszym narzędziem i nie znajdujemy powodu, ażeby polskie banki były tutaj dyskryminowane w stosunku do banków zagranicznych – przy czym poręczenie, jako słabszy instrument, powinno się wiązać z niższą opłatą prowizyjną.

Proponujemy wprowadzenie takich samych przepisów w sprawie poręczenia i gwarantowania kredytów i obligacji, a także wprowadzenie możliwości udzielania poręczeń i gwarancji na refinansowanie poręczonych i gwarantowanych kredytów i obligacji w celu ich restrukturyzacji i obniżenia ryzyka poręczyciela czy też gwaranta – przy zastosowaniu zasady, że takie poręczenia lub gwarancje mogą być udzielane tylko jeden raz.

Proponujemy też wprowadzenie możliwości poręczania i gwarantowania transakcji zabezpieczających, związanych z kredytem lub emisją obligacji objętych już poręczeniem lub gwarancją Skarbu Państwa.

Wreszcie ten wątek, o którym już wspomniałem: mianowicie uchwalenie tej ustawy w obecnym kształcie, zdaniem rządu, powinno zwiększyć dostępność poręczeń i gwarancji poprzez istotne odbiurokratyzowanie procedur. Głównie poprzez podniesienie limitu kompetencji ministra finansów z 15 milionów euro do 30 milionów euro w przypadkach udzielania poręczeń i gwarancji do 60%. I dopiero powyżej tej kwoty wchodziłaby procedura udzielania poręczenia i gwarancji przez Radę Ministrów na wniosek ministra finansów.

Ważne jest też podniesienie górnej granicy, do której poręczenia i gwarancje mogłyby być udzielane przez BGK za środków Krajowego Funduszu Poręczeń Kredytowych, czyli z 1 miliona 500 tysięcy euro do 5 milionów euro, a także podwyższenie limitów, do których państwowe osoby prawne mogą udzielać poręczeń lub gwarancji. Do tej pory było to 30% wartości kapitałów własnych – my proponujemy 60% i podniesienie z 10% do 20% wartości kapitałów własnych jednostkowo.

Proponujemy doprecyzowanie istniejących rozwiązań ustawowych dotyczących warunków egzekucji wierzytelności Skarbu Państwa, powstałych z tytułu poręczeń i gwarancji – chodzi o wprowadzenie zasady wystawiania przez ministra finansów tytułu wykonawczego. Wzorujemy się tutaj na prawie bankowym.

Ustawa proponuje rozszerzyć zakres przedmiotowy poręczeń i gwarancji udzielanych ze środków Krajowego Funduszu Poręczeń Kredytowych o następujące cele: zorganizowanie własnego miejsca pracy lub założenie spółdzielni przez absolwentów; zapobieżenie klęskom żywiołowym lub usuwanie skutków tych klęsk; wdrażanie nowych rozwiązań, będących wynikiem badań naukowych lub badań rozwojowych. Czyli rozszerzamy tutaj możliwość udzielania poręczeń i gwarancji przez KFPK.

Wreszcie proponujemy, aby KFPK nabył prawa do uzyskiwania środków w wysokości 50% z wpływów ze sprzedaży mniejszościowych pakietów akcji udziałów spółek Skarbu Państwa. Chodzi o to, żeby tymi środkami wspomóc fundusz tak, żeby miał on szersze możliwości uczestniczenia, jako udziałowiec, w regionalnych i lokalnych funduszach poręczeń i gwarancji, żeby przez dokapitalizowanie mógł uzyskać szersze możliwości udzielania regwarancji z zobowiązań regionalnych i lokalnych fun-

duży poręczeń i gwarancji. Bez tych regwarancji raczej nie można się spodziewać rozwoju regionalnych i lokalnych funduszy. Wreszcie chodzi o to, żeby każdy kredyt lub pożyczka, zaciągnięte przez małych i średnich przedsiębiorców, a przeznaczone na dofinansowanie działalności tych przedsiębiorców, mogły zostać objęte poręczeniem lub gwarancją BGK dzięki środkom Krajowego Funduszu Poręczeń Kredytowych.

Przypomnę, że dotychczas poręczenia i gwarancje dla małych i średnich przedsiębiorców mogły być udzielone jedynie na finansowanie inwestycji, zakup materiałów lub surowców do produkcji albo świadczenia usług, na zakup towarów, tworzenie nowych miejsc pracy, realizowanie kontraktów eksportowych. Tutaj chodzi o to, żeby zlikwidować te bariery. Oczywiście ustawa stwarza formalne postawy do tego, ażeby 50% wpływów ze sprzedaży resztówek można było kierować do Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości, aby ona mogła prowadzić działalność pożyczkową, czyli wyłonionym w drodze konkursu osobom prawnym, małym, zatrudniającym do pięćdziesięciu osób przedsiębiorcom, udzielać pożyczek.

I to są generalne rozstrzygnięcia, które rząd, a właściwie Sejm, proponuje już teraz wprowadzić do obowiązującej ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję panu ministrowi.

Proszę o zabranie głosu panią mecenas Aleksandrę Skorupkę.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym
w Kancelarii Senatu Aleksandra Skorupka:**

Dziękuję bardzo.

Chciałabym przedstawić kilka uwag do ustawy. Pierwsza dotyczy art. 1 pkt 1. Zgodnie z tą zmianą ma zostać rozszerzony adres publikacyjny ustawy z 2000 r. o warunkach i nadzorowaniu pomocy publicznej dla przedsiębiorców. Właściwie nie trzeba było tego robić, a skoro już taka zmiana jest, to warto byłoby odwołać się do nowej ustawy z 2002 r. i umieścić jej adres publikacyjny, ponieważ od kilku miesięcy ta ustawa obowiązuje.

Następna kwestia. W art. 1 pkt 3, art. 2c ust. 4 – to jest strona 4 druku – przed wyrazami „o których mowa w art. 23 ust. 1” powinny zostać skreślone wyrazy „i gwarancje”, ponieważ art. 23 ust. 1 dotyczy wyłącznie poręczeń, odszkodowań za utracone ekspozyty wystawowe. Tak więc dla czystości legislacyjnej powinny zostać same poręczenia.

Kolejna uwaga dotyczy sformułowania nowego art. 7 ust. 4. Jak rozumiem, ten przepis mówi, że może być jeden raz udzielone poręczenie albo gwarancja Skarbu Państwa – w przypadku, kiedy już wcześniej kredyt był objęty poręczeniem lub gwarancją Skarbu Państwa. Obawiam się, że sformułowanie, iż poręczenie i gwarancja mogą być udzielone jednokrotnie, może być odczytane, że może być udzielone i jedno poręczenie, i jedna gwarancja.

Jeśli można by się było zastanowić nad doprecyzowaniem tego przepisu, jeśli państwo uznają to za zasadne, to może wystarczy dodać tutaj wyraz „lub” który w kontekście tej ustawy jest traktowany jako alternatywa rozłączna. Spójnik „i” wprowadza tu chyba pewne zamieszanie.

Następna sprawa, na którą chciałabym zwrócić uwagę, to kwestia techniczna: art. 1 pkt 35 powinien być zmieniany w przepisie art. 42a, a nie art. 42 – jest to ewidentny błąd.

Podobnie w art. 3 pkt 1 powinien być dodawany pkt 10 i 11, ponieważ 1 października został dodany pkt 9 do ustawy o kontroli skarbowej. Zaś w ustawie o niektórych formach popierania budownictwa mieszkaniowego w art. 5 trzeba byłoby jeszcze zmienić art. 17 ust. 1 pkt 4, ponieważ w tej chwili występuje niespójność w ustawie. Z jednej strony bowiem ustawa zmienia w art. 18 pkt 4 przepis w ten sposób, że dodaje poręczenia – czyli fundusz mieszkaniowy może przeznaczać środki na nabywanie papierów wartościowych poręczonych lub gwarantowanych przez Skarb Państwa – a tam, gdzie jest mowa o tym, co składa się na fundusz, pozostają wyłącznie wpływy z inwestycji środków funduszy, papiery wartościowe gwarantowane, ale już nieporęczane przez Skarb Państwa. Tak więc występuje tu ta niespójność.

I jeszcze jedna uwaga, dotycząca art. 8 ustawy o opłacie skarbowej. Trzeba pamiętać, że ustawa o opłacie skarbowej została zmieniona ustawą z lipca tego roku. I ta ustawa z dniem 1 stycznia 2003 r. wprowadzi nowy załącznik. I teraz wszystko wskazuje na to, że art. 8 – tak jak cała ustawa – wejdzie w życie czternaście dni od ogłoszenia, czyli przed końcem roku, takie wydaje się założenie z przepisu końcowego. I ta zmiana będzie miała bardzo krótki żywot, ponieważ ona wejdzie w życie, a potem, gdy wejdzie w życie cały nowy załącznik ustawy o opłacie skarbowej, to już ten cel nie będzie osiągnięty... Do czasu obowiązywania nowych zasad techniki prawodawczej można było zmienić ustawę o zmianie ustawy – teraz jest to niewskazane. Tak więc, żeby nie łamać zasad techniki prawodawczej, to można albo przewidzieć nową zmianę ustawy o opłacie skarbowej, tego załącznika, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia – taka inicjatywa oczywiście zależy od rządu – albo, jeśli nie ma to fundamentalnego znaczenia, zrezygnować ze zmiany art. 8 do 1 stycznia, w sumie nie będzie to długi czas, bo jeśli on zostanie wprowadzony później, po 1 stycznia, będzie się odnosił już do nowego załącznika. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Mam do pana ministra albo do osób mu towarzyszących jeszcze jedno pytanie. Moja wątpliwość dotyczy art. 12 ust. 2, który brzmi tak: „postępowanie egzekucyjne wszczęte przed dniem wejścia w życie ustawy umarza się”. Czy to jest swoisty akt abolicji, czy za-
mierzeniem rządu było przeprowadzenie tego działania według nowych procedur?

I pytanie dodatkowe: czy panowie, doradcy ministra, chcecie się teraz ustosunkować do poruszonych kwestii – albo pan minister uczyni to osobiście – czy może za chwilę?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów Jacek Uczkiewicz:

Panie Przewodniczący, prawdę powiedziawszy, za chwilę pan Kałaj szczegółowo się do tego ustosunkuje. Według mnie, te uwagi, w większości czyszczące, są do przyjęcia – przy czym jeśli chodzi o uwagę trzecia, postulat o zastanowieniu się nad doprecyzowaniem, to rzeczywiście zależy to od sposobu czytania. Ja akurat z tym sformułowaniem nie mam trudności interpretacyjnych. Jest tam wyraźnie odesłanie do

2, 4 i w połączeniu z „główką” całego przepisu, przynajmniej tak mi się wydaje, wszystko jest jasne. Co do pozostałych propozycji, bardzo proszę.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan dyrektor, tak?
Proszę bardzo.

**Naczelnik Wydziału Windykacji i Rozwiązań Systemowych
w Departamencie Gwarancji i Poręczeń w Ministerstwie Finansów
Jarosław Kała:**

Odniosę się do ostatniego pytania pana senatora, dotyczącego egzekucji administracyjnej. Oczywiście jest to przepis porządkujący, on wygląda w ten sposób, że my oczywiście umarzamy postępowanie egzekucyjne, które toczy się do tego momentu, ale oczywiście w oparciu o nowy wzór, czyli o nową podstawę prawną, wystawiamy nowy tytuł. Tak naprawdę nie ma tutaj możliwości podejścia do tego jako do abolicji w stosunku do tego dłużnika, to jest tylko nadanie tej czynności nowego wymiaru. Egzekucja będzie się toczyła, jednak w oparciu o nowe przepisy.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Gwarancji i Poręczeń w Ministerstwie Finansów
Piotr Sawicki:**

Piotr Sawicki, dyrektor Departamentu Gwarancji i Poręczeń.

I jeszcze taki komentarz: oczywiście nie ulega anulowaniu wiarygodność, zmienia się tylko technika jej dochodzenia. Tak więc wiarygodność Skarbu Państwa pozostaje w mocy, my ją możemy egzekwować ogólnie dostępnymi środkami cywilnoprawnymi.

Przewodniczący Marian Noga:

My tylko mieliśmy wątpliwość, czy właśnie w taki sposób można zapisać to, co państwo chcecie uzyskać.

Proszę, Pani Mecenass.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym
w Kancelarii Senatu Aleksandra Skorupka:**

Trochę to rozszerzę. Otóż nie znam się dokładnie na egzekucji administracyjnej, natomiast z tego, co sprawdzałam, wynika, że można wszcząć egzekucję administracyjną w przypadku jej wcześniejszego umorzenia w jednym przypadku – kiedy umorzenie nastąpiło, bo dłużnik nie miał pieniędzy, a potem te pieniądze czy inne środki w jakiś sposób uzyskał.

Może państwo wyprowadzą mnie z błędu, ale w ustawie o postępowaniu egzekucyjnym w administracji nie ma odpowiednika przepisu z kodeksu postępowania cywilnego, który mówi, że można na nowo wszczynać umorzone postępowania.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo.

**Naczelnik Wydziału Windykacji i Rozwiązań Systemowych
w Departamencie Gwarancji i Poręczeń w Ministerstwie Finansów
Jarosław Kała:**

Przyznam się szczerze, że nie jestem w tych sprawach specjalistą, natomiast głównie, jeśli chodzi o tę tematykę, opieraliśmy się na opinii ekspertów z Ministerstwa Sprawiedliwości. I praktycznie cała nowa treść tej egzekucji została przedłożona przez ten resort. I państwo z Ministerstwa Sprawiedliwości – jako specjaliści od procedury w tym zakresie – przekonywali nas do słuszności takiego zapisu.

Oczywiście procedura legislacyjna, która jest praktykowana w stosunku należności publicznoprawnych, troszkę inaczej wygląda w tym przypadku, gdzie mamy do czynienia z należnościami cywilnoprawnymi. I właśnie na tym tle do tej pory pojawiało się wiele problemów, stąd między innymi ta nowelizacja. I przyznam się szczerze, że – chcąc uniknąć kolejnych problemów, między innymi przed NSA, w stosunku do tytułów wykonawczych wystawianych przez nas do tej pory – opieraliśmy się tylko i wyłącznie na ekspertyzach przekazanych z Ministerstwa Sprawiedliwości. Tak więc niejako zawierzyliśmy skuteczności tego, co nam zaproponowano.

Widzę rozwiązanie w tej sprawie: pozostawimy na razie zapis w takiej formie, w jakiej jest do czasu zwołania plenarnego posiedzenia Senatu. Zastanowimy się jeszcze nad tym i jeśli zaistnieje taka potrzeba, w czasie debaty plenarnej ja lub któryś z członków komisji zgłosi poprawkę w tym zakresie.

Przewodniczący Marian Noga:

Uważam, że w tej chwili jest to jedyne rozwiązanie. Proszę tylko państwa o współpracę z naszym Biurem Legislacyjnym, szczególnie z panią mecenas Aleksandrą Skorupką, dobrze? Dziękuję bardzo.

Państwo z ministerstwa się zastanawiają, to może państwo senatorowie macie jakieś pytania do obu stron, czyli do Biura Legislacyjnego i do ministerstwa?

Proszę bardzo, udzielam teraz głosu państwu senatorom.

Kto z państwa ma ochotę zadać pytanie? Pan senator Mietła.

Proszę bardzo.

Senator Mieczysław Mietła:

Panie Przewodniczący, mam następujące pytanie: jak te zabezpieczenia i gwarancje mają się do KUKE – chodzi mi o te zabezpieczenia, które były w tej ustawie, a które miały na celu wspieranie eksportu zagranicznego.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan dyrektor ma ochotę odpowiedzieć.
Proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Gwarancji i Poręczeń w Ministerstwie Finansów
Piotr Sawicki:**

To są dwa odrębne systemy. Poręczenia i gwarancje Skarbu Państwa oraz podsystemy poręczeń i gwarancji, które są regulowane ustawą, którą w tej chwili zmieniamy, stanowią niejako jedną dziedzinę poręczeń i gwarancji Skarbu Państwa. I obok tego istnieje ustawa o działalności Krajowej Korporacji Ubezpieczeń i Kredytów Eksportowych, która w zasadzie dotyczy wspierania eksportu w następujący sposób. Mianowicie jeżeli ktoś nie ma środków na zakup towarów, które produkuje się w Polsce, jeżeli ten odbiorca chce zaciągnąć kredyt – oczywiście w interesie eksportera jest, żeby ten ktoś taki kredyt uzyskał – to wówczas istnienie silnej finansowej instytucji w Polsce, która, zagwarantuje bądź ubezpieczy ten kredyt, pozwoli bankowi na udzielenie tego kredytu odbiorcy, a eksporterowi – zrealizować kontrakt.

Jest to metoda wspierania polskiego eksportu. To się oczywiście odbywa w sytuacjach ściśle przez ustawę zdefiniowanych – na ryzyko i na rachunek Skarbu Państwa. Krótko mówiąc, korporacja działa również do pewnego stopnia komercyjnie, ale tam, gdzie w grę wchodzi strategiczne interesy Skarbu Państwa, ma ona wydzielony rachunek zasilany środkami z budżetu. Czyli – odpowiadając panu senatorowi na pytanie – to są dwa odrębne systemy prawne: funkcjonowanie Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych i nasza ustawa o poręczeniach i gwarancjach.

Oczywiście są przypadki, w których te dwa systemy się nawzajem wspierają. Bywa, że dany kontrakt czy dane przedsięwzięcie jest wspierane zarówno przez KU-KE, jak i gwarancjami Skarbu Państwa.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator Chronowski prosił o głos.
Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Andrzej Chronowski:

Panie Przewodniczący, pozwolę sobie zadać takie pytanie: na jaką kwotę udzielono do tej pory gwarancji i poręczeń, i jaki odsetek z tego jest zagrożony – chodzi o sytuację, w której Skarb Państwa będzie musiał ponieść określone koszty.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan dyrektor chce zabrać głos?
Oczywiście, proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Gwarancji i Poręczeń w Ministerstwie Finansów
Piotr Sawicki:**

Do połowy 2002 r. poręczenia i gwarancje Skarbu Państwa wiązały się z potencjalnymi zobowiązaniami Skarbu Państwa na kwotę 28 miliardów 500 milionów zł. Te potencjalne zobowiązania, potencjalny dług, objęty poręczeniami i gwarancjami Skarbu Państwa, oznacza, że gdyby nikt nie spłacił tych zobowiązań, Skarb Państwa musiałby spłacić 28 miliardów 500 milionów zł.

Oczywiście tak się nie dzieje. Te kredyty są bowiem na ogół spłacane przez kredytobiorców. I teraz w kolejnych latach szczególnie śledzimy tak zwany współczynnik niespłacalności kredytów. Definiujemy to tak, że w liczniku umieszczamy kwotę, którą straciliśmy z tytułu poręczeń i gwarancji, natomiast w mianowniku wszystkie te zobowiązania, które w danym roku były płatne przez kredytobiorców. I te współczynniki do tej pory wyglądają zachęcająco. W 1999 r. tylko 12,1% przekształciło się w wypłaty zobowiązań Skarbu Państwa, a w 2000 r. – 13,2 %, zaś w 2001 r. – 6,9%.

Nie oznacza to, że taki stan utrzyma się na dłuższą metę. To są wyniki na poziomie banku, a oczywiście misją Skarbu Państwa jest podejmowanie ryzyka na większą skalę, i takie ryzyko jest podejmowane. Na pewno trzeba się liczyć z przedsięwzięciami na większą skalę.

Może jeszcze tylko podam kwoty, jakie wypłynęły z budżetu państwa w poszczególnych latach, bo to też jest istotny wskaźnik. Mianowicie w 1999 r. wydatkowano z budżetu państwa 297 milionów 300 tysięcy zł; w 2000 r. – 311 milionów 400 tysięcy zł; w 2001 r. – 199 miliona 200 tysięcy zł. W tym roku ustawa budżetowa przewiduje wydatki na poziomie 750 milionów zł, a budżet na rok 2003 przewiduje już 1 miliard 200 milionów zł. To wiąże się między innymi z ryzykownymi przedsięwzięciami, zmierzającymi do restrukturyzacji sektorów gospodarki narodowej, które są w kłopotach, przede wszystkim hutnictwa i górnictwa, a także przemysłu stocznioowego.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo o dalsze pytania.

Jeżeli państwo nie mają pytań, to zapytam przedstawicieli rządu o opinie w sprawie poszczególnych poprawek.

Jaka jest opinia rządu co do poprawki pierwszej ze spisu poprawek Biura Legislacyjnego?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów Jacek Uczkiewicz:

Powiedziałem, że te poprawki, które są...

(*Przewodniczący Marian Noga: Oprócz trzeciej, tak? Pan minister miał wątpliwości co do poprawki trzeciej, tak?*)

Chodzi o tą trzecią i siódmą, bo ta siódma jest taka właśnie...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Jeśli chodzi o pozostałe poprawki, możemy uznać, że nie protestujemy, a nawet bardzo dobrze, że zwrócono uwagę na to, iż w trakcie procesu legislacyjnego pojawiły

się inne akty prawne, które oczywiście trzeba uwzględnić, a także, że nastąpiła na przykład jakaś pomyłka.

Przewodniczący Marian Noga:

Spróbujmy problem tej poprawki siódmej jakoś rozwiązać, Panie Ministrze.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Pani Mecenasz, mamy jakąś propozycję?

Pan senator Chronowski mówi, że dobrze by było przedłużyć vacatio legis...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Popieracie tę propozycję? Tak więc rozwiązaniem byłoby przedłużenie vacatio legis art. 8.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Jeśli chodzi o tę trzecią, rząd proponuje w ogóle nie brać jej pod uwagę, tak?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów Jacek Uczkiewicz:

Moim zdaniem przepis jest jasny. Oczywiście można jeszcze pracować nad jego doprecyzowaniem, natomiast on nie tworzy nowej struktury. Przeznaczenie tego całego artykułu jest bardzo jednoznaczne – ono się nie rozciąga na inne. Tutaj nie stworzy się żadnych nowych warunków udzielania gwarancji i poręczeń – dotyczy to tylko gwarancji już raz zagwarantowanych. Według mnie jest to jasne sformułowanie.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Marian Noga:

Pan dyrektor chce coś powiedzieć.

Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Gwarancji i Poręczeń w Ministerstwie Finansów Piotr Sawicki:

Chciałbym, jeśli można, wzmocnić argumentację szefa. Może być taka ewentualność, że mamy do zrefinansowania kredyt, prawda? Ten kredyt można zrefinansować używając poręczenia, używając gwarancji – może być też taka ewentualność, że będzie i poręczenie, i gwarancja, czyli zrefinansowanie dwoma kredytami: jednym poręczonym i drugim gwarantowanym. W związku z tym, gdybyśmy dali tutaj tę alternatywę rozłączną „lub”, można byłoby zastosować albo jeden, albo drugi instrument, a tak – można zastosować oba.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze.

Przyjmuję poprawki: pierwszą, drugą, czwartą, piątą, szóstą i siódmą – z vacatio legis dla art. 8.

Czy ktoś z państwa senatorów chce przejąć trzecią poprawkę? Nikt.

Wymienione przeze mnie poprawki są redakcyjno-legislacyjne, możemy więc nad nimi głosować łącznie.

Kto jest za przyjęciem tych poprawek? (6)

Dziękuję. Przyjęte jednomyślnie.

Kto jest za przyjęciem ustawy w całości, z poprawkami. (6)

Dziękuję.

Na sprawozdawcę wyznaczam siebie.

Zamykam posiedzenie.

Dziękuję wszystkim za udział w posiedzeniu komisji.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

A jeśli chodzi o posiedzenie dotyczące budżetu, to już mówiłem, że pan senator Chronowski z panem Suwańskim zajmą się Skarbem Państwa; pan senator Mietła – transportem; pan senator Lewicki – Urzędem Regulacji i Telekomunikacji Poczty; pan senator Szydłowski – Głównym Inspektoratem Kolejnictwa; pan senator Drożdż – częścią „Łączność”; pani senator Christowa, oczywiście, gospodarką morską. Pan senator Lipowski rok temu zajmował się budownictwem i gospodarką przestrzenną, czy teraz też się zgadza? Dobrze.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Panie Senatorze, zamieniamy się na budownictwo?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To może razem to zrobimy.

To wszystko na dzisiaj, dziękuję.

(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 25)

Biuro Prac Senackich Kancelarii Senatu

Opracowanie i łamanie: Dział Stenogramów

Druk: Poligrafia Kancelarii Senatu

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851