



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

**Zapis stenograficzny**  
**(165)**

22. posiedzenie  
Komisji Spraw Unii Europejskiej  
w dniu 22 marca 2006 r.

VI kadencja

### Porządek obrad:

1. Wniosek dotyczący decyzji Rady UE ustanawiającej Wspólnotowy Mechanizm Ochrony Ludności (przekształcenie) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2006) 029.
2. Inicjatywa Republiki Austrii, Belgii i Finlandii na rzecz przyjęcia decyzji Rady UE dotyczącej uzgodnień w zakresie współpracy pomiędzy biurami ds. odzyskiwania mienia w Państwach Członkowskich – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 15628/05.
3. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2005) 593.
4. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów w transporcie drogowym (*Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the promotion of clean road transport vehicles*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2005) 634.
5. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego oraz określającego treść załącznika XI – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2006) 007.
6. Opinia Komisji Europejskiej, na mocy art. 251 ust. 2 akapit trzeci lit. c) Traktatu WE, w sprawie poprawek Parlamentu Europejskiego do wspólnego stanowiska Rady UE w sprawie wniosków dotyczących rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie niektórych fluorowanych gazów cieplarnianych, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE dotyczącej emisji pochodzących z systemów klimatyzacji pojazdów silnikowych i zmieniającej dyrektywę Rady 70/156/EWG, zmieniająca wniosek Komisji Europejskiej na mocy art. 250 ust. 2 Traktatu WE – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2005) 713.
7. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie strukturalnej statystyki przedsiębiorstw (*Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council concerning structural business statistics*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2006) 066.
8. Wniosek dotyczący rozporządzenia Rady „Europejski Fundusz Rybacki” – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2004) 497.
9. Wnioski nierozpatrywane – propozycja – sygnatury Komisji Europejskiej: COM (2006) 038, COM (2006) 041, COM (2006) 064, COM (2006) 015.

*(Początek posiedzenia o godzinie 13 minut 35)*

*(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Edmund Wittbrodt)*

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Proszę o wpisanie się na listę.

Powinienem już otworzyć posiedzenie naszej komisji, kolejne posiedzenie Komisji Spraw Unii Europejskiej.

Witam ponownie senatorów. Witam również naszych gości. Jest nam bardzo miło, że bierzecie państwo udział w posiedzeniu komisji.

Chciałbym zacząć od powitania pana naczelnika Adama Dudzica z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji; bardzo nam miło. Chciałbym przywitać też pana ministra Zbigniewa Wysockiego z Ministerstwa Transportu i Budownictwa oraz towarzyszące mu osoby: Bogusławę Rychtę i panią Ritę Tomaszewską-Kamedułę; bardzo mi miło. Chciałbym powitać również panią Halinę Dmochowską z Głównego Urzędu Statystycznego; bardzo nam miło.

Proszę państwa, macie państwo porządek posiedzenia komisji. Przewidzieliśmy w nim osiem punktów. Czy są jakieś uwagi do tego porządku? Bo ja bym chciał zaproponować jedną drobną zmianę, a mianowicie, żebyśmy punkt siódmy rozpatrzyli jako pierwszy, gdyż jest pani z Głównego Urzędu Statystycznego i możemy to zrobić. Czy są jakieś uwagi co do tego? Nie ma. Nad pozostałymi punktami będziemy procedowali w takim porządku, w jakim są one tutaj zapisane.

Wobec tego przechodzimy do omawiania punktu siódmego. Urzędem prowadzącym jest Główny Urząd Statystyczny. Chodzi tu o wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie strukturalnej statystyki przedsiębiorstw, dokument COM (2006) 066.

Poprosiłbym panią o krótkie przedstawienie tego projektu. Bardzo proszę.

**Wiceprezes Głównego Urzędu Statystycznego  
Halina Dmochowska:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący. Dziękuję też za przesunięcie tego punktu w porządku obrad właśnie w ten sposób, bo to mi ułatwi znalezienie się w odpowiednim czasie na posiedzeniu europejskiej komisji sejmowej, która równolegle obraduje nad tym samym punktem, za chwilę będzie go rozpatrywać.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Rozporządzenie w projektowanym kształcie ma zastąpić dotychczas obowiązujący akt dotyczący obszaru tak zwanych statystyk strukturalnych, a więc w sumie naj-

---

ważniejszego obszaru statystyki przedsiębiorstw, odnoszącej się do całej zbiorowości przedsiębiorstw.

Zmiana dotyczy, po pierwsze, pewnej racjonalizacji zakresu zbierania danych. Po drugie, dotyczy ona dostosowania tego do aktualnych wymogów gospodarki i procesu podejmowania decyzji, między innymi poprzez uwzględnienie w większym niż dotychczas stopniu działalności usługowych, stosownie do zainteresowania polityk Unii Europejskiej również tym obszarem działalności. Ponadto wprowadza ona obowiązkowe uczestnictwo wszystkich krajów w tak zwanych badaniach ad hoc, czyli badaniach organizowanych w trybie, powiedziałabym, pilnym, stosownie do wyłaniających się nowych potrzeb polityki gospodarczej Unii...

*(Rozmowy na sali)*

Przepraszam, ale nie chciałabym mówić zupełnie równolegle. Postaram się mówić krótko...

*(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Prosiłbym o skoncentrowanie się.)*

Dziękuję.

Rząd generalnie popiera projekt tej regulacji, ale ma pewne propozycje co do zakresu i trybu wprowadzenia tej regulacji i o tym w stanowisku rządu jest mowa.

Przede wszystkim chodzi o termin wdrożenia. Uważamy, że rok 2006 jako pierwszy... to jest zbyt wcześnie, choćby ze względu na procedury prac przygotowawczych w Polsce. Racjonalne wydaje się również połączenie tego wdrożenia ze zmianami w klasyfikacjach, istotnymi zmianami, a mianowicie z wprowadzeniem NACE 2, po to, aby dwa razy nie robić dosyć dużej operacji zarówno w samym systemie statystyki, co by było jeszcze może mniejszym złem, jak i w tym, co w znacznym stopniu dotyczy przedsiębiorstw, a co jest bardziej dotkliwe. Stąd ta propozycja skoordynowania wdrożenia tego z wdrożeniem klasyfikacji. Proponujemy też objęcie tym rozporządzeniem tylko obszaru usług rynkowych, a więc nierozszerzanie tego na podmioty, które z wielu powodów i tak nie dostarczają porównywalnej informacji, bo funkcjonują na przykład w systemie budżetowym, a więc zestawianie tych statystyk w tym obszarze i nazywanie ich statystyką gospodarczą jest trochę problematyczne. Proponujemy też ujednoczenie aneksów branżowych. Chodzi o to, żeby nie tylko tak zwany moduł wspólny był porównywalny we wszystkich krajach, ale również i to, co zbiera się w specjalistycznych aneksach branżowych.

Tak że tak, najogólniej mówiąc, wygląda stosunek rządu i stosunek statystyki do tego projektu. My oczywiście te nasze uwagi zgłaszaliśmy w tak zwanym międzyczasie w różnych gremiach roboczych.

Jeśli chodzi o obszar usług, bo to może jest istotne, to idzie tu między innymi o wyraźne rozszerzenie, objęcie statystyką usług biznesowych, informatycznych, całej tej nowej gospodarki. To po pierwsze.

Druga istotna zmiana to jest uchwycenie w tej regulacji tak zwanej demografii przedsiębiorstw. My robiliśmy trochę prac w tym obszarze, ale nie miały one jakiegoś usystematyzowanego charakteru. Chodzi o to, żeby w całej Europie, we wszystkich krajach mieć porównywalną informację na temat nowo tworzonych, likwidowanych, aktywnych przedsiębiorstw, między innymi po to, żeby uchwycić wpływ aktywności gospodarczej i przedsiębiorczości na rynek pracy, co w takich krajach jak nasz jest przecież nie do przecenienia.

To tyle w skrócie, jeśli chodzi o zakres i ewentualne kierunki uwag co do tych regulacji. Reszta jest w materiale pisanym. Jeśli są jakieś problemy czy pytania, to bardzo proszę, będę starała się odpowiedzieć. Dziękuję.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo za tę informację.

Poproszę teraz pana przewodniczącego Przemysława Berenta o uwagi, opinię, projekt opinii.

Bardzo proszę.

**Senator Przemysław Berent:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo! Ja zaproponuję pozytywne stanowisko komisji.

Problematyka statystyki jest nam jako komisji bardzo bliska, ponieważ mieliśmy bardzo interesujące posiedzenie, rozważaliśmy to przy okazji wprowadzania tej nowej klasyfikacji branżowej NACE 2. Pan prezes przedstawił nam wiele problemów, kłopotów, a także wiele z tego, co zostało dokonane podczas przygotowywania wprowadzenia właśnie tej klasyfikacji. Tak że zdajemy sobie sprawę z wagi tego, znamy mniej więcej problemy, z jakimi się to wiąże. Myślę jednak, że nasuwa się kilka pytań, które może nie wymagają specjalnie wielkiego komentarza, ale chciałbym zadać takie bardzo konkretne pytania.

Przede wszystkim – to zresztą powtarza się w odniesieniu do wprowadzenia klasyfikacji NACE 2 – zawsze zwracamy uwagę na to, z jakimi kosztami się to wiąże, zwłaszcza dla podmiotów, których regulacja będzie dotyczyła. Ocena skutków społecznych przedstawiona przez rząd zawiera określenie „nałożenie nowych obowiązków na podmioty gospodarcze”. Gdyby więc pani prezes zechciała wyjaśnić, po pierwsze, jakie to będą nowe obowiązki, a po drugie, czy one będą się wiązały również z jakimiś kosztami finansowymi dla przedsiębiorstw... Bo o ile wprowadzenie klasyfikacji NACE 2 może mieć bardzo poważne znaczenie dla wielu podmiotów, o tyle w ocenie skutków finansowych w tym akurat stanowisku rządu dotyczącym tej dyrektywy nie wspomniana się o przedsiębiorstwach.

Chciałbym też zapytać, jakie są szanse na przyjęcie propozycji strony polskiej, aby rzeczywiście statystyką strukturalną objąć tylko i wyłącznie podmioty rynkowe. Wydaje mi się, że w innych krajach może to wyglądać zupełnie inaczej i nasze stanowisko może być nie do końca respektowane.

I wreszcie co to znaczy, że rozporządzenie zapewni szerszą informację o zakresie i wynikach działalności polskich przedsiębiorstw? Na czym to rozszerzenie miałoby polegać? I jeżeli ta statystyka miałaby umożliwić badanie tego i zbieranie informacji o przedsiębiorstwach tworzonych, likwidowanych, aktywnych – te ostatnie to nie jest problem, ale te tworzone i likwidowane są problemem – to w jaki sposób nasze polskie statystyki będą, że tak powiem, odpowiadać normom unijnym? Bo niestety, ale to, co obecnie znajduje się w zakresie statystyk, jest bardzo często informacją nieaktualną. Jakie zatem wiążą się z tym nowe metody aktualizacji tych danych, tak żeby one rzeczywiście odpowiadały tym wymogom unijnym? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Ja może zapytam, czy są jeszcze jakieś pytania czy uwagi do tego projektu rozporządzenia ze strony członków komisji senackiej. Nie ma.

Wobec tego bardzo proszę o ustosunkowanie się do tych pytań i uwag.

**Wiceprezes Głównego Urzędu Statystycznego  
Halina Dmochowska:**

Dziękuję bardzo.

Jeśli chodzi o ocenę kosztów, to wygląda to w ten sposób, że koszty w statystyce będą generowane poprzez pewne rozszerzenie zakresu podmiotowego, gdyż przedsiębiorstwa z obszaru usług, co najmniej niektórych usług, które do tej pory nie miały obowiązku wypełniania tych sprawozdań, będą musiały być włączone do badań. I to jest jedna część obszaru generowania kosztów. W samych przedsiębiorstwach staramy się nie wykraczać poza to, co jest normalnie zbierane i co można dosyć łatwo wyciągnąć z prowadzonych w przedsiębiorstwach ewidencji i rachunkowości. Tak więc od tej strony to będzie to oczywiście koszt wypełnienia formularza. Formularz dla najmniejszych przedsiębiorstw jest dosyć mały, a formularz dla dużych przedsiębiorstw to jest to już w tej chwili stosowana tak zwana ankieta SP, roczne sprawozdanie, które jest dosyć obszerne.

Jeśli chodzi o sprawę przeprowadzenia tej propozycji dotyczącej usług rynkowych, to myślę, że co najmniej nowe kraje członkowskie są w podobnej sytuacji jak Polska. Ten problem był dosyć szeroko dyskutowany na różnych spotkaniach roboczych i wydaje się, że... w każdym razie do tej pory nie ma decyzji na nie. Również i w uzasadnieniu, w komentarzu do dokumentu unijnego ta sprawa jest podniesiona jako bardzo twardo stawiany postulat kraju. Tak więc wydaje mi się, że nie jesteśmy na zupełnie straconej pozycji, tak bym powiedziała, i szanse są.

Jeśli chodzi o bardziej aktualne czy szersze informacje o polskich przedsiębiorstwach i to, na czym to będzie polegało, to do tak zwanego modułu wspólnego, czyli tego, który mają obowiązek wypełniać wszystkie podmioty niezależnie od rodzaju działalności, wchodzi więcej informacji niż do tej pory, między innymi finansowych. Poprzednio były one na przykład w przemyśle, ale już przedstawiciele innych branż niekoniecznie musieli to wypełniać. To jest jeden obszar. Drugi to są, jak już mówiłam, te rodzaje działalności, które do tej pory nie były badane, a więc usługi biznesowe, informatyczne i z innych obszarów usługowych.

Co do sprawy aktywności to w tej chwili często, zresztą w niewłaściwy sposób, komentuje się informację uzyskiwaną z rejestru Regon i stąd chyba wynikają między innymi te opinie, że mamy dużo przedsiębiorstw nieaktywnych itd. Oczywiście rejestr Regon jest rejestrem urzędowym i jego status jest taki, że jeśli podmiot sam nie przyjdzie, nie złoży wniosku i nie wyrejestruje się, to będzie tkwił w rejestrze. Dlatego w żadnej naszej informacji czy w żadnym naszym komentarzu nie mówimy, że są to przedsiębiorstwa działające, tylko mówimy, że są to przedsiębiorstwa zarejestrowane, co jest zasadniczą różnicą. My jako statystycy, nawet jeśli wiemy, że podmiot nie działa z różnych powodów, nie mamy prawa go z tego rejestru wykreślić. Dla celów statystycznych prowadzimy inny rejestr, tak zwaną bazę jednostek statystycznych, która służy na przykład do wysyłania kwestionariuszy do badań, po to, żeby nie wysyłać ich do przedsiębiorstw nieaktywnych, czy na przykład do uogólniania wyników badań itd. Zatem jest to prowadzone zgodnie z wymogami europejskimi dotyczącymi tak zwanego rejestru statystycznego. Tak więc tu są te dwie sprawy.

Do tej pory w sprawie aktywności wykonywaliśmy pewne prace na podstawie różnych innych badań, bo to można robić nie tylko w oparciu o tak zwaną statystykę strukturalną. Teraz będzie to zestandaryzowane w skali całej Unii, robione w sposób

jednolity i zapewniający jednolitość wyników. Uczestniczyliśmy w pewnych projektach pilotażowych dotyczących demografii, wiemy, jak gdzie indziej to się robi, tak że nie powinno być problemów.

To tyle, jeśli chodzi o odpowiedzi. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Czy narodziły się jakieś nowe pytania?

Proszę bardzo, pan senator Szymura

**Senator Jerzy Szymura:**

Mam króciutkie pytania.

Pierwsze: czy widzicie państwo możliwość zbierania tych danych statystycznych za pomocą swojej strony internetowej? Bo to, jak sądzę, znacznie by uprościło proces zbierania danych i dla przedsiębiorców, i dla GUS.

Drugie pytanie. Czy w tej statystyce zwracacie państwo szczególną uwagę na sprawę ewidencji przedsiębiorstw z branży innowacyjnej? Chodzi mi zwłaszcza o kwestię tych nowych obszarów działalności biznesowej, które mogą się pojawić, o to, żeby w jakiś sposób były one w statystyce rejestrowane. Jest to szczególnie ważne, bo w naszym kraju musimy zrobić duży postęp, jeśli chodzi o rozwój gospodarki innowacyjnej, i to powinno być w jakiś sposób rejestrowane, tak żebyśmy mieli świadomość tego, co się w tym obszarze zmienia.

No i ostatnie krótkie pytanie. Czy wprowadzenie tej statystyki nie mogłoby nastąpić już w roku 2007? Bo rozumiem, że w 2006 r. to już nie, ale czy mogłoby nastąpić w 2007 r. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo.

**Wiceprezes Głównego Urzędu Statystycznego**

**Halina Dmochowska:**

Po kolei, jeśli można.

My w tej chwili jesteśmy w trakcie budowy portalu internetowego, który nam ułatwi otwarcie się na zbieranie sprawozdań drogą elektroniczną. Pewne ćwiczenia eksperymentalne już się odbywają w dotychczasowej technologii, ale myślę, że jesienią będziemy dużo lepiej przygotowani do wyjścia z tą formą. Prowadzimy już kampanię informacyjną wśród podmiotów. Niektóre sprawozdania są zbierane elektronicznie. Podmioty na ogół chętnie włączają się w tę nową technologię zbierania informacji.

Jeśli chodzi o sprawę innowacji, to jest to rzeczywiście bardzo ważny problem. Jestem przekonana, że zarówno to badanie, jak i zmiana klasyfikacji, na którą powołał się pan senator Berent, zmiana klasyfikacji, która pozwoli łatwiej namierzyć te właśnie rodzaje nowoczesnej gospodarki, tak ją umownie nazwijmy, wyraźnie poprawią nasze

możliwości informacyjne, jeśli chodzi o monitoring, tak to hasłowo określimy, nowocześniejszej gospodarki, innowacji itd. Tak że tyle w tej sprawie.

Jeśli chodzi o rok 2007, to teoretycznie rzecz biorąc, można by było próbować rzutem na taśmę to zrobić. Uznaliśmy jednak, że zebranie tych danych za 2007 r. w 2008 r. pozwoli nam połączyć to z tą operacją klasyfikacyjną i robić ten przewrót raz, a nie dwa razy. Stąd ten postulat. Gdybyśmy chcieli to robić już za rok 2006, konieczna byłaby nowelizacja programu badań statystycznych plus koszty przy zamkniętym budżecie itd., itd. Tak więc jest to mało realne, również jeśli chodzi o wątek kosztowy, no bo do tej pory nowelizacje programu badań na ogół miały zakres merytoryczny, ale chyba nigdy nie znalazły odbicia w zmianach budżetu, jaki można było na te badania przeznaczyć. A to, niestety, będzie generować koszty, których prawdopodobnie nie jesteśmy w stanie w ramach już uchwalonego obecnego budżetu i programu badań, który jest, zrealizować. Dziękuję.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo za te wyczerpujące odpowiedzi czy wyjaśnienia.

Ja rozumiem, że wniosek jest taki... Bo my, proszę państwa, rozpatrujemy ten punkt w trybie art. 6, czyli my się odnosimy do samego projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady. Pan senator Berent proponował, żeby przyjąć to bez uwag, tak?

**Senator Przemysław Berent:**

Tak, proponowałem, żeby przyjąć to bez uwag, ale zanim ponowię tę swoją propozycję finalnie, mam takie bardzo szczegółowe króciutkie pytanie do pani prezes. Bo ja pytałem o to, jak szerokie mają być te informacje, mając na myśli również informacje finansowe. Ja zadam to pytanie wprost: czy w kontekście zbierania szerszych informacji rozważacie zbieranie sprawozdań finansowych, czy też chodzi tu tylko o kluczowe informacje finansowe wyciągnięte z tych sprawozdań finansowych?

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Bardzo proszę.

**Wiceprezes Głównego Urzędu Statystycznego  
Halina Dmochowska:**

W dużych podmiotach, jak nazywamy je potocznie, czyli powyżej czterdziestu dziewięciu osób, będzie to praktycznie w dużym stopniu odbicie sprawozdania, zaś w mniejszych zakres będzie dostosowany do systemu rachunkowości, jakie one stosują. Podmioty najmniejsze z różnych powodów podają tylko kilka zmiennych, nie pamiętam dokładnie ile, chyba pięć albo sześć. Przede wszystkim nie jest przez te podmioty prowadzona rachunkowość w pełnym wymiarze, stosuje się tam różne uproszczone formy, na ogół podmioty te nie są w ogóle chętne do przygotowywania jakichkolwiek sprawozdań. Wieloletnia praktyka badania małych podmiotów wskazuje, że jest bardziej korzystnie, jeśli zbieramy wąski zakres informacji, ale ta informacja jest



na akceptowalnym poziomie jakości, a nie szeroki, przy dużym braku odpowiedzi itd., itd. A więc musimy to wyważyć. Jak mówię, lepiej jest mieć mniej informacji, ale niezłych, niż rozszerzać zakres o różne szczegóły, choć one też z wielu powodów są bardzo ciekawe. Tutaj staramy się jednak trzymać tę dyscyplinę, żeby nadmiernie nie obciążać podmiotów, zbierając tylko to, czego skądinąd nie można mieć, a co jest niezbędne do oglądu całości. Tak że taka jest ta ekonomia, jeśli chodzi o zakres, wyważenie zakresu informacji i obciążeń. No bo trzeba też widzieć tę drugą stronę, koszty itd.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

**Senator Przemysław Berent:**

Ja jeszcze tylko słowo komentarza, bo to jest dość istotne. Dlaczego? Dlatego, że do tej pory w zasadzie jest dość ograniczona grupa przedsiębiorstw czy podmiotów gospodarczych, które mają obowiązek publikowania swoich sprawozdań finansowych. Pani prezes mówi o tej granicy, czterdziestu dziewięciu osobach, czyli tak naprawdę wszystkie przedsiębiorstwa średnie i duże, bo taka jest nomenklatura podziału przedsiębiorstw w Unii, no przynajmniej jeden z czynników, będą państwu dostarczały te dane. I uważam, że to bardzo dobrze, z uwagi na pewną przejrzystość życia gospodarczego.

Tak że na koniec jeszcze raz ponawiam swoją prośbę o przyjęcie stanowiska i projektu bez uwag. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo

Jest wniosek senatora sprawozdawcy. A czy są inne wnioski? Nie ma.

Wobec tego przyjmujemy projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady bez uwag.

Dziękuję bardzo pani prezes Dmochowskiej za udział w posiedzeniu naszej komisji.

I przechodzimy teraz do rozpatrywania punktu pierwszego, również w trybie art. 6 ustawy. Resortem wiodącym jest Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji. Jest to wniosek dotyczący decyzji Rady ustanawiającej Wspólnotowy Mechanizm Ochrony Ludności.

Bardzo proszę o przedstawienie tego projektu.

**Naczelnik Wydziału Unii Europejskiej  
w Departamencie Unii Europejskiej i Współpracy Międzynarodowej  
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji  
Adam Dudzic:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Przede wszystkim dziękuję za możliwość przedstawienia tego projektu przez moją skromną osobę, z uwagi na nieobecność kierownictwa resortu, które w większości przebywa na pierwszym z udziałem Polski spotkaniu Grupy G-6.

Już przechodzę do meritum sprawy, czyli do projektu decyzji Rady ustanawiającej Wspólnotowy Mechanizm Ochrony Ludności. Ma on na celu w swej istocie zniesienie podobnego mechanizmu, który został ustanowiony w roku 2001, w decyzji Rady w sprawie powołania Mechanizmu Wspólnotowego ułatwiającego wzmocnioną współpracę w operacjach ochrony ludności, i tym samym zastąpienie tej decyzji nową usprawnioną decyzją.

Projekt decyzji ma na celu doprecyzowanie obowiązujących procedur prawa wspólnotowego o bardziej szczegółowe zapisy odpowiadające szerszemu zakresowi współczesnych zagrożeń i ich rosnącej skali, a także usprawnienie zasad mobilizowania zasobów państw członkowskich. Wprowadzone zmiany mają w efekcie poprawić funkcjonowanie mechanizmu wspólnotowego.

Komisja Europejska proponuje w swej decyzji polepszenie szybkości reakcji, koordynacji w czasie interwencji, rozwój systemów wczesnego ostrzegania oraz zapewnienie logistycznego wsparcia dla ekspertów i zespołów interwencyjnych. Celem proponowanych zmian są większa transparentność i bardziej czytelne zasady mobilizowania dodatkowego wsparcia na poziomie wspólnotowym, uzupełniającym wysiłki państw członkowskich.

Rząd popiera przyjęcie przedmiotowego aktu prawnego, ponieważ jest to ważne w świetle ostatnich wydarzeń, jak ataki terrorystyczne czy katastrofy naturalne. Będzie to podstawowy instrument ułatwiający mobilizację i koordynację pomocy udzielanej przez państwa członkowskie na wypadek poważnej katastrofy.

Proponowane zmiany są oparte na dotychczasowych doświadczeniach, jakie Unia Europejska wyniosła z koordynowania, jeśli tak się może wyrazić, wspólnych akcji państw członkowskich. Wprowadzone zmiany odpowiadają zasadom proporcjonalności i subsydiarności prawa, pozwolą na zwiększenie szybkości reakcji, zarówno w Unii Europejskiej, jak i poza jej granicami, udroźnienie koordynacji organizowanych akcji, w tym z możliwością wykorzystania zasobów wojskowych, rozwój podejścia modułowego, czyli stworzenie wyspecjalizowanych zespołów reagowania państw członkowskich gotowych do szybkiej reakcji, rozwinięcie systemów wczesnego rozstrzygnięcia o katastrofach kompatybilnych z podobnymi systemami innych organizacji międzynarodowych, rozwiązanie problemu transportu podczas udzielania pomocy, poprawienie koordynacji i efektywności udzielania pomocy w krajach spoza UE we współpracy z uprawnionymi organizacjami międzynarodowymi. To tyle tytułem wprowadzenia.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Ja poproszę teraz pana senatora Jerzego Szymurę o przedstawienie projektu stanowiska i uwag w imieniu komisji.

**Senator Jerzy Szymura:**

Jeśli chodzi o akt prawny przedstawiony przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, który jest przedmiotem dzisiejszego spotkania naszej komisji, to trzeba powiedzieć jedną rzecz: otóż dotyczy on sytuacji wyjątkowych, sytuacji zagrożenia katastrofami ludności.

No tak się na szczęście składa, że nasz kraj nie jest tym krajem, który ma największe doświadczenia w tej dziedzinie. Ostatnie wydarzenia terrorystyczne, jakie miały miejsce w innych krajach unijnych, z pewnością przyczyniły się do wzbogacenia wiedzy na temat tego, jak należy w sposób korzystny dla ludności organizować ochronę w sytuacjach kryzysowych.

Ta nowelizacja może jedynie przyczynić się do usprawnienia i polepszenia tych systemów, które w Polsce będą wprowadzane. W związku z tym sędzę, że możemy przyjąć stanowisko rządu i taką mam propozycję.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Czy są jakieś inne pytania, wątpliwości ze strony państwa senatorów? Nie ma.

Ponieważ jest to wniosek o pozytywne zaopiniowanie propozycji decyzji Rady, wobec tego, jeżeli nie ma innych propozycji, przyjmujemy go bez głosowania.

Czy są inne propozycje? Nie ma.

Dziękuję bardzo.

Dziękuję panu za udział w posiedzeniu komisji...

Przechodzimy do rozpatrywania punktu drugiego. Jest to inicjatywa Republiki Austrii, Belgii i Finlandii na rzecz przyjęcia decyzji Rady dotyczącej uzgodnień w zakresie współpracy pomiędzy biurami do spraw odzyskiwania mienia w Państwach Członkowskich.

I bardzo proszę o króciutkie przedstawienie tej propozycji.

**Naczelnik Wydziału Unii Europejskiej  
w Departamencie Unii Europejskiej i Współpracy Międzynarodowej  
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji  
Adam Dudzic:**

Jeszcze raz ja.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Cóż, projekt ten jest projektem dotyczącym innej dziedziny działalności Unii Europejskiej. Jego celem jest ustanowienie współpracy pomiędzy biurami i tak zwanymi biurami do spraw odzyskiwania mienia państw członkowskich, która opierać się ma na szybkiej wymianie informacji, mogących prowadzić do wykrywania i zajmowania zysków pochodzących z przestępstwa. W rezultacie ma to przyczynić się do skuteczniejszego zwalczania przestępczości zorganizowanej.

Rząd polski popiera koncepcję współpracy państw członkowskich w dziedzinie wymiany informacji mogących prowadzić do wykrywania i zajmowania zysków pochodzących z przestępstwa, niemniej jednak w przypadku tej wersji projektu w opinii Polski tworzenie nowych instytucji, biur, można zastąpić poprzez wyznaczenie punktów kontaktowych w istniejących już instytucjach i powierzenie im mandatu do wymiany wymienionych rodzajów informacji.

Ponadto rząd stoi na stanowisku, zgodnie z którym przy pracach nad przedmiotową decyzją należy zagwarantować, że nowa platforma wymiany informacji, tak to można nazwać, nie będzie dublować i powielać uprawnień przysługujących już innym organom, czyli Europolowi, Eurojustowi, czy też biuru zwalczającemu nadużycia w Unii Europejskiej, czyli biuru OLAF.

W opinii rządu inicjatywa mająca doprowadzić do wykrywania i zajmowania zysków pochodzących z przestępstw jest godna poparcia z uwagi na duży wpływ tego rodzaju działań na zwalczanie transnarodowej przestępczości zorganizowanej. Główny motyw ponadnarodowej przestępczości stanowi korzyść finansowa, która jest bodźcem do popełniania dalszych przestępstw w celu uzyskania jeszcze większych zysków. W celu skutecznego zwalczania przestępczości wymienione informacje powinny być bez wątpienia szybko wymieniane pomiędzy państwami członkowskimi, konieczna jest bliska współpraca między odpowiednimi organami państw członkowskich, biorących udział w pozbawianiu przestępców ich zysków.

Należy podkreślić, że przedmiotowa inicjatywa jest wynikiem postanowień zawartych w Programie Haskim, przyjętym przez Radę Europejską w grudniu 2004 r., zgodnie z którymi należy wzmacniać narzędzia zwalczania finansowych aspektów przestępczości zorganizowanej, między innymi poprzez stworzenie w państwach członkowskich Unii Europejskiej jednostek wywiadowczych do spraw mienia pochodzącego z działalności przestępczej.

Nam jednakże nie wydaje się zasadne powołanie nowej struktury z uwagi na konieczność poniesienia w takim przypadku przez państwo znacznych nakładów finansowych oraz naruszenie struktury kompetencyjnej organów już istniejących. Kompromisowym rozwiązaniem wydaje się w istniejącej sytuacji wyznaczenie jednego punktu kontaktowego na poziomie ogólnokrajowym, za pośrednictwem którego organy zagraniczne mogłyby uzyskiwać interesujące je dane. Tyle tytułem wprowadzenia.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję uprzejmie.

Teraz poproszę panią senator Miroslawę Nykiel o przedstawienie uwag w imieniu komisji.

**Senator Miroslawa Nykiel:**

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie!

Proponowana decyzja idzie dalej niż wcześniejsze uregulowania, nie tylko jeśli chodzi o walkę z przestępstwami zorganizowanymi. Ma ona również wymiar społeczny, jakim jest konfiskata mienia z przestępstwa. Otóż jest przyjęte takie powiedzenie, i w wielu społecznościach państw wspólnotowych niestety ten dogmat jest bardzo żywy, że lepiej popełnić przestępstwo, dać się złapać, ponieść karę, ale za to później sobie pożyć. I proponowana decyzja w tym wymiarze ma szczególne znaczenie. Chodzi bowiem o to, żeby te punkty czy biura ze sobą współpracowały już na wczesnych etapach wykrywania przestępczości zorganizowanej, ale też żeby zakończyło się to bardziej dolegliwym skutkiem dla przestępców.

Mam do pana parę pytań. W stanowisku rządu proponujecie państwo, żeby to były punkty, a nie biura. Czy ktoś z państwa policzył, jaka jest różnica, jeśli chodzi o skutki finansowe, między utworzonym biurem a punktem?

Drugie pytanie. Na jakim etapie legislacyjnym jest omawiany projekt decyzji? Jakie są opinie innych państw? Czy państwo macie taką wiedzę? Oczywiście poza tą grupą inicjatywną wspomnianej decyzji.

Trzecie pytanie. Gdzie ewentualnie ten punkt byłby zlokalizowany, w którym podmiocie z już u nas działających?

Czy państwo będziecie wносить o zmianę biura na punkty? I czy to będzie zgodne z wszystkimi zawartymi w projektowanej decyzji przepisami? Jednym słowem, jak chcecie to przeprowadzić?

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Momencik, może zorientuję się, czy są inne pytania, wątpliwości.

Ja bym zgłosił jeszcze swoje uwagi. Myślę, że to rzeczywiście może być niezwykle istotny instrument w walce z przestępczością zorganizowaną, bo nie ma nic lepszego niż odebranie przestępcom – zresztą pani senator to już mówiła – wszelkich korzyści wynikających z przestępstwa. My wiemy, jak wiele jest z tym problemów w Polsce, a przecież w Polsce nie jest to w takim stopniu stosowane, w jakim, moim zdaniem, powinno być. A dziś już mówimy o współdziałaniu pomiędzy państwami, o całej Unii Europejskiej. Być może mógłby pan coś powiedzieć na temat tego, jak to wygląda w Polsce.

I druga kwestia, mianowicie tu jest wymagana jednomyślność. Mnie się wydaje, że jeżeli tak, to trzeba zapytać, jak inne państwa, ale też jak bardzo Polska upierałaby się, że to ma być jeden punkt, a nie więcej. Być może, że wtedy nie byłoby warto się upierać, a być może niech byłoby to rozwiązanie z większą liczbą punktów. No byle by się dogadać, bo moim zdaniem jest to niezwykle ważny instrument.

Czy są jeszcze inne uwagi? Nie ma.

Bardzo pana proszę o odpowiedź.

**Naczelnik Wydziału Unii Europejskiej  
w Departamencie Unii Europejskiej i Współpracy Międzynarodowej  
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji  
Adam Dudzic:**

Bardzo dziękuję za te pytania. One są takie same jak pytania, które stawialiśmy sobie przy tworzeniu tego stanowiska.

Jeżeli chodzi o skutki finansowe, to nie liczyliśmy tego dokładnie z uwagi na fakt, że tak naprawdę nie wiemy, jaki będzie ostateczny kształt decyzji i która opcja zwycięży. Ale skutki są chyba bardzo widoczne. Jeżeli weźmiemy nowe biuro, no to jest nowa instytucja, prawda, czyli generalnie budynek, ludzie, całe struktury. I to było też jakby przyczyną, dla której opowiadamy się za punktem kontaktowym. Jeżeli weźmiemy punkt kontaktowy, to wyznaczamy jeden punkt wśród już istniejących, o czym powiem za chwilę, gdzie by to ewentualnie mogło być, no i to dramatycznie zmniejsza koszty, bo wtedy tworzymy na przykład jeden wydział czy jednostkę w już istniejącej jednostce.

Jeżeli chodzi o etap legislacyjny, to jest to obecnie na bardzo wstępnym etapie.

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Dokładnie, to jest art. 6. Ale jakby intencją, pani senator, jest... Jak głęboko zaangażowane są prace w Unii, czy już będziemy, że się tak wyrażę, to przyklepywać? Nie, jeszcze nie, projekt jest na bardzo wstępnym etapie, on był omawiany na posiedzeniu jednej grupy roboczej, na posiedzeniu komitetu art. 36. I w międzyczasie pojawiła się już jakby nowa wersja dokumentu, która mieści się w ramach stanowiska, gdzie, tylko zacytuję, Komisja i delegacje, Cypr, Niemcy, Dania, Estonia, Grecja i sie-

dem innych, łącznie z Polską, zgłosiły zastrzeżenia weryfikacji, Francja, Polska, Holandia zgłosiły zastrzeżenia parlamentarne.

Przeskoczę teraz na chwileczkę do pytania czwartego, jak zamierzamy to przeprowadzić, ze względu na jakby filozofię. Oczywiście państwa inicjatywne mają takie biura, no a najłatwiej sprzedać model, który już się ma, inne państwa nie mają. Teraz zacytuję zdanie, które jest w obecnym tekście projektu: której zadaniem jest ułatwienie – mówimy o kompetencjach biura – wykrywania [...] korzyści z przestępstwa, biuro do spraw odzyskiwania mienia działa jako punkt kontaktowy. To idzie w dobrym kierunku, to idzie w dobrym kierunku.

I teraz odpowiem na pytanie pana przewodniczącego. Na pewno nie będzie tak, że my będziemy umierać za to, żeby to było biuro. Oczywiście, jeżeli stanęłoby na tym, że będzie to biuro, chociaż nie sądzę, będziemy musieli przyjść tutaj jeszcze raz, bo to zasadniczo zmieni skutki finansowe. Ale patrząc na kierunek, w jakim zmierzają prace nad tym projektem, myślimy, że będzie to po prostu zostawione do wyboru państwom członkowskim. Dla Unii będzie ważne, że system działa, a czy działa poprzez nową instytucję, czy instytucję wyznaczoną, to już jest sprawa państwa członkowskiego.

I teraz najtrudniejsze pytanie: gdzie by to mogło być? No cóż nie ukrywam, że w łonie administracji rządowej trwały spory o wyznaczenie organu właściwego do przygotowania tego projektu. I tylko na zasadzie konsensusu zostało wybrane Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, dlatego że sprawa konfiskaty mienia dotyczy co najmniej trzech resortów: Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, ponieważ są tutaj działania policyjno-operacyjne, Ministerstwa Sprawiedliwości, bo przecież konfiskata mienia może nastąpić poprzez decyzję organów sądowych, wreszcie Generalnego Inspektora Informacji Finansowej i Ministerstwa Finansów, które odpowiada za informację, przynajmniej na razie, w zakresie transakcji podejrzanych, no ale przecież konfiskata mienia to także nieruchomości. A więc nie odpowiem pani na to pytanie. Po prostu tę sprawę odłożyliśmy do zakończenia prac, czyli do momentu kiedy rząd będzie musiał taką instytucję wyznaczyć. Tak mogę odpowiedzieć na te pytania.

Nie wiem, czy na wszystkie pytania odpowiedziałem...

*(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Ja pytałem, jak to jest z odzyskiwaniem mienia w Polsce.)*

Ze względu na fakt, że jakby nie ma takiej instytucji, odzyskiwanie mienia jest po prostu... No, po popełnionym przestępstwie, po wyroku jest decyzja sądowa i komornik albo odzyskuje, albo nie.

*(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Udaje się to w 100%? Jakie są statystyki?)*  
*(Wesołość na sali)*

Nie wiem na pewno, ale jestem w stanie z dużym prawdopodobieństwem powiedzieć, iż jednak nie. Taka jest rzeczywistość, niestety.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Tego nie wiem, tego nie wiem, na to pytanie mogłoby odpowiedzieć Ministerstwo Sprawiedliwości.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Ja bardzo dziękuję.

Czy są inne pytania, uwagi? Nie.

Wobec tego jak rozumiem, pani senator wnosi...

(*Senator Mirosława Nykiel: ...żeby podzielić stanowisko rządu w tej sprawie.*)

To znaczy my się ustosunkowujemy do projektu tej inicjatywy. Popieramy go, tak?

**Senator Mirosława Nykiel:**

Pozytywnie się odnosimy, tak.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Czy są inne propozycje? Nie ma.

Wobec tego bez głosowania popieramy projekt inicjatywy Republiki Austrii, Belgii i Finlandii.

I teraz już bardzo panu dziękuję za udział w posiedzeniu komisji w trakcie omawiania tych dwóch punktów.

Przechodzimy teraz do omawiania kolejnego punktu. Resortem wiodącym jest Ministerstwo Transportu i Budownictwa. Jest to wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów.

Bardzo proszę pana ministra o krótkie przedstawienie tego projektu.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu i Budownictwa  
Zbigniew Wysocki:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Kwestie odpowiedzialności operatorów łańcucha morskiego są obecnie podstawowym elementem wspólnotowej polityki w zakresie transportu morskiego, a świadczy o tym między innymi stworzenie przez Wspólnotę Europejską systemu odpowiedzialności administracyjnej i karnej. Systemowi temu podlegają naruszenia prawa związane z zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków, jest ich często wiele. Świadczy o tym również projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności cywilnej przewoźników, przygotowany w ramach pakietu ustawodawczego dotyczącego bezpieczeństwa morskiego.

W celu uzyskania spójności działań w obszarze bezpieczeństwa przygotowany też został projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów. Projekt tej dyrektywy ma na celu ustanowienie na poziomie Unii Europejskiej systemu odpowiedzialności cywilnej armatorów. To jest kategoria, która obejmuje wszystkie osoby odpowiedzialne za eksploatację statku na wypadek szkód wyrządzonych osobom trzecim, tak jak to zawsze określa odpowiedzialność cywilna. Projekt dyrektywy określa zasady stosujące się do podmiotów gospodarczych uczestniczących w tym łańcuchu transportu w zakresie cywilnej odpowiedzialności i ustanawia zabezpieczenia finansowe, bardzo istotne dla marynarzy. W związku z repatriacją mieliśmy taki przypadek, który można było śledzić również w prasie, jak to polscy marynarze w Grecji blisko rok spędzili w fatalnych warunkach.

Przedmiotowy projekt ma służyć wzmocnieniu uregulowań przyjętych w międzynarodowych konwencjach i ujednoczyć zasady ich dotyczące przez zobowiązanie

państw członkowskich do implementacji do porządków prawnych następujących konwencji. Chodzi o trzy konwencje. Pierwsza jest to Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie przyjęta w Londynie 19 listopada 1976 r. Polska jest związana przedmiotową konwencją, a zgodnie z omawianym projektem obligatoryjne będzie związanie protokołem z 1996 r. do tejże konwencji.

Druga to Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, tak zwana konwencja bunkrowa, przyjęta 23 marca 2001 r. w celu zapewnienia działania odpowiedniego, natychmiastowego i efektywnego systemu odszkodowań za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejami bunkrowymi, czyli tymi, które służą do eksploatacji statku. Wejdzie ona w życie po upływie roku od momentu podpisania albo ratyfikacji przez osiemnaście państw, w tym pięciu państw posiadających statki, których łączny tonaż brutto wynosi co najmniej 1 milion t. Obecnie została ona ratyfikowana przez siedem państw, co stanowi niecałe 4%, a liczbowo są to 23 miliony 603 tysiące światowego tonażu floty handlowej. Projekt ustawy o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami będzie rozpatrywany przez parlament w pierwszym czytaniu 22 marca, czyli to już się odbyło.

Trzecia to Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę związaną z przewozem morską substancji niebezpiecznych i szkodliwych. Została ona przyjęta pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej w dniu 3 maja 1996 r. Pierwsze czytanie odbyło się 7 marca w Komisji Infrastruktury i Spraw Zagranicznych. Jest z tym oczywiście sporo problemów, bo lista towarów niebezpiecznych obejmuje ponad sześć tysięcy pozycji, w tej sytuacji naprawdę jest o czym mówić, długo mówić i nad czym się zastanawiać.

Jeśli chodzi o skutki prawne, niniejszy projekt dyrektywy ma na celu wprowadzenie wzmocnionych przepisów dotyczących odpowiedzialności cywilnej, mających zastosowanie do wszystkich statków, a więc jakichkolwiek jednostek pływających, niezależnie od bandery i typu, używanych w środowisku morskim. Przyczyni się to do zapobiegania szkodom wyrządzonym przez statki i zagwarantuje ich naprawę. Ponadto w celu lepszej ochrony interesów ofiar wypadków proponuje się uzupełnienie przepisów w zakresie odpowiedzialności przez utworzenie systemu obowiązkowych gwarancji finansowych dla armatorów od odpowiedzialności cywilnej.

Wniosek dotyczący dyrektywy określa zarówno zakres, jak i procedury związane z obowiązkiem gwarancji finansowych. Przewidziano, że aby uwzględnić ewentualne zniesienie pułapu odpowiedzialności, gwarancja finansowa powinna odpowiadać dwukrotności pułapów ustalonych przez Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, tę przyjętą w Londynie 19 listopada 1976 r., zmienioną protokołem z 1996 r. Owa gwarancja finansowa jest rzeczywiście wysoka, ona będzie sięgała dwóch milionów...

*(Głos z sali: SDR.)*

...SDR, czyli około 4 milionów dolarów, to jest dość istotny szczegół.

Omawiany projekt dyrektywy wprowadza również szczególny obowiązek gwarancji finansowej przeznaczonej na pokrycie kosztów związanych z repatriacją marynarzy w wypadku pozostawienia ich przez armatora. To jest to, o czym na początku wspomniałem.

Do tego projektu załączony jest wzór oświadczenia potwierdzającego ważność posiadanej gwarancji finansowej. W tejże gwarancji znajdują się takie informacje, jak



nazwa statku i port macierzysty, nazwa i adres głównej siedziby armatora, rodzaj gwarancji, nazwa i adres siedziby ubezpieczyciela lub innej osoby udzielającej gwarancji i wreszcie okres ważności zaświadczenia, który nie może być dłuższy od okresu obowiązywania ubezpieczenia lub gwarancji. Projekt dyrektywy ustanawia system zgłaszania faktu posiadania na pokładzie zaświadczeń o gwarancjach finansowych w momencie, kiedy statki wpływają na wody znajdujące się pod jurysdykcją któregoś z państw członkowskich Unii.

Komisja proponuje, aby wszystkie państwa członkowskie jak najszybciej ratyfikowały protokół z 1996 r. do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie. Jednocześnie proponuje włączenie tych postanowień do prawa wspólnotowego. Statki, które pływają pod banderą kraju niebędącego stroną konwencji, będą podlegały bardziej surowemu systemowi odpowiedzialności, w którym dopiero poważne zaniedbanie będzie mogło powodować zniesienie ograniczenia odpowiedzialności. W odniesieniu do gwarancji finansowej od odpowiedzialności cywilnej i w przypadku pozostawienia marynarzy przez armatora gdzieś poza portem macierzystym państwa członkowskie muszą podjąć środki mające na celu zobligowanie armatorów, których statki podnoszą banderę państwa trzeciego, do posiadania niniejszych gwarancji, gdy znajdują się na terytorium jurysdykcji państwa członkowskiego.

Po pięciu latach od momentu wejścia w życie tego projektu państwa członkowskie będą obowiązane złożyć komisji sprawozdanie dotyczące stosowania omawianego projektu. Będzie to stanowiło podstawę do przekazania zbiorczego sprawozdania do Parlamentu Europejskiego i Rady.

Wdrożenie uregulowań będzie się wiązało z koniecznością wprowadzenia nowych przepisów ustawowych, które będą przyjęte odrębnymi ustawami albo w drodze nowelizacji, na przykład ustawy o bezpieczeństwie morskim, ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, a także ustawy z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, o Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Wdrożenie tej dyrektywy spowoduje również obowiązek związania Rzeczypospolitej protokołem z 1996 r. Międzynarodowej Organizacji Morskiej do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, przyjętej w Londynie 19 listopada 1976 r.

W związku z przyjęciem dyrektywy pojawią się również skutki społeczne. Chodzi o zabezpieczenie pokrycia roszczeń osób poszkodowanych. Zagwarantuje to także odpowiednie zabezpieczenie finansowe dla marynarzy, podkreślam to już po raz trzeci. Wprowadzenie obowiązkowych ubezpieczeń spowoduje podniesienie jakości floty handlowej, chodzi o odnowę tonażu, i przywrócenie konkurencji. Jest to skutek, który z jednej strony wydaje się oczywisty, ale z drugiej strony wymusza koszty, bo odnowienie tonażu, jeżeli weźmiemy pod uwagę naszą Polską Żeglugę Morską, w której średni wiek statków już bardzo, bardzo przekracza dwadzieścia lat, oznacza duże obciążenia dla firm. Może to negatywnie wpłynąć na kondycję armatorów. To byłoby tyle tytułem wprowadzenia.

Jeśli chodzi o przedstawienie dyrektywy i szczegóły, poproszę może panią Ritę Tomaszewską, która jest specjalistą w tej sprawie w departamencie.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Tak, bardzo proszę.

**Specjalista w Departamencie Transportu Morskiego i Śródlądowego  
w Ministerstwie Transportu i Budownictwa  
Rita Tomaszewska-Kameduła:**

Ja może pokrótce uściślę niektóre sprawy, mając na uwadze już sam projekt dyrektywy, powiem, do czego dokładnie będzie się ona odnosiła.

Jeżeli chodzi o statki, to zostało już powiedziane, chodzi o jednostki pływające jakiegokolwiek typu, niezależnie od bandery, używane w środowisku morskim. Mamy tu do czynienia ze standardowym wyłączeniem, czyli nie będzie to dotyczyło okrętów wojennych i jednostek pomocniczych. Jeżeli chodzi o armatora, muszę to podkreślić, oznacza to właściciela statku albo jakkolwiek inną organizację, czyli mamy do czynienia ze wszystkimi podmiotami, które będą brały udział w szeroko rozumianym transporcie morskim. Jeśli chodzi o gwarancję finansową, będzie ona oznaczała każdą gwarancję finansową, taką jak ubezpieczenie czy poręczenie finansowe udzielone przez bank lub podobną instytucję

I pewne podsumowanie, czemu to służy. Komisja doszła do wniosku, że sposób implementacji postanowień konwencji międzynarodowych nie jest wystarczający, sankcje, które przewidują konwencje, nie są wykonywane, ani też obostrzenia wynikające z tych konwencji nie są w pełni wprowadzane w państwach, które stają się stronami konwencji. Dlatego też postanowiła, mając na uwadze coś bardzo istotnego, a mianowicie protokół z 1996 r., przymusić nas niejako do uwzględnienia postanowień tego protokołu, a także implementować zasady, które są spisane w protokole z 1996 r., do prawa europejskiego.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Chciałbym podziękować panu ministrowi Wysockiemu i pani za bardzo szczegółowe przedstawienie problemu. Myślę, że dzięki temu ja nie będę musiał długo o tym mówić. Ogólnie powiedziałbym, że jest to propozycja, która zmierza do powiększenia szeroko pojętego bezpieczeństwa w kwestiach ekologicznych, dotyczących pasażerów, marynarzy, pan minister o tym mówił, są to gwarancje zabezpieczenia finansowego. Myślę, że jest to pozytywne i powinniśmy poprzeć ten projekt, zresztą tak jak popiera go rząd.

Mam jednak pytania. Polska będzie się pewnie starała o okres przejściowy, co prawdopodobnie oznacza, iż wątpimy w to, żebyśmy byli dobrze przygotowani na czas. Jednak to, co mnie tu trochę niepokoi, to następująca sprawa. My często dostajemy opinie na temat skutków finansowych, mówiące, iż przedmiotowy projekt nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa. Najczęściej tak jest, obecnie gospodarka w znacznej części składa się z podmiotów niepaństwowych i nie musi to pociągać za sobą skutków dla budżetu państwa. Tymczasem w przypadku armatorów pojawiła się taka adnotacja, że może to wpłynąć negatywnie. Można się domyślać, że nie musi, ale wszyscy wiemy, że podnoszenie jakości kosztuje, tego się nie uzyskuje za darmo.

Czy możecie państwo powiedzieć coś więcej na ten temat? Jakie są przewidywane czy szacowane koszty, jeśli chodzi o nielicznych już w Polsce armatorów?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu i Budownictwa  
Zbigniew Wysocki:**

Odpowiem może w ten sposób. To tak ładnie brzmi, gdy przedstawia się taką sprawę, bo to jest zwarta propozycja ze szczegółami, tkwią w tym jednak duże, poważne zagrożenia. Z tego wynika to, o czym wspomniał pan przewodniczący, że na pewno będziemy się starali o okres przejściowy, żeby zaczęło nas to obowiązywać później.

Rozmawiałem z armatorami, z Polską Żeglugą Morską przede wszystkim na temat wyników naszej obecności, udziału w konwencjach. To są pozornie pojedyncze, nie są one największe, ale istnieją wszystkie zagrożenia i w pewnej sytuacji mogą... Moim zdaniem tworzy się pewien monopol ubezpieczeń. Stwarza to zakres ogromnego ryzyka dla wszystkich firm, które nie pokonają takich kosztów. Jednak 4 miliony dolarów to jest kwota niebagatelna, nawet dla dużej firmy, a jeżeli jeszcze nakłada się na to konieczność odnowienia floty, na co trudno jest zdobyć środki... Weźmy pod uwagę przykład Polskiej Żeglugi Morskiej, która w ciągu paru lat rzeczywiście zrobiła olbrzymie postępy, jest to bardzo pozytywne i ta firma mogłaby sobie poradzić, ale nie wiadomo, co będzie dalej, bo rozwój w gospodarce, żegludze czy przemyśle okrętowym, jak wszyscy wiemy, ma to do siebie, że nie utrzymuje się na stałym poziomie, po prostu następują po sobie okresy prosperity i czasy rzeczywiście bardzo trudne.

Jeżeli wobec tego nie będzie to wpisane w wiele innych możliwości, dzisiaj odbędzie się w Sejmie pierwsze czytanie ustawy o podatku tonażowym, co jest dopiero pierwszą małą furtką do podjęcia próby powrotu floty pod banderę narodową, i jeżeli nie zostaną przyjęte następne uregulowania, łącznie z wprowadzeniem naszego nadzoru, bo o to tu chodzi, a więc Polskiego Rejestru Statków, to wszystkie obciążenia mogą spowodować to, że wypadniemy z konkurencji i to w takiej dziedzinie, która do niedawna stanowiła o tym, że byliśmy w czołówce światowej. Ja osobiście ubolewam nad tym i myślę o odnowieniu wszystkich spraw morskich, o wprowadzeniu ich na właściwy poziom, już osiągnięty, a częściowo zatracony. To może tyle. Dziękuję.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze inne pytania, może uwagi? Nie ma.

Wobec tego proponuję, żebyśmy poparli projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów ze względu na to, że jest to krok we właściwą stronę, w stronę zwiększenia bezpieczeństwa. Pan minister szczegółowo opowiadał o negatywnych zjawiskach, które miały miejsce, być może pomoże on rozwiązać te sprawy.

Czy są inne propozycje? Nie ma.

Wobec tego popieramy projekt. Komisja przyjmuje stanowisko, w którym popiera projekt dyrektywy. Dziękuję bardzo.

Przechodzimy teraz do omówienia kolejnego punktu porządku obrad, czyli do punktu czwartego. Jest to wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów w transporcie drogowym.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu i Budownictwa  
Zbigniew Wysocki:**

Tak, w tym przypadku to również mój temat. Pan minister Wróbel nie mógł być dzisiaj obecny, są tu jednak pewne analogie, bo akurat pojazdy też powinny być takie, aby nam nie szkodziły, a właśnie służyły. Tak że są oczywiste uzasadnienia, jeśli chodzi o aspekt ekologiczny. Oczywiście jest także to, że powinno się promować nowe rozwiązania techniczne, technologiczne, jak powszechnie wiadomo, w motoryzacji coraz częściej wykorzystywane są nowe napędy, paliwa ekologiczne, biopaliwa, także wodór oraz tak zwane napędy hybrydowe, a więc podwójne, i to wymaga promocji.

Jednak, tak jak wszystko, jak każdy medal, ma to dwie strony. Po drugiej stronie są jednak dosyć duże, ogromne zagrożenia i pewne niejasności. Jeśli chodzi o tę dyrektywę, to pani naczelnik za chwilę to wyjaśni. Chodzi o to, że to musi się wiązać z kosztami i będzie to również obciążenie finansowe dla budżetu, gdyż dotyczy przewoźników publicznych. A żeby jednak nie zagłębiać się w szczegóły w przypadku nie do końca mojego tematu, to poproszę teraz o zabranie głosu panią naczelnik, która dokładnie to wyjaśni.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Bardzo proszę o zabranie głosu panią naczelnik.

**Naczelnik w Departamencie Dróg i Transportu Drogowego  
w Ministerstwie Transportu i Budownictwa  
Bogusława Rychta:**

Projekt dyrektywy, do którego przygotowaliśmy stanowisko rządu, dotyczy zobowiązania państw członkowskich do tego, aby organy publiczne kupowały w ramach zamówień publicznych przynajmniej 25% pojazdów czystych ekologicznie. Chodzi tu o organy publiczne oraz, my tak to odczytujemy z dyrektywy, przedsiębiorstwa, które świadczą usługi publiczne.

Chwileczkę, może zacznę jeszcze raz, przepraszam bardzo.

Celem dyrektywy jest redukcja emisji zanieczyszczeń i wsparcie rozwoju rynku tak zwanych czystych pojazdów, a także spowodowanie odejścia uzależnienia od ropy naftowej przy napędzie pojazdów drogowych, chodzi o wykorzystanie innego rodzaju paliw, między innymi biopaliw. Ponieważ nowoczesne technologie są stosunkowo drogie i nie ma na nie dużego popytu wśród przedsiębiorców, w związku z tym... Przepraszam bardzo.

*(Głos z sali: Proszę się nie przejmować.)*

Przepraszam bardzo, ale to jest moje pierwsze wystąpienie publiczne.

*(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Nasza komisja jest tak przyjazna, tak sprzyjająca, że może pani u nas trochę poćwiczyć.) (Wesołość na sali)*

Redukowanie emisji z transportu drogowego jest bardzo istotne, szczególnie dla dużych aglomeracji miejskich oraz w miejscach, w których występuje dosyć duży ruch. Pojazdy wykorzystujące zaawansowane technologie nadal są droższe od pojazdów konwencjonalnych. W związku z tym prawo unijne ustanawia pewnego rodzaju systemy zachęt podatkowych, jednakże te systemy okazują się nieskuteczne. Pojawia się

potrzeba sztucznego wykreowania popytu, który zachęciłby producentów do inwestowania w poprawę efektywności energetycznej produkowanych pojazdów, a co za tym idzie w redukcję emisji zanieczyszczeń z ich produktów.

Zaproponowana dyrektywa wprowadza obowiązek dla podmiotów publicznych i przewoźników drogowych, którzy świadczą usługi publiczne na zlecenie organu publicznego, do kupowania przynajmniej 25% pojazdów, które spełniają standardy pojazdu tak zwanego czystego ekologicznie. Pojazd czysty ekologicznie to jest taki, który spełnia wyższe standardy, większe wymagania niż jest to w przypadku normy Euro 5, która ma wejść dopiero w 2008 r., a propozycja Polski jest taka, aby u nas zaczęło to obowiązywać w 2010 r. Dyrektywa ta umożliwi kupowanie tego typu pojazdów w okresie wcześniejszym.

Rząd w proponowanym stanowisku popiera ustanowienie takiego instrumentu utworzenia rynku pojazdów czystych, o ile nie doprowadzi to do negatywnych skutków w prowadzeniu działalności gospodarczej w sektorze krajowych producentów pojazdów. Chodzi tu na przykład o zapewnienie, że technologie, których wdrożenie w Polsce jest możliwe, szczególnie ze względu na to, że mamy możliwość produkowania biopaliw, jak i na to, że silniki przystosowane do stosowania biopaliw są relatywnie niezbyt kosztowne, dlatego łatwiej byłoby przekonać do zakupu tańszego pojazdu, byłoby stosowane dopiero po przygotowaniu przez Komisję Europejską rozwiązań kompensujących zwyczajną kosztów zakupów dla podmiotów publicznych. Wiemy na przykład, że zakłady komunikacji miejskiej nie kupują nowych autobusów, kupują autobusy, które zostały już wycofane z użytkowania w krajach wyżej rozwiniętych. W tej sytuacji zobligowanie ich do dokonywania zakupów z pakietu pojazdów droższych, czyli tych czystszych ekologicznie, spowoduje, że być może zakupią mniej pojazdów niż mogłyby kupić, zatem wymiana taboru nastąpiłaby ze sporym opóźnieniem.

Z opisu dyrektywy wynika, że obligowanie do zakupu 25% pojazdów czystych ekologicznie dotyczy podmiotów publicznych, jest to zapisane w art. 1. Tymczasem zapis art. 3 jest w pewnym sensie niedoprecyzowany i można rozumieć, że dotyczy to wszystkich przewoźników drogowych, którzy uzyskali koncesje bądź zezwolenia od organu publicznego. W związku z tym wnioskujemy o uściślenie tego zapisu, żeby nie było tu niejednoznaczności, chociażby ze względu na to, że nie ma możliwości prawnych do zobligowania prywatnego przewoźnika do dokonywania takich zakupów, chyba że ustalilibyśmy instrument finansowy rekompensujący i gwarantujący, że jeśli zakupi itd., jednak kondycja naszych finansów nie pozwala na tego typu przedsięwzięcia.

Jeśli chodzi o zaproponowany termin wprowadzenia dyrektywy w życie, zapis mówiący o tym, że dyrektywa weszłaby w życie po dwunastu miesiącach od jej przyjęcia, co oznacza, że w ciągu tego roku państwo powinno przedstawić odpowiednie regulacje prawne, które umożliwią jej wprowadzenie, to rząd proponuje, żeby kolejne udziały procentowe wprowadzać stopniowo, tak aby w 2010 r. osiągnąć owe wymagane 25% pojazdów czystych ekologicznie w zamówieniach publicznych.

Ponadto po wstępnej ocenie propozycji okazało się, że może pojawić się problem w przypadku naszych producentów autobusów czy też ciężarówek, gdyż sztucznie wykreowany popyt na silniki z zastosowaniem nowoczesnych czystych technologii może spowodować to, że duże firmy produkujące samochody będą miały łatwiejszy do nich dostęp, a będzie ich ograniczona ilość, przez co mniejsze firmy mogą po prostu wypaść z rynku.

Ponadto Komisja Europejska proponuje, żeby różnicę w cenie zakupu pomiędzy samochodem konwencjonalnym a czystym ekologicznie państwa dofinansowały z Funduszu Rozwoju Regionalnego i z Funduszu Spójności. Rząd uważa, że jest to nie do przyjęcia, szczególnie na tym etapie, kiedy my już w zasadzie zakończyliśmy przygotowywanie programowania pod te fundusze. Komisja wyraźnie wskazuje na środki przeznaczone na transport, które są w dyspozycji. Nasza sytuacja jest taka, że środki przeznaczane na infrastrukturę są niestety zbyt małe, zatem dodatkowe rozdrabnianie się na tego typu przedsięwzięcia wydaje nam się po prostu nie do przyjęcia. Dlatego proponujemy ustalenie odrębnego instrumentu finansowego lub ewentualnie wskazanie źródła w innych środkach, nie tych przeznaczanych na transport.

*(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Powiedziałbym, że to są już szczegóły.)*

Tak. To może na tym bym zakończyła. Dziękuję.

### **Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dobrze. Dziękuję bardzo.

Chciałbym powiedzieć, że my zawsze mamy państwa materiał, my to czytamy, analizujemy i mniej więcej jesteśmy wprowadzeni w sprawę, dlatego czasami pytamy o pewne szczegóły.

Wobec tego poprosiłbym pana senatora Michalaka, który przedstawiłby wątpliwości.

### **Senator Paweł Michalak:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Pani naczelnik bardzo precyzyjnie omówiła nam projekt dyrektywy, dlatego ja pokuszę się jeszcze tylko o małą wyliczankę. Otóż ten projekt dyrektywy realizuje zasadę pomocniczości, realizuje zapisy z zielonej księgi dotyczącej bezpieczeństwa dostaw energii, wypełnia zapisy białej księgi w sprawie europejskiej polityki transportowej, realizuje zapisy z zielonej księgi w sprawie racjonalizacji zużycia energii, realizuje cel planu działania w sprawie biomasy, realizuje szósty wspólnotowy program na rzecz środowiska, przybliży realizację Protokołu z Kioto. Ta wyliczanka jest dowodem na to, trzeba tu postawić kropkę nad „i”, że jest to dyrektywa zmierzająca w jak najbardziej właściwym kierunku.

Pozostaje jednak podstawowe pytanie, mogę powiedzieć, retoryczne, kto za to zapłaci. Gdy pytamy, kto za to zapłaci, to odpowiedź od razu nam się nasuwa. Proszę państwa, istnieje taka możliwość, że mogą być różnicowane stawki podatku akcyzowego, czyli mogą być niejako wprowadzone ulgi dla tych firm, przedsiębiorców, nawet produkujących paliwo ekologiczne. Zatem wiadomo, obniżenie tych stawek oznacza, że zapłaci za to budżet państwa mniejszymi dochodami. Drugie zasadnicze pytanie. Kto zrekompensuje samorządom terytorialnym obowiązek realizacji tej dyrektywy, czyli zakupu bardziej ekologicznego transportu? Oczywiście, zlecenie samorządom takiego zadania pociąga za sobą przekazanie środków, czyli znowu zapłaci za to budżet państwa, to nie ulega wątpliwości. Dodatkowo oczywiście należy się zgodzić z oceną rządu, że trudno, aby skorzystać w tym przypadku z Funduszu Spójności, kiedy my marzymy o tym, żeby wykorzystać ten fundusz na coś zupełnie innego. Tymczasem nie ma ani słowa o jakimś nowym instrumencie finansowym z Unii, którym można by

wspomóc tę dyrektywę. Panie Przewodniczący, w tej sytuacji nasuwa się jeden prosty wniosek. Teraz w interesie rządu jest pilnowanie tego, kto rzeczywiście za to zapłaci.

Specjalnie nie oczekując odpowiedzi na to pytanie, ja zaproponuję wniosek dla komisji. Komisja popiera projekt aktu prawnego z zastrzeżeniami wynikającymi ze stanowiska Rady Ministrów, bo takowe są. Należy to podkreślić, gdyż dotyczy to pieniędzy, pieniędzy i jeszcze raz pieniędzy. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Ja dodam może do tego pytanie. Czy jest to pewną konsekwencją realizacji Protokołu z Kioto?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Co w takim razie było niejako tym podstawowym motywem, co niejako wymusiło te zmiany?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu i Budownictwa  
Zbigniew Wysocki:**

Na pewno najważniejsze są tu sprawy ekologiczne, to o to chodzi, ponieważ w rozumowaniu globalnym to się bardzo liczy, to jest ta oczywista wada, oczywista przyczyna.

Wróciłbym do tego pytania, kto za to zapłaci. Na pewno nikt nie może za to zapłacić poza krajem, który to przyjmie. Wobec tego najważniejsze jest to, ponieważ jest to dla nas teraz, nazwę to takim brzydkim określeniem, antyrozwojowe gospodarczo, abyśmy bronili się przed tym tak długo, jak długo można. Tu są propozycje. Ja tak sobie zebrałem to, co jest dobre, i to, co jest złe. Można powiedzieć, że dobre dla nas są punkty pierwszy i piąty, a trzy pozostałe są dla nas złe, bo można wprowadzać coś, co jest dobre, a jeżeli jest niewprowadzalne, to jest niedobre. Wobec tego na pewno należy rozmawiać na temat tego projektu dyrektywy i odsuwać termin jak najdalej, mając nadzieję, że Polska się troszeczkę rozwinie gospodarczo. Wtedy będziemy płacić za to, co jest zdrowe.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Myślę, że czasami jest tak, że dobre to niekoniecznie ważenie związane z liczbą punktów, które przypisuje się stronie, to jest dobre, a to złe. To jest waga i znaczenie dla jakości życia społeczeństwa. Czasami warto ponieść nawet wysokie koszty, jeżeli to w sposób istotny zmieni jakość życia, wpłynie na zdrowie itd. Jakie są wtedy szanse? Tu jest większość kwalifikowana, czyli może dojść do tego, że zostaniemy przegłosowani, mimo że będziemy zupełnie inaczej na to patrzyli czy mieli inne zdanie.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu i Budownictwa  
Zbigniew Wysocki:**

Tak, przegłosowanie zawsze jest możliwe. Jednak tych, którzy są teraz sceptycznie nastawieni do tego projektu, jest więcej.

Może pani nam powie, ile w tej chwili jest państw, które mają zastrzeżenia.

**Naczelnik w Departamencie Dróg i Transportu Drogowego  
w Ministerstwie Transportu i Budownictwa  
Bogusława Rychta:**

Mamy informację, że już kilkanaście państw zgłosiło zastrzeżenia dotyczące możliwości wprowadzenia tych rozwiązań. Jednak niektóre państwa, a szczególnie na przykład Holandia, są tym zainteresowane ze względu na to, że u nich jest dość dużo skomasowanych aglomeracji miejskich i mają problemy z uzyskaniem standardów emisji zanieczyszczeń powietrza.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Tak, ale to jest rozpatrywane w trybie art. 6, czyli to jest dopiero początek. Wobec tego myślę, że propozycja pana senatora Michalaka, żeby pozytywnie zaopiniować projekt, a jednocześnie poprzeć działania i zgłaszane zastrzeżenia Rady Ministrów, jest chyba dobrą propozycją.

Zdaje się, że my musimy nad tym głosować, zgodnie z procedurami, tak?

*(Głos z sali: Tak.)*

Kto jest za przyjęciem takiego stanowiska komisji? (5)

Jednomyślnie za. Dziękuję.

Dziękuję bardzo panu ministrowi i paniom za udział w posiedzeniu naszej komisji. Zapraszamy na kolejne, tak że pani tu u nas będzie miała dużo możliwości wprawiania się, bo my spotykamy się bardzo często. Zapraszamy. Było nam miło, że pani nam tutaj...

*(Naczelnik w Departamencie Dróg i Transportu Drogowego w Ministerstwie Transportu i Budownictwa Bogusława Rychta: Myślę, że skorzystam.) (Wesołość na sali)*

Wszyscy się uczymy.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

To się cieszę. Dziękujemy bardzo.

Przechodzimy teraz do omawiania kolejnego punktu. Resortami wiodącymi są Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej oraz Ministerstwo Zdrowia.

Żegnając gości, którzy nas opuszczają, chciałbym przywitać gości, którzy właśnie przybyli i których nie przywitałem. Witam państwa z Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej, przede wszystkim pana ministra Kazimierza Kuberskiego, witam również panią Anetę Wiśniewską.

*(Głos z sali: Dziękuję.)*

Dziękujemy.

Witam pana dyrektora Leszka Dybca z Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, bardzo mi miło, oraz panią Marię Kłokocką i pana Janusza Kozakiewicza z Ministerstwa Środowiska, także bardzo nam miło.

Wobec tego przed nami punkt piąty porządku obrad. Jest to wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego oraz określającego treść załącznika XI.

Panie Ministrze, bardzo proszę o krótkie przedstawienie projektu.



**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej  
Kazimierz Kuberski:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący!

Rzeczywiście przedstawię to bardzo krótko. Celem projektu rozporządzenia, o którym dzisiaj jest mowa, jest ułatwienie realizacji koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego w państwach członkowskich Unii Europejskiej oraz uproszczenie bardzo różnych i szczegółowych procedur administracyjnych w zakresie, tak jak wspominałem, koordynacji, czyli krótko mówiąc, ustalania, transferowania, wypłacania emerytur i innych świadczeń z ubezpieczenia społecznego w państwach członkowskich.

Projekt zmieniający zmienia niektóre artykuły samego dokumentu oraz załączniki, szczególnie załącznik XI, w którym określono wszystkie przepisy szczególne, odstępstwa od tych zasad występujące w różnych krajach członkowskich, bo w krajach członkowskich, to jest domena ustawodawstwa krajowego, istnieją pewne różnice, i dokument koordynacyjny powinien te różnice uwzględniać. Nie uwzględniono wszystkich skrajnie odmiennych przepisów albo sprzecznych z przeznaczeniem lub celami rozporządzenia bądź wpisów o charakterze interpretującym przepisy krajowe.

W trakcie prac Polska zaproponowała jeden przepis do załącznika XI, uwzględniając nasz nowy system emerytalny, który mówi o konieczności nieuznawania okresów ubezpieczenia w innych krajach krótszych niż rok. Do dnia dzisiejszego zapis ten nie został zamieszczony. W związku z tym 13 lutego tego roku spotkaliśmy się z przedstawicielami komisji i prezydencji austriackiej w celu uzyskania wyjaśnienia, dlaczego nie został on zamieszczony. Przedstawiciele komisji potwierdzili nasze stanowisko, otóż stwierdzili, że Polska przy ustalaniu wysokości emerytury według nowego systemu nie będzie zobowiązana do brania pod uwagę okresów ubezpieczenia w innych krajach krótszych niż rok. Jesteśmy w trakcie analizy tego i wystąpimy o potwierdzenie interpretacji tego stanowiska na piśmie. Jeżeli zostanie ono potwierdzone pisemnie, nie będziemy się upierać przy jego zamieszczeniu w załączniku XI. Jeżeli zaś nie zostanie ono potwierdzone, to w związku z tym, że spowodowałoby to skutki finansowe dla Polski, a w tej chwili jeszcze prace ani nad samym załącznikiem, ani nad protokołem wykonawczym nie są zakończone, będziemy zgłaszali, w każdej chwili możemy zgłaszać zastrzeżenia czy to analityczne, czy też parlamentarne. Przyjęcie naszej interpretacji bądź w formie zapisu, bądź uzyskania pisemnego potwierdzenia dla Polski, nie będzie pociągało dodatkowych skutków finansowych. W przeciwnym wypadku mogłoby powodować skutki, chodzi o dopłacanie do emerytur przy braku pełnych rocznych okresów ubezpieczenia w innych krajach. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Rzeczywiście to jest początek.

Proszę o uwagi panią senator Margaretę Budner.

**Senator Margareta Budner:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Uważam, że samo rozporządzenie, o którym mówimy, a w szczególności załącznik XI, który zawiera przepisy szczególne odpowiadające szczególnym cechom ustawodawstwa krajowego poszczególnych państw członkowskich, jest bardzo ważny, również biorąc pod uwagę możliwości pełnego korzystania z prawa do swobodnego przepływu pracowników.

Ja będę proponowała komisji przyjęcie projektu tego aktu prawnego, jednak z zastrzeżeniem dotyczącym sprawy polskiej. Nasuwało mi się kilka pytań, na które w zasadzie pan minister odpowiedział. Chciałam między innymi zapytać o skutki finansowe i o to, jak bardzo będziemy się upierać przy tym, by proponowany przez nas zapis znalazł się w załączniku XI.

Może zapytam, jaka jest szansa, że po tej analizie ten zapis faktycznie będzie w załączniku XI. A jeżeli wszystkie analizy wypadną pozytywnie i nie będziemy się upierać, to czy mimo to będą nas dotyczyć jakieś skutki administracyjne, jakieś skutki finansowe tego, że nie będzie tego zapisu? Rozumiem, że w tej chwili praktycznie nie ma dla nas różnicy, czy ten zapis będzie w załączniku XI, czy nie, bo jak komisja mówi, są zapisy, które w zasadzie to równoważą, jak zapis w załączniku VIII czy w art. 57. Czy w tej chwili, jeżeli opinie będą pozytywne i jeśli nie będziemy się upierać, to nie będzie też żadnych negatywnych skutków dla nas, dla Polski? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej  
Kazimierz Kuberski:**

Tak, Pani Senator, wyjaśnienia komisji idą w tym kierunku, że ta kwestia jest uregulowana horyzontalnie w innych zapisach – tak zresztą pani wspominała, wymieniając odpowiednie miejsca tego dokumentu – i najprawdopodobniej będzie to załatwione w formie pisemnych wyjaśnień komisji. Tak więc ten zapis nie znajdzie się w tym załączniku, ale tutaj nie powinno być żadnej tragedii z naszej strony.

Jeżeli chodzi o same koszty, to są to koszty jednostkowe. Na razie bardzo trudno je określić, ale są maksymalnie kilkudziesięciozłotowe w przypadku jednej osoby.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Czy są inne pytania czy wątpliwości? Jakies uwagi? Nie widzę zgłoszeń.

Wobec tego wniosek pani senator jest taki, że...

*(Senator Margareta Budner: Że popieramy.)*

Że popieramy projekt.

Czy są inne propozycje? Nie ma.

Czyli przyjmujemy to bez głosowania.

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Tak, wobec tego zwalniamy pana, ale cieszymy się, że pan minister był z nami. Pani również dziękujemy.

Przechodzimy do punktu szóstego. Jest to opinia Komisji na mocy art. 251 ust. 2 akapit trzeci lit. c) Traktatu Wspólnoty Europejskiej w sprawie poprawek Parlamentu Europejskiego do wspólnego stanowiska Rady w sprawie wniosków dotyczących rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie niektórych fluorowanych gazów cieplarnianych, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej emisji gazów pochodzących z systemów klimatyzacji pojazdów silnikowych i zmieniającej dyrektywę Rady 70/156/EWG, zmieniająca wniosek komisji na mocy art. 250 ust. 2 Traktatu Wspólnoty Europejskiej.

Bardzo proszę o przedstawienie tego projektu.

**Naczelnik Wydziału Ochrony Powietrza  
w Departamencie Polityki Ekologicznej  
w Ministerstwie Środowiska  
Maria Kłokocka:**

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chciałabym na początku powiedzieć, że rzeczywiście stanowisko rządu zostało przygotowane do opinii Komisji, tak jak pan przewodniczący zechciał przedstawić, dotyczącej rozporządzenia odnośnie do gazów cieplarnianych oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej emisji gazów pochodzących z systemów klimatyzacji pojazdów silnikowych.

Chciałabym na początku podkreślić jeden fakt. Otóż opinia Komisji, do której stanowisko rządu zostało przygotowane, była z dnia 4 stycznia 2006 r. i od tamtego czasu, czyli przez cały styczeń oraz przez cały luty toczyły się... No, właściwie to przede wszystkim w styczniu odbywało się bardzo dużo spotkań. Zakończyło się to porozumieniem koncyliacyjnym 31 stycznia 2006 r., porozumieniem między Komisją Europejską, Parlamentem i Radą i w efekcie tego rozporządzenie i dyrektywa są zatwierdzone. W związku z tym dzisiejsza debata jest, tak to nazwijmy...

(*Głos z sali: Bezprzedmiotowa.*)

(*Głos z sali: Informacyjna.*)

Informacyjna, tak.

Rzeczywiście to rozporządzenie i ta dyrektywa były szeroko omawiane na forum i Sejmu, i Senatu, biorąc pod uwagę fakt, że proces negocjacyjny toczył się przeszło dwa lata. I rzeczywiście w procesie negocjacyjnym było wiele propozycji z różnych krajów, również Polska zabiegała o inny kształt tego rozporządzenia i dyrektywy. Wszystkie zgłaszane tutaj poprawki były wnikliwie analizowane, a stanowisko rządu było bardzo rzetelnie przygotowywane. Oczywiście wiele spraw było też wynegocjowanych przez stronę polską. To, co mogliśmy wywalczyć jako rząd, to wywalczyliśmy, mogę powiedzieć, że nam się udało. Ale rzeczywiście teraz stoimy przed procesem wdrażania, a właściwie przełożenia tej dyrektywy na język naszych przepisów prawnych. Z tym, że chciałabym zaznaczyć, iż rozporządzenie wchodzi w życie w rok... Przeczytajmy, jak dokładnie to jest.

**Zastępca Głównego Inspektora Ochrony Środowiska  
Roman Jaworski:**

Wchodzi w życie dwadzieścia dni po opublikowaniu.

*(Naczelnik Wydziału Ochrony Powietrza w Departamencie Polityki Ekologicznej w Ministerstwie Środowiska Maria Kłokocka: Po opublikowaniu, tak.)*

A więc będzie stosowane dopiero w rok po opublikowaniu. To jest taka trochę dziwna formuła, ale ona wynika z pewnych zmian w podejściu do tego rozporządzenia i musiała być ostatecznie właśnie taka, jaka jest.

**Naczelnik Wydziału Ochrony Powietrza  
w Departamencie Polityki Ekologicznej  
w Ministerstwie Środowiska  
Maria Kłokocka:**

Ale chciałabym też podkreślić, że dzisiaj mamy już, choć jeszcze prowizoryczną, wersję kształtu tego rozporządzenia i dyrektywy, jest to tekst zatwierdzony przez komitet koncyliacyjny. Polskie wersje rozporządzenia i dyrektywy też już są przygotowane, ale ostatecznej wersji tego rozporządzenia rząd polski jeszcze nie posiada.

Chciałabym jeszcze zwrócić uwagę na jeden fakt. Ministerstwo transportu podkreślało tu ten element w przypadku dyrektywy, która dotyczyła spraw, dokładnie rzecz biorąc, ekologicznie czystych pojazdów w transporcie drogowym, co służyło protokołowi z Kioto. I tutaj też zarówno rozporządzenie, jak i dyrektywa ustanawiają ramy legislacyjne przyczyniające się przede wszystkim do redukcji gazów cieplarnianych, aby i Europa, i Polska sprostały wymogom protokołu z Kioto. Dziękuję bardzo.

Może jeszcze pan...

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Też dziękuję, tylko ja tutaj podkreślę, co nas przede wszystkim interesowało i dlaczego wprowadziliśmy do porządku obrad. Otóż nas interesuje stan przygotowań do pełnej implementacji tych regulacji. Pani troszeczkę tutaj o tym mówiła.

**Naczelnik Wydziału Ochrony Powietrza  
w Departamencie Polityki Ekologicznej  
w Ministerstwie Środowiska  
Maria Kłokocka:**

Rząd stoi tutaj rzeczywiście przed bardzo dużym wyzwaniem, skoro ma zarówno przenieść do prawa dyrektywę, jak i pochylić się nad rozporządzeniem. Czekamy na ostateczny kształt tego rozporządzenia, chociaż oczywiście wiemy, jak ono będzie wyglądało. I na pewno cały zakres prac będzie podejmowanych przez rząd. Już teraz rozmawiamy z różnymi ekspertami, aby przygotować cały proces implementacyjny. Mamy na to rok.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Może w tym kontekście poprosimy o jakąś informację pana senatora Pawła Michalaka.

**Senator Paweł Michalak:**

To znaczy, dla nas jest interesujące, że mogliśmy prześledzić tutaj całą procedurę. Przede wszystkim nie jest to już dyrektywa na pierwszym etapie, tylko taka, która wróciła do nas z Parlamentu, a stanowisko było przyjmowane w procedurze współdecydowania. I ciekawe, że w Parlamencie zgłoszono aż czterdzieści pięć poprawek, z których przyjęto dwadzieścia sześć. Ciekawe było to, że część tych poprawek Komisja Europejska przyjęła, a część odrzuciła. A najciekawsze jest to, że nasz rząd opowiedział się jednak za stanowiskiem Parlamentu. Miałem tutaj przedstawić przygotowane nasze stanowisko, ale ono w takim razie już jest nieaktualne, bo pierwsze pytanie miałem właśnie takie: na jakim etapie znajduje się praca w Komitecie Koncyliacyjnym? Ale jest to dla nas ciekawe doświadczenie – właśnie ta cała procedura, z tym komite-tem. To, że można osiągnąć porozumienie, że dyrektywa obowiązuje, że teraz wszystko jest już tylko po naszej stronie, implementacja tego prawa to też jest sukces. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

*(Naczelnik Wydziału Ochrony Powietrza w Departamencie Polityki Ekologicznej w Ministerstwie Środowiska Maria Kłokocka: Czy można?)*

Tak, proszę bardzo.

**Naczelnik Wydziału Ochrony Powietrza  
w Departamencie Polityki Ekologicznej  
w Ministerstwie Środowiska  
Maria Kłokocka:**

Chciałabym jeszcze tylko dodać, że rzeczywiście obrady były bardzo, bardzo intensywne – mówię o tym porozumieniu koncyliacyjnym z 31 stycznia. Obrady w Brukseli trwały do godziny jedenastej wieczorem, a myśmy towarzyszyli tym obradom tutaj, na miejscu. Oczywiście cały czas nie było wiadomo, czy wiele rzeczy po naszej myśli będzie przeforsowanych, ale miejmy nadzieję, że tutaj... To znaczy, jeste-śmy pewni, że tutaj odnieśliśmy pewien sukces.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję wobec tego za te informacje z pierwszej ręki.

Myślę, że tutaj nie ma już teraz podstaw, żeby nad tym głosować, po prostu przyjmujemy to do wiadomości.

Dziękuję bardzo państwu za udział w posiedzeniu komisji.

I przechodzimy do kolejnego punktu.

Jest to punkt ósmy: wniosek dotyczący rozporządzenia Rady „Europejski Fundusz Rybacki” wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie. Rozpatrujemy ten punkt w trybie art. 8.

Bardzo proszę pana dyrektora o krótkie przedstawienie tego projektu.

**Pełniący Obowiązki Zastępcy Dyrektora Departamentu Rybołówstwa  
w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi  
Leszek Dybiec:**

Dziękuję serdecznie, Panie Przewodniczący.

Przede wszystkim chciałbym przeprosić za to, że nie ma pana ministra, który w tej chwili referuje ten punkt w Sejmie na posiedzeniu komisji europejskiej. Akurat tak się złożyło, że nałożyły się dwa posiedzenia dotyczące tego punktu.

Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, strona rządowa już wielokrotnie przedkładała Wysokiej Komisji projekt tego rozporządzenia i stanowisko w tej sprawie, również w tej kadencji. I tu chciałbym poinformować, że od ostatniej takiej informacji nasze postulaty właściwie się nie zmieniły. Praktycznie udało się na razie dodatkowo wywalczyć jeszcze jedno, to, że z 4% na 5% zwiększy się możliwość wypłacania rekompensat dla rybaków za czasowe zawieszenie działalności połowowej. Przykładowo w okresie trwania okresu ochrony dorsza, jak to miało miejsce w zeszłym roku – to była głośna sprawa – czy będzie miało w tym roku, my też planujemy taką rekompensatę wypłacić i po prostu liczymy, że w przyszłości, w Nowej Perspektywie Finansowej, też będzie taka możliwość. Liczymy na to, że w przyszłości uda się objąć tymi rekompensatami także przetwórców.

Bardzo trudne są te dyskusje, bo nadal występują bardzo duże rozbieżności między grupami państw popierających Komisję a państwami, które są, można powiedzieć, bardziej przyjazne dla rybaków niż dla zasobów. Minister rolnictwa już wielokrotnie odbywał tutaj bezpośrednie konsultacje czy z komisarzem Borgem, czy z dyrekcją odpowiedzialną za rybołówstwo. Następne konsultacje będą prawdopodobnie dwudziestego ósmego czy dwudziestego dziewiątego tego miesiąca. Jeżeli stanowiska większości państw zbliżą się do stanowiska Komisji, to ten projekt rozporządzenia stanie na kwietniowym posiedzeniu Rady Ministrów, ale na razie są tak duże rozbieżności, że Komisja gra na zwłokę, jakby strasząc tym, że ten projekt rozporządzenia wejdzie dość późno i trudno będzie uruchomić środki finansowe z 1 stycznia. Próbuje ona w ten sposób przymusić te państwa członkowskie, które jeszcze się nie zgadzają z wersją Komisji, do tego, żeby jednak w niektórych kwestiach się wycofały.

Dla nas nadal fundamentalne pozostaje po prostu umożliwienie finansowania czy modernizacji statków rybackich, wymiany ich silników. Ma to związek z ochroną środowiska, ale i z cenami paliwa. Mamy bardzo stare kutry, liczące trzydzieści, dwadzieścia pięć lat i ich silniki spalają bardzo dużo paliwa. Jest to kosztowne dla naszych rybaków, a więc jesteśmy po prostu nierentowni.

Myślę, że to takie pierwsze spostrzeżenia dotyczące trwających ciągle już od przeszło dwóch lat negocjacji. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo panu dyrektorowi.

Przypomnę jeszcze raz, że my to rozpatrujemy w trybie art. 8, a więc śledzimy sprawę właściwie od początku, może nie jako komisja, ale jako Senat. My też widzimy te postulaty, ale co właściwie my możemy zrobić? Możemy przyjąć to do wiadomości, chyba że zgłaszamy jakieś uwagi czy zastrzeżenia do tego, co rząd w tej chwili mówi. I przyjmujemy też do wiadomości to, co w tej chwili tam się dzieje, jak te zmiany następują.

Ja mam pewne pytanie, a właściwie dwa pytania, bo co prawda, jako człowiek znad morza, rozumiem powody tego, dlaczego my tak myślimy o rybakach, ale sam też się zastanawiam... Bo jak czytamy, jakie są tu priorytety i cel, któremu ten Europejski Fundusz Rybacki ma służyć, to wygląda to tak: priorytety dotyczące dostosowania nakładu połowowego Wspólnoty, akwakultury, przetwórstwa i rynku produktów rybołówstwa oraz pochodzących z chowu i hodowli, działań we wspólnym interesie, zrównoważonego rozwoju obszarów nadmorskich i pomocy technicznej. I ja się tu zastanawiam, czy środki, którymi dysponować będzie ten fundusz, są jakoś tak podzielone, że część, i to taka zasadnicza, ma pójść na aktywną działalność w obszarze samych ryb itd., dbałości o zasoby, a tylko część na to, co się dzieje w infrastrukturze, na statki rybackie itd., na to, o czym pan dyrektor mówił. Pytanie moje jest takie: czy jest taki podział tych środków, czy go nie ma? My w zasadzie w dużej części walczymy o tę drugą część.

I pytanie drugie. Dzisiaj w pracy właśnie wyczytałem, że powołana została taka rada, która działa przy instytucji Unii Europejskiej, Rada Państw Morza Bałtyckiego, i tam też uczestniczą przedstawiciele Polski. Jaka jest i na co będzie mogła wpływać ta rada?

Czy są jeszcze inne jakieś pytania?

Proszę bardzo, pan senator Michalak.

**Senator Paweł Michalak:**

Mam pytanie. Już o tych sprawach dyskutowaliśmy, ale chciałbym spytać, czy zdobyliśmy jeszcze sojuszników w tym naszym stanowisku, żeby z tego funduszu rybackiego można też było co najmniej finansować nowe silniki. Czy tam nastąpiło jakieś przybliżenie stanowisk?

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Czy są jeszcze inne pytania? Nie ma.

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

**Pełniący Obowiązki Zastępcy Dyrektora Departamentu Rybołówstwa  
w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi**

**Leszek Dybiec:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Ten podział środków, czyli ta projekcja będzie zależała po prostu od wewnętrznych ustaleń ze środowiskiem i od potrzeb; jest powołany odpowiedni zespół przy ministrze. Tak samo w obecnej Perspektywie Finansowej te sprawy zostały ustalone ze środowiskiem. Na przykład się okazało, że w stu procentach wykorzystaliśmy środki na złomowanie, na przetwórstwo brakuje środków, a w rybactwie śródlądowym nie zostaną wykorzystane. Staramy się ustalać ten podział właśnie w uzgodnieniu ze środowiskiem, bo niestety Komisja każe to ustalać – zresztą to wynika z rozporządzenia – właśnie według priorytetów i poszczególnych zadań. Oczywiście można przesuwali środki. My teraz już drugi raz w Komitecie monitorującym będziemy przesuwali środki w ramach tego programu operacyjnego. Problemem w tej branży jest też to, że ta branża jest dość biedna i często brakuje środków na udział własny. I dlatego chcemy za zgodą Komisji na nowo wrócić – bo jest to możliwe właśnie w przypadku małych

i średnich przedsiębiorstw – do kredytu branżowego, który by wspierał tę dziedzinę. Akurat w przypadku tych przedsiębiorstw w skali mikro, małych i średnich, mamy interpretację Komisji, że można je wspierać, korzystając z dwóch źródeł pomocy. I to by bardzo pomogło rybakom, bo ten zawód, głównie ze względu na ceny paliwa, na ograniczone kwoty połowowe, staje się trudny z ekonomicznego punktu widzenia.

Jeżeli chodzi o drugą kwestię, to w sumie będzie powołanych pięć regionalnych komitetów doradczych. Jest to jakby wyjście Komisji Europejskiej do partnerów społecznych. Chodzi o to, żeby był jakby wspólny głos z danego regionu. I jest na przykład komitet doradczy dotyczący Morza Bałtyckiego, Morza Północnego, połowów ryb pelagicznych, połowów dalekomorskich. Tych komitetów jest parę i mają po prostu służyć głosem doradczym tam, gdzie mają się ścierać głosy tych środowisk rybackich, przy udziale naukowców, z obserwatorami z administracji. I ten wspólny głos, zbliżone stanowisko przedstawicieli tego sektora z różnych państw już będzie wypracowywane. Co prawda oczywiście różnie z tym bywa, bo na razie widać, że Komisja traktuje to trochę jak, można powiedzieć, listek figowy dla swoich działań. Mówi się, że jest wzmocniony proces konsultacji z sektorem, czyli z przemysłem, z rybakami, z przetwórcami, a tak naprawdę w Komisji w bardzo wyraźny sposób dominuje obecnie, można powiedzieć, lobby skupione na zakresie ochrony środowiska, zachowania ekosystemu. A jest to, naszym zdaniem, przesada, bo wiele państw, szczególnie Włochy, Hiszpania czy Polska, próbuje wypośrodkować właśnie interes konsumenta, rybaków i oczywiście środowiska, do czego jesteśmy przecież zobowiązani po Szczycie Ziemi w Rio de Janeiro czy w RPA. Tylko że pewne nadmierne restrykcje powodują, poza zmianami klimatycznymi, zmiany w gatunkach. Na przykład u nas, w Zatoce Puckiej czy w innych rejonach, pojawiła się babka bycza czy inne organizmy zupełnie dla Bałtyku obce, które są nawet szkodliwe. Z kolei niektóre państwa, takie jak Szwecja czy Wielka Brytania... Nie, Wielka Brytania nie, ale na przykład Szwecja, Niemcy czy... No, głównie te dwa państwa, gdzie w koalicjach rządowych są partie Zielonych, są gotowe zapłacić bardzo duże pieniądze za zrezygnowanie prawie że w ogóle z rybołówstwa. To jest taka kwestia, żeby właściwie to było rybołówstwo tylko, że tak powiem, rekreacyjne.

Jeżeli chodzi o trzecią sprawę, to tu, w sprawie modernizacji silników, już jesteśmy dość blisko osiągnięcia kompromisu. Spowodował to między innymi duży kryzys paliwowy. Są coraz większe protesty, szczególnie rybaków w krajach liczących się pod względem wielkości floty, jak w Hiszpanii, w Portugalii – tam nawet była blokada portów – i Komisja zaczyna po prostu ustępować. Myśmy argumentowali, że będzie po prostu mniejsze zużycie paliwa i znacznie mniejsze zanieczyszczenie środowiska, bo te stare silniki zanieczyszczają. Ale Komisja brała pod uwagę doświadczenia wielu lat prowadzenia wspólnej polityki rybackiej, kiedy to niektóre państwa Piętnastki, tej starej, poprzedniej Unii, pod płaszczykiem modernizacji zwiększały ten swój potencjał połowowy, tak naprawdę zagrażając zasobom. A więc Komisja jest bardzo ostrożna, jeżeli chodzi o te wszystkie działania dotyczące czy zmiany silnika, czy tonażu, czy innych spraw, chociaż myślę, że tu będzie kompromis, tylko oczywiście prawdopodobnie Komisja będzie chciała to przedstawić w pakiecie i trzeba będzie na przykład zrezygnować z budowy nowych jednostek. Praktycznie jest już przesądzone, że tego nie będzie. To właściwie jest to... Tutaj trzeba też przyznać, że myśmy dlatego tak walczyli o tę budowę nowych jednostek, że akurat półtora roku przed wejściem Polski



do Unii zmieniono przepisy w tym zakresie i my mogliśmy korzystać z tego tylko przez pół roku. Praktycznie nikt nie zdążył złożyć wniosku – były trzy wnioski dotyczące budowy tych nowych jednostek, ale źle wypełnione – i przez to zostaliśmy ze starą flotą, która zanieczyszcza środowisko, a dla rybaków jest po prostu nieekonomiczna. Jest nam trudno i to boli środowisko rybackie, bo oni wiedzą, że koledzy ze Szwecji, z Niemiec czy z Danii przez wiele lat sobie odnawiali tę flotę i mają nowoczesną. I dlatego właśnie są często zadrażnienia na tym punkcie. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Pytanie, jak szybko wyrównamy szanse. To jest zadanie nie na rok, a pewnie na więcej lat.

Czy jeszcze są jakieś pytania? Jeśli nie, to rozumiem, że przyjmujemy tę informację i działania rządu. Życzylibyśmy sobie, żeby się udało osiągnąć te postulaty. Nie będzie to pewnie łatwe, bo to jest przyjmowane większością kwalifikowaną, ale starać się trzeba.

Czy są inne propozycje? Nie ma.

Wobec tego dziękujemy. Dziękujemy bardzo również panu dyrektorowi.

Proszę państwa, dziewiąty punkt to propozycja, aby nie rozpatrywać wniosków, które zostały przekazane w trybie art. 6 ust. 1 pkt 2 ustawy – są to trzy wnioski COM (2006) 038, 041, 064 – oraz przekazanego w trybie art. 8 ustawy wniosku COM (2006) 015.

Prezydium proponuje, żeby tego nie rozpatrywać. Państwo macie krótki opis. Jeżeli będziecie mieli inne stanowisko, to prosimy o zgłoszenie tego.

Na tym porządek drugiego dzisiejszego posiedzenia komisji został wyczerpany.

Czy są jeszcze jakieś pytania, uwagi?

Rozumiem, że z częścią osób spotkamy się jutro, bo mamy delegację z Czarnogóry. Tak więc zapraszam też na to posiedzenie.

A dzisiaj już dziękuję za cierpliwość, za udział. Dziękuję państwu też za udział w posiedzeniu naszej komisji.

Na tym zamykam posiedzenie.

Do zobaczenia jutro.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 15 minut 23)*

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851