



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(174)

23. posiedzenie
Komisji Spraw Unii Europejskiej
w dniu 29 marca 2006 r.

VI kadencja

Porządek obrad:

1. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (*Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on compliance with flag State requirements*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2005) 586.
2. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków (*Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the liability of carriers of passengers by sea and inland waterways in the event of accidents*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2005) 592.
3. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie prawa stosowanego do zobowiązań kontraktowych (Rzym I) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2005) 650.
4. Zmieniony wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE dotyczącego prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2006) 083.
5. Komunikat Komisji Europejskiej dla Rady UE wzywający Radę do podjęcia decyzji mającej na celu umożliwienie stosowania procedury określonej w art. 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską do środków podjętych w zakresie zobowiązań alimentacyjnych na mocy art. 65 Traktatu; wniosek dotyczący decyzji Rady UE mającej na celu umożliwienie stosowania procedury określonej w art. 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską do środków określonych w art. 65 w zakresie zobowiązań alimentacyjnych – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2005) 648.
6. Komunikat Komisji Europejskiej do Rady UE i Parlamentu Europejskiego: Strategia tematyczna dotycząca ochrony i zachowania środowiska morskiego; wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE ustanawiającej ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa w sprawie Strategii Morskiej) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatury Komisji Europejskiej COM (2005) 504, COM (2005) 505.
7. Propozycja decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady UE ustanawiającej Program Ramowy na rzecz konkurencyjności i innowacji (2007–2013) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2005) 121.
8. Wnioski nierozpatrywane – propozycja – sygnatury Komisji Europejskiej: COM (2006) 057, COM (2006) 063, COM (2006) 089, COM (2006) 090,

COM (2006) 096, COM (2006) 097, COM (2006) 098, JAI (2006) 001;
COM (2006) 101, COM (2006) 107; COM (2005) 190, COM (2005) 681.

(Początek posiedzenia o godzinie 9 minut 02)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Edmund Wittbrodt)

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Otwieram posiedzenie Komisji Spraw Unii Europejskiej.

Chciałbym przywitać wszystkich senatorów, ale przede wszystkim naszych gości: z Ministerstwa Transportu i Budownictwa pana ministra Zbigniewa Wysockiego – bardzo nam miło – i panie Magdalena Jabłonowska i Ritę Kamedułę-Tomaszewską; z Ministerstwa Sprawiedliwości pana ministra Andrzeja Grzelaka – witamy – pana dyrektora Igora Działuka i panią Jolantę Ścigałę. Bardzo nam miło.

Może od razu zapytam: czy są jakieś uwagi do porządku obrad?

Dzisiaj w programie mamy siedem punktów merytorycznych i ósmy, z informacją. Czy są do tego uwagi?

Nie ma zgłoszeń.

Wobec tego od razu przystępujemy do realizacji porządku.

Punkt pierwszy to wniosek rozpatrywany w trybie art. 6 ustawy o współpracy rządu z parlamentem, a instytucją wiodącą w tej sprawie jest Ministerstwo Transportu i Budownictwa. Jest to wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery.

Panie Ministrze, bardzo proszę o krótkie przedstawienie problemu.

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

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

W odniesieniu do tematu konieczności zwiększenia bezpieczeństwa morskiego, dbania o środowisko morskie, ograniczenia zagrożenia katastrofami morskimi Komisja Europejska zainicjowała opracowanie nowego pakietu bezpieczeństwa morskiego. Będzie to pakiet aktów prawnych traktowany jako kompleks regulacji spraw szeroko pojmowanego bezpieczeństwa na morzu. Proponuje się, żeby w skład tego pakietu weszły następujące kwestie: inspekcje statków swoich i obcych, czyli również tak zwany port state control, wyposażenie w nowe systemy, systemy monitorowania ruchu statków, wypadki morskie, odszkodowania i instytucje klasyfikacyjne.

W skład tego nowego pakietu bezpieczeństwa weszłyby następujące proponowane dyrektywy: propozycja dyrektywy o odpowiedzialności kraju bandery, o której dzisiaj będziemy mówili; propozycja zmiany dyrektywy 94/57 dotyczącej instytucji klasyfikacyjnych; propozycja zmiany dyrektywy 95/21 w sprawie kontroli – port state

control; propozycja zmiany dyrektywy 2002/59 w sprawie monitorowania ruchu statków; propozycja dyrektywy dotyczącej dochodzenia w sprawach wypadków morskich; propozycja rozporządzenia dotyczącego odszkodowań dla pasażerów w razie wypadku morskiego – o tym też będziemy dzisiaj mówili; i, jako siódma w składzie tego pakietu, propozycja dyrektywy dotyczącej odpowiedzialności cywilnej armatorów.

Skądinąd już wiadomo, że do końca prezydencji Austrii – stamtąd mamy tę wiadomość – poza już omawianymi dwiema dyrektywami z tego pakietu żaden dalszy projekt nie będzie omawiany. Taka sama informacja pochodzi z Finlandii, a raczej jest to brak informacji o planach zajęcia się tymi dyrektywami.

Dzisiaj mamy do omówienia dyrektywę w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery. Ten projekt Polska otrzymała 28 lutego tego roku od sekretarza generalnego Rady Europy. Jeszcze nie był on przedmiotem prac grup roboczych Rady Unii Europejskiej.

Cele tego projektu: zapewnienie, aby zgodnie z konwencją IMO, Międzynarodowej Organizacji Morskiej, wszystkie państwa członkowskie Unii Europejskiej spójnie i efektywnie wykonywały zadania wynikające z obowiązków państwa bandery; podniesienie standardu bezpieczeństwa żeglugi morskiej i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki państw członkowskich Unii Europejskiej; ustalanie warunków dla jednolitej interpretacji przepisów konwencji IMO.

Projekt dotyczy dużego zakresu zadań dla administracji morskich, które to zadania wynikają z obowiązujących przepisów międzynarodowych. Podnosi on problem konieczności dysponowania przez administracje morskie odpowiednimi strukturami i ludźmi – chodzi tu oczywiście o wysoko wykwalifikowanych inspektorów – a ich liczba musi być we właściwej proporcji do liczby i rodzaju posiadanych statków. Jest to konieczne po prostu dlatego, że trzeba właściwie móc wykonywać zadania wynikające z konwencji IMO. W projekcie są też zapisy o procedurach wpisywania do rejestru statku pod banderą unijną, o kwalifikacjach inspektorów, o procedurach inspekcyjnych, o nadzorze administracji morskiej nad działalnością instytucji klasyfikacyjnych, o zasadach prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków morskich, o dokonywanej przez państwo bandery okresowej ocenie funkcjonowania swojej administracji morskiej. Projekt wprowadza też obowiązek działania administracji według standardów ISO 90001:2000 albo równoważnego.

Jedną z zasadniczych spraw jest ujednoczenie interpretacji przepisów międzynarodowych w państwach członkowskich Unii Europejskiej.

W zasadzie rząd popiera założenia projektu tej dyrektywy z przekonaniem, że jej wprowadzenie spowoduje polepszenie standardów bezpieczeństwa żeglugi, przysłuży się lepszemu ochronie środowiska morskiego.

Ze względu na szeroki zakres zadań wykonywanych przez administrację morską na podstawie tej dyrektywy może powstać konieczność uzupełnienia naszych przepisów o te elementy projektu dyrektywy, które idą dalej, wychodzą poza wymagania już wdrożonych przez Polskę przepisów międzynarodowych. Dotyczyć to będzie przepisów ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim, ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski, ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich. Przewiduje się również, że wdrożenie tej dyrektywy nastąpi przede wszystkim w drodze nowelizacji aktów wykonawczych do wymienionych ustaw.

Ponadto art. 3 projektu dyrektywy stanowi, że państwa członkowskie Unii powinny przystąpić do konwencji przyjętych przez IMO, Międzynarodową Organizację Morską, i wymienionych w art. 2 tego projektu. Wśród tych konwencji są między innymi: protokoły z 1988 r. do konwencji SOLAS oraz do konwencji linii ładunkowych, Load Lines, których Polska jeszcze nie ratyfikowała. Wdrożenie tych protokołów powodować będzie zmianę przepisów rozporządzenia ministra infrastruktury z 18 lipca 2005 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego, wydane go na podstawie ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim. Zmiana ta nastąpi przede wszystkim w celu ujednoczenia prawa polskiego w zakresie wzorów, certyfikatów przewidzianych w protokołach z 1988 r.

W wypadku wzrostu liczby statków pod polską banderą – a z czasem będzie można mieć na to nadzieję – może stać się konieczne zwiększenie zatrudnienia inspektorów w celu właściwego wykonywania zadań wynikających z dyrektywy i przepisów międzynarodowych.

Wejście w życie tej dyrektywy wywoła pozytywne skutki społeczne w postaci większego bezpieczeństwa morskiego i ograniczenia zanieczyszczenia morza.

Ten pierwszy wymieniony skutek będzie powodem pewnego zwiększonego obciążenia budżetu, co się uwidacznia nawet w tej chwili, bo z powodu niskich płac inspektorzy odchodzą z pracy.

Ze względu na to, o czym wspomniałem na początku – to jest że prezydencja austriacka nie przewiduje zajmowania się tymi sprawami, Finlandia również tego nie potwierdza – można zakładać, że termin przyjęcia tej i pięciu pozostałych dyrektyw z tego trzeciego tak zwanego pakietu na pewno nie nastąpi wcześniej niż pod koniec 2007 r., ale też może być tak, że ostateczne przyjęcie nastąpi dopiero za dwa, trzy lata.

To tyle z mojej strony. Jeśli trzeba będzie dodać jakieś istotne szczegóły, to uzupełni to pani naczelnik Magdalena Jabłowska.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Czy chciałaby pani teraz coś dopowiedzieć, czy po pytaniach, jeśli takie będą?

(Naczelnik Wydziału do spraw Bezpieczeństwa Morskiego oraz Ochrony Żeglugi i Portów w Departamencie Transportu Morskiego i Śródlądowego w Ministerstwie Transportu i Budownictwa Magdalena Jabłowska: Po ewentualnych pytaniach.)

Dobrze.

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Tak się składa, że w ramach komisji ja się zajmowałem tym projektem.

Chciałbym komisji jeszcze raz przypomnieć, że rozpatrujemy ten dokument w ramach art. 6 wiadomej ustawy, a więc odnosimy się do projektu regulacji, czyli jest to ta pierwsza, początkowa faza.

Moim zdaniem to jest rzeczywiście próba uporządkowania i harmonizacji tego wszystkiego, co dotyczy funkcjonowania na morzu. Jest to zamierzenie związane z ustaleniem wspólnych standardów bezpieczeństwa i żeglugi, tak jak pan minister mówił, a także ochrony środowiska. Myślę, że to jest jak najbardziej godne poparcia, czy nawet konieczne. Dlatego mnie się wydaje, że powinniśmy to bez żadnych uwag poprzeć. A jeśli będą zgłaszane po drodze i dyskutowane jakieś kolejne sprawy, to i tak będziemy o tym wiedzieli i potem to analizowali. Rząd popiera ten projekt, wobec tego i my powinniśmy, przynajmniej ja nie mam co do niego żadnych wątpliwości.

Mam jednak dwa pytania, bo pan minister mówił o kwestii Austrii i Finlandii. To, że Austria nie podejmie tego, to może zrozumiałe, no ale Finlandia... Co to znaczy, że ona się tym nie zajmie? A to przecież przechodzi większością kwalifikowaną.

Zastanawiałem się też nad tymi dwoma protokołami: do konwencji SOLAS i do konwencji Load Lines. No, one są sprzed prawie dwudziestu lat, no a my ich nie ratyfikowaliśmy. Co było powodem tego?

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu i Budownictwa Zbigniew Wysocki: Może w szczegółach pani naczelnik wyjaśni.)

**Naczelnik Wydziału do spraw Bezpieczeństwa Morskiego
oraz Ochrony Żeglugi i Portów
w Departamencie Transportu Morskiego i Śródlądowego
w Ministerstwie Transportu i Budownictwa
Magdalena Jabłonowska:**

Dzień dobry i dziękuję.

Odpowiadam na pierwsze pytanie. Obecnie właśnie trwa prezydencja austriacka, a sprawy morskie w imieniu prezydencji Austrii prowadzi dalej, kontynuuje prezydencja brytyjska, to znaczy przedstawiciele brytyjscy, i oni na posiedzeniach grup roboczych od razu zapowiedzieli, że te dwie dyrektywy, czyli w sprawie monitorowania ruchu statków i w sprawie port state control, są jedynymi, którymi będą się zajmowali. Z kolei Finlandia do chwili obecnej była już kilkakrotnie pytana, czy w przyszłym półroczu, w drugim półroczu tego roku, zgłosi pod obrady jakikolwiek inny projekt z tego pakietu. Generalnie odpowiedziano, że na razie nic na ten temat nie wiadomo, że Finowie nie uwzględnili tego w planach i... No, śmiemy więc twierdzić, że może się okazać, iż do końca bieżącego roku żaden z kolejnych projektów nie będzie ogóle przedstawiony na obradach grup eksperckich. Nie wiem, jak będzie dalej. Możliwe też, że Komisja Europejska po prostu zgłosi, żeby jednak niektóre projekty poszły dalej.

Co do sprawy nieratyfikowania protokołów, ciężko mi powiedzieć, dlaczego przez te dwadzieścia lat nie zostały one ratyfikowane, dlaczego nie rozpoczęły się prace z tym związane. Obecnie, w zeszłym roku, rozpoczęły się u nas prace nad tą ratyfikacją. Musieliśmy ściągnąć oryginalne, podpisane te protokoły, i zlecić ich tłumaczenia. Dopiero gdy będziemy mieli tłumaczenia, będziemy mogli przeprowadzić konsultacje i przedstawić wniosek o ratyfikację tych protokołów. Niemniej ich postanowienia są w życiu stosowane. Jeżeli chcemy, żeby wszystkie dokumenty statków, które są opisane w załącznikach do tych protokołów, były uznawane na świecie, to sami je stosujemy w praktyce. Aczkolwiek pod względem formalnoprawnym jest tak, że nie mamy jeszcze ratyfikowanych tych protokołów. Dziękuję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo za te wyjaśnienia.

Czy są jakieś pytania, uwagi dotyczące tego projektu? Nie widzę zgłoszeń.

Mój wniosek jest taki, by przyjąć to bez uwag. Czy są inne propozycje? Jeżeli nie ma, to oznacza to, że bez głosowania przyjmujemy, popieramy ten projekt dyrektywy. Nie widzę sprzeciwu.

Wobec tego jednomyślnie, bez głosowania, tak jak powiedziałem, przyjmujemy to.

Przechodzimy do punktu drugiego, a jest to wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków.

I znowu poproszę pana ministra o krótkie zreferowanie sprawy.

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

Tak jest, jeszcze raz, Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, powiem kilka zdań tytułem wprowadzenia.

Ten projekt rozporządzenia został przygotowany w rezultacie działań podjętych po opublikowaniu Białej Księgi w sprawie polityki transportowej oraz „Komunikatu w sprawie zwiększonego bezpieczeństwa pasażerów statków we Wspólnocie”, to jest dokumentu Komisji z 2002 r. oznakowanego COM (2002) 158, w którym komisja przedstawiła swoje poglądy na niektóre podstawowe elementy, których połączenie w jedną całość daje szansę w niedalekiej przyszłości ustanowić właśnie funkcjonalny system odpowiedzialności za pasażerów na morzu w Unii Europejskiej. Publikacja tego komunikatu zbiegła się z przeprowadzonym pod egidą IMO przeglądem międzynarodowych zasad dotyczących odpowiedzialności przewoźników przewożących pasażerów drogą morską w ruchu międzynarodowym, a więc z konwencją ateńską z 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu. Protokół z 2002 r. do konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu został przyjęty w dniu 1 listopada 2002 r. Zdaniem Komisji omawiany protokół określa w sposób zadowalający większość ustanowionych w tymże komunikacie z 2002 r. wymogów.

Przedmiotowy wniosek, dotyczący projektu rozporządzenia, jest elementem polityki Unii Europejskiej związanym z zamiarem rozwiązania problemów pojawiających się w codziennym życiu obywateli, wszystkich pasażerów korzystających z transportu morskiego. Ustalenie jednolitych zasad odpowiedzialności na terenie całej Unii przyczyni się do stworzenia przyjaznego środowiska dla przewoźników, jednocześnie będzie to element harmonijnego rozwoju tych spraw. Powyższe kwestie są wymienione pośród celów strategicznych, które zostały podkreślone przez Komisję w komunikacie z 26 stycznia 2005 r. pod tytułem „Cele strategiczne na lata 2005–2009 – Europa 2010” z hasłem „Partnerstwo dla odnowy europejskiej – dobrobyt, solidarność, bezpieczeństwo”.

Ten wniosek ma na celu wcielenie, na mocy wspólnotowego rozporządzenia, konwencji ateńskiej do prawa Unii, a jednocześnie wprowadza do niej następujące zmiany: rozszerzenie zakresu stosowania na ruch krajowy; rozszerzenie zakresu stosowania na wody śródlądowe; usunięcie możliwości pozwalającej państwom członkowskim na mocy konwencji ateńskiej z 2002 r. ustalania granic odpowiedzialności wyższych niż określone w konwencji; przyznanie za uszkodzenie lub utratę sprzętu medycznego lub umożliwiającego poruszanie się, należącego do pasażera o ograniczonej zdolności ruchowej, odszkodowania w maksymalnej wysokości równoważnej wartości pozwalającej na odtworzenie tego sprzętu; wprowadzenie płatności zaliczkowych, podobnie jak w sektorach lotniczym i kolejowym, w przypadku szkody lub śmierci pasażera; przekazywanie pasażerom przed podróżą stosownych informacji na temat przysługujących im nowych praw. Te działania mają za zadanie zapewnić stosowanie przepisów konwencji ateńskiej z 2002 r. wobec wszystkich pasażerów na pokładach stat-

ków, niezależnie od tego, czy trasa żeglugi jest trasą międzynarodową, przebiega wewnątrz Wspólnoty, czy też jest trasą krajową i czy podróż odbywa się na morzu, czy na wodach śródlądowych. Zakres stosowania tego rozporządzenia jest więc szerszy niż zakres konwencji ateńskiej z 2002 r. – obejmuje on zakres konwencji ateńskiej, ale jest jednocześnie rozszerzony na przewóz w obrębie jednego państwa członkowskiego i na ruch na wodach śródlądowych. Szczegóły dotyczące właśnie tej kwestii powodują pewne wątpliwości co do prędkiego zastosowania tego rozporządzenia.

Proponowane rozporządzenie zostało opracowane w taki sposób, aby zapewnić jego pełną zgodność z konwencją przez odniesienia do stosownych przepisów konwencji.

Komisja uważa za właściwe przewidzenie jednoczesnego wejścia w życie obu aktów, a więc konwencji ateńskiej z 2002 r. i rozporządzenia Wspólnoty Europejskiej.

Polska jest obecnie stroną konwencji ateńskiej w sprawie przewozu pasażerów i ich bagażu, podpisanej w grudniu 1974 r. Przyjęcie przez Polskę tej konwencji nastąpiło 20 listopada 1986 r.

Ze względu na to, iż RP nie jest obecnie stroną omawianego protokołu z 2002 r. do konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, podjęte zostaną działania mające na celu jego przyjęcie do polskiego porządku prawnego.

Omawiany projekt rozporządzenia, ze względu na swoją rangę, będzie obowiązywał bezpośrednio we wszystkich państwach członkowskich.

W polskich przepisach po przyjęciu projektu wprowadzone zostaną stosowne przepisy przywołujące na przykład art. 181 w ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski.

Jakie są przewidywane skutki społeczne i gospodarcze przyjęcia tego rozporządzenia? Będzie to z korzyścią dla pasażerów w związku z uproszczeniem procedur dochodzenia roszczeń oraz z podniesieniem progów odpowiedzialności. Jeśli jeszcze chodzi o pozytywne skutki, to zmiany te wpłyną na poprawę bezpieczeństwa zarówno w transporcie morskim, jak i w śródlądowym. Ale zawyżenie pułapów odpowiedzialności może doprowadzić do wzrostu opłat za ubezpieczenie, czyli do wzrostu obciążeń armatorów, również tych mniejszych, z białej floty, zajmujących się przewozami pasażerskimi wewnątrz kraju, w związku z potrzebą poniesienia bardzo konkretnych wydatków na wykupienie ubezpieczeń. W krańcowej sytuacji może się na polskim rynku zdarzyć nawet zniknięcie świadczonych usług albo wyparcie ich przez armatorów spoza Polski.

Chociaż rząd polski popiera projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w tej sprawie, to – ze względu na to, iż jest to pierwszy projekt i będzie on podlegał dalszym zmianom – dopuszcza się możliwość modyfikacji stanowiska, przede wszystkim na początek będziemy postulowali o wprowadzenia okresów przejściowych w związku z sytuacją polskich armatorów.

Jeżeli przydałyby się jeszcze jakieś szczegóły, poproszę panią Ritę Tomaszewską o uzupełnienie.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.
Proszę bardzo.

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

Dziękuję bardzo.

Może króciutko. Ponieważ istotną częścią tego rozporządzenia jest protokół z 2002 r., który w sposób dość istotny zmienia podstawowy tekst konwencji ateńskiej, pokrótce przedstawię, jak wygląda sytuacja. Mianowicie protokół z 2002 r. wprowadza dwie zasady odpowiedzialności, a mianowicie: na zasadzie ryzyka i na zasadzie winy. Podnosi on też granice odpowiedzialności za straty poniesione w związku ze śmiercią lub szkodą na pasażerze w wyniku wypadku morskiego – jest to podniesienie progu do 250 tysięcy SDR. W innych wypadkach niezwiązanych z wypadkiem morskim mamy do czynienia z granicą 400 tysięcy SDR. Chciałabym podkreślić, że w podstawowym tekście konwencji granica tej odpowiedzialności wynosiła 46 tysięcy 666 SDR, a więc ta zmiana jest znaczna. Jeżeli chodzi o uszkodzenie lub zagubienie bagażu, to mamy tutaj do czynienia z granicą w wysokości 2 tysięcy 250 SDR. Obligatoryjne będzie też posiadanie ubezpieczenia dla przewoźników na statkach pasażerskich przewożących powyżej dwunastu pasażerów. Wprowadza się także zasadę, że dwa lata od momentu wyrządzenia szkody następuje przedawnienie.

I to tak w sumie i w skrócie wszystko, jeżeli chodzi o samą zawartość protokołu z 2002 r.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję pani bardzo.

To znowu ja zajmowałem się tą sprawą. Uważam, że ze względu na to, iż to jest rzeczywiście korzystne dla pasażerów i wpływa to na poprawę bezpieczeństwa, kierunek działania jest dobry. Pozytywnym elementem jest w tej kwestii to, że Polska jest już członkiem konwencji ateńskiej z 2002 r., wobec tego my będziemy dołączali tylko te nowe rozporządzenia, które rozszerzają zakres stosowania. Tylko w takich sytuacjach zawsze powstaje pytanie: jakim kosztem to się będzie działo? Czy ci, którzy funkcjonują na tym rynku i oferują te usługi, będą w stanie sprostać nowej sytuacji? Zresztą pan minister o tym mówił. Myślę więc, że ten okres przejściowy, o którym pan minister wspominał i o który Polska będzie się ubiegała, jest dobrym rozwiązaniem.

Ale mam pytanie. Jak wiem, chyba po raz pierwszy zostaną wprowadzone takie same regulacje obejmujące i wody śródlądowe, i rzeki, i morza, czyli będzie jednolity standard wymagań. W jaki sposób rząd będzie to konsultował czy opiniował ze środowiskami zainteresowanymi, między innymi kwestię tego okresu przejściowego i ewentualnych kosztów, które będą musiały być poniesione?

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

No, będą to dwie sprawy.

Co do oczywistych kosztów, to już wspominałem, jak sprawa wygląda. Konsultacje będą musiały być przeprowadzone ze wszystkimi podmiotami, przede wszyst-

kim ze związkami zawodowymi i z pracodawcami, bo to są te dwa przeciwległe bieguny. Oczywiście będzie też strona rządowa, tak więc myślę, że te konsultacje mogłyby przebiegać też na przykład w ramach zespołów trójstronnych.

I jeszcze maleńkie sprostowanie. Polska podpisała tylko konwencję ateńską, a protokołu nie, czyli jego postanowienia dopiero mogłyby być wprowadzone. A nastawienie niemal wszystkich państw do tego projektu jest bardzo sceptyczne i jak dotąd wygląda to w liczbach tak, że, zdaje się, tylko cztery państwa – nie potrafimy, niestety, powiedzieć, które – ratyfikowały to, a pozostałe nie. Są opinie, że będą bardzo duże opory przed wprowadzaniem tego rozporządzenia, bo ono wiąże się z naprawdę sporymi zagrożeniami dla armatorów. A więc trudno będzie się cieszyć z praw pasażera, jeżeli znikną przewoźnicy. Trzeba więc do tego tematu podchodzić bardzo ostrożnie – zresztą nie tylko my tak to traktujemy – więc potrwa to na pewno parę lat i będzie czas na szeroką dyskusję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Czy są pytania?

Proszę bardzo, pani senator Urszula Gacek.

Senator Urszula Gacek:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, mam pytanie dotyczące przewoźników śródlądowych. Kogo konkretnie to obejmie? Bo można sobie wyobrazić, że będzie chodziło przykładowo o statek turystyczny z wycieczką na Solinie, o będzie prom, który przewozi dwa samochody z jednego brzegu na drugi czy nawet o flisaka przewożącego turystów. To nie jest bez znaczenia. Na szczęście chyba nie było – w każdym razie nie przypominam sobie – większych katastrof na wodach śródlądowych w Polsce. Pamiętam za to ogromną tragedię sprzed kilkunastu lat na Tamizie w Londynie, gdy to taki statek turystyczno-wycieczkowy zatonął i kilkanaście osób straciło życie. Tak że jest to istotne pytanie, bo prawdopodobnie tacy mali przewoźnicy też narażają swoich pasażerów na niebezpieczeństwo. A więc jest pytanie, czy oni też będą w jakiś sposób tym objęci. Bo ja też przypuszczam, że dla nich może być problemem dostosowanie się do takich wymogów.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Może jeszcze dołączymy pytanie pana senatora Piotra Michalaka.

Senator Paweł Michalak:

Ja też mam pytanie. Redukcje floty rybackiej rzędu 40% dotknęły mocno Wybrzeże, część rybaków przerzuciła się na działalność w ramach białej floty i wozi po morskich wodach przybrzeżnych pasażerów. No i w tej chwili radykalny wzrost kosztów z tytułu ubezpieczenia – bo z tego, co widzę, będzie to wzrost pięcio- czy prawie dziesięciokrotny – być może podważy sens ekonomiczny takich przedsięwzięć. Mówię tu o tym pływaniu bałtyckim, że już nie wspominam o białej flocie pływającej po je-

ziorach przybrzeżnych. Chciałbym uzyskać odpowiedź na pytanie, jakiego rzędu wzrost tych stawek ubezpieczeniowych nas czeka? Czy taki, jak sugeruję, to znaczy od pięcio- do dziesięciokrotności, czy może inny?

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Tak. Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze jakieś inne pytania? Nie ma.

Wobec tego, proszę bardzo. Pani odpowie, tak?

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

Pozwolę sobie udzielić odpowiedzi na pierwsze pytanie. Te przepisy będą miały zastosowanie do statków przewożących powyżej dwunastu pasażerów. Jeżeli będą to statki, które będą przewoziły poniżej dwunastu pasażerów, nadal będą podlegały przepisom krajowym – i tutaj nie będzie żadnej zmiany.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Przypomina mi się wypadek promu czy barki, jaki miał kiedyś miejsce w Pieninach. I tam...

(Główny Specjalista w Departamencie Transportu Morskiego i Śródlądowego w Ministerstwie Transportu i Budownictwa Rita Kameduła-Tomaszewska: To byli chyba flisacy...)

Flisacy. I wtedy parę osób... Czy taki przypadek też by był tym objęty?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

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

Podejrzewam, że mielibyśmy tutaj do czynienia jednak z przepisami krajowymi, dlatego że...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, ale jeszcze co do pierwszego pytania. Pierwsza kwestia to liczba osób, a druga to rodzaj transportu i pytanie, czy był to statek.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

No właśnie.

(Głos z sali: Na przykład tratwa.)

Tak, tratwa.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Senator Urszula Gacek otrzymała odpowiedź. Ale było jeszcze drugie pytanie.

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

Jeżeli chodzi o drugie pytanie, pozwolę sobie odpowiedzieć w ten sposób. W ramach uzgodnień społecznych już konsultowaliśmy ten wniosek z ubezpieczycielami polskimi, z Wartą i PZU. Warta pomogła nam w bardzo dużym stopniu, ponieważ skonsultowała ten projekt rozporządzenia też z klubami P&I, które reasekurują ubezpieczenia. Muszę podkreślić, że to oni właśnie wskazali, iż wzrost progów odpowiedzialności będzie miał zapewne bardzo duże przełożenie na ubezpieczenia. Jednakże w tej chwili nie ma jeszcze możliwości określenia konkretnych kosztów, ponieważ takie ubezpieczenia w takiej wysokości nie były do tej pory udzielane. Niemniej jednak to właśnie tutaj podkreślono, że może to spowodować negatywne skutki, jeżeli chodzi o rynek armatorów. I z tego właśnie powodu reprezentujemy takie stanowisko, że będziemy postulowali wprowadzanie okresów przejściowych.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.
Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Paweł Michalak:

Pamiętam z dyskusji o pasażerskich przewozach kolejowych, że w sumie wszyscy wycofali się z tego z powodu tych ogromnych kwot ubezpieczeniowych. Myślę, że chyba taki sam sens miałoby wycofanie się w tej kwestii.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Tak, ale ja myślę, że tu jeszcze... Bo to też rozpatrujemy w trybie art. 6 ustawy i na razie mamy tylko projekt tego rozporządzenia. Wiemy, że resort dostrzega, iż pojawią się problemy, i to dobrze, że resort wnosi przynajmniej o te okresy przejściowe. Ale ponieważ rząd generalnie popiera projekt tego rozporządzenia, ja też proponuję, żebyśmy, ze względu na jego znaczenie dla bezpieczeństwa pasażerów itd., przyjęli to bez uwag, przyjmując jednocześnie do wiadomości te informacje, które rząd przekazał, i stanowisko, jakie będzie zajmował w czasie dyskusji nad tym projektem. Czy są inne opinie? Nie ma.

Wobec tego przyjmujemy czy też popieramy projekt rozporządzenia i przyjmujemy do wiadomości działania i postulaty rządu.

Bardzo dziękuję, Panie Ministrze. Dziękuję paniom za udział w posiedzeniu komisji.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu i Budownictwa Zbigniew Wysocki: Dziękujemy.)

Przechodzimy teraz do punktu trzeciego. W jego sprawie instytucją wiodącą jest Ministerstwo Sprawiedliwości – pana ministra i panów z resortu już witałem. A punkt trzeci to wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE

w sprawie prawa stosowanego do zobowiązań kontraktowych – czyli to jest tak zwany „Rzym I”.

Prosiłbym o przedstawienie...

Ale najpierw, przy okazji, chciałbym wytknąć resortowi... Pan minister już to... Państwo otrzymaliście ten projekt, jak się okazuje, już w styczniu, 27 stycznia, my zaś otrzymaliśmy go dopiero po półtora miesiąca, czyli nie tak dawno. No a resort ma na przekazanie czternaście dni. I w takich sytuacjach okazuje się, że my mamy na procedowanie mało czasu. Dotyczy to tego punktu i jeszcze jednego, komunikatu Komisji do Rady... Tak więc chcielibyśmy, żeby te terminy były dotrzymywane, zresztą taki jest obowiązek.

Panie Ministrze, bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości
Andrzej Grzelak:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Może zacznę od tej uwagi. Otóż przekazemy to Komitetowi Europejskiemu Rady Ministrów, ponieważ 27 stycznia to data przyjęcia przez Komitet Europejski. To też ma pewien wpływ na sytuację, tak samo jak w tej następnej sprawie.

(Głos z sali: To urząd jest właściwy do przekazania tego...)

A ponieważ to nie minister sprawiedliwości, ale urząd to przekazuje, jesteśmy w troszeczkę trudnej sytuacji. Niemniej oczywiście przekażę te uwagi.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Z tego, co wiemy, to często właśnie resorty przekazują te dokumenty po pracach w KERM. To z resortów to potem otrzymujemy. A więc chcielibyśmy... Ale to jest tylko techniczna sprawa i jeszcze to wyjaśnimy.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości Andrzej Grzelak: Ale rozumiem, że powinno to docierać wcześniej.)

Tak jest.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości
Andrzej Grzelak:**

Jeżeli chodzi o temat, to chciałbym przede wszystkim zwrócić uwagę szanownych państwa senatorów na to, że tutaj mamy do czynienia z przekształceniem źródła prawa, to znaczy z dokonaniem zmiany – taki jest cel – formy konwencji rzymskiej z 1980 r. o prawie właściwym do zobowiązań umownych na formę rozporządzenia Parlamentu i Rady. W momencie tworzenia konwencji, w 1980 r., rozwiązanie takie nie było możliwe, a spowodowane to było tym, iż odpowiednie traktatowe podstawy prawne wprowadził dopiero traktat amsterdamski z 1997 r.

W ocenie rządu forma rozporządzenia, a więc zastosowanie prawa wspólnotowego zamiast prawa międzynarodowego, ma przede wszystkim pozytywy. Trzeba pamiętać, że konwencja jest rodzajem umowy międzynarodowej i tryb jej wprowadzania – zresztą o tym też dwa słowa na końcu powiem – jest inny. Zastąpić ją ma rozporzą-

dzenie, które będzie obowiązywało bezpośrednio. I to w tym należy upatrywać korzyść, polegającą między innymi na uelastycznieniu procedury, na możliwości dokonywania pewnych zmian, no a być może najważniejsze jest tu to, że rozporządzenie będzie stanowiło podstawę do bezpośredniej jurysdykcji Trybunału Sprawiedliwości. Czyli jest to zmiana umowy międzynarodowej na prawo bezpośrednio obowiązujące.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej popiera inicjatywę przekształcenia konwencji rzymskiej w ten proponowany instrument wspólnotowy. Zakres zmian w projekcie w stosunku do konwencji nie budzi jakichkolwiek zastrzeżeń.

I jeszcze dwa słowa na temat konwencji rzymskiej. Otóż proces ratyfikacji tej konwencji został rozpoczęty i należy się spodziewać, że zostanie on zakończony. Tak więc to, że aktualnie trwa proces ratyfikacji konwencji, jest też informacją związaną z tą różnicą między rozporządzeniem, które natychmiast po uchwaleniu wchodzi w życie, a konwencją. Bo ta konwencja rzymska jeszcze jest w tej chwili ratyfikowania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

I teraz poproszę pana senatora Jacka Włosowicza o propozycję opinii.

Senator Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Proszę państwa, zanim przejdę do omówienia tego rozporządzenia, chciałbym się podzielić z państwem pewną drobną uwagą. Sprawy, które do tej pory omawialiśmy, a więc dotyczące transportu śródlądowego, jak i te dwie kolejne propozycje – ponieważ zaraz będziemy omawiać kwestię zobowiązań pozaumownych – można, jak sądzę, podpiąć pod jedną wspólną formułę pewnego ujednoczenia prawa stosowanego w danym przypadku na danym terenie.

I przytoczę taką anegdotę... choć może nie anegdotę, ale fakt sprzed kilku lat, kiedy to byłem studentem handlu zagranicznego. Gdy mieliśmy kwestie związane z prawem międzynarodowym, na egzaminie można się było spodziewać pewnego pytania, z którego akurat grupa zajmująca się porównaniami międzynarodowymi nie była za bardzo ucieszona, bo sprawiało ono sporo kłopotu. Otóż pani profesor z kamienną miną zadawała następujące pytanie: proszę odpowiedzieć, kto za co odpowiada w przypadku takim, gdy samolot wyprodukowany w kraju A został kupiony przez kraj B, wypożyczony do kraju C realizował lot z kraju D do kraju E i niestety, w wyniku niefortunnego zbiegu okoliczności, miał katastrofę nad krajem F, na pokładzie byli na szczęście – choć nie wiem, czy naprawdę na szczęście – tylko pasażerowie z kraju G, którzy byli ubezpieczeni w przedsiębiorstwie należącym do kraju H. Tak więc zadanie było takie: proszę powiedzieć, jakie są wzajemne relacje, kto za co tu odpowiada. No, kompletnie nie wiedzieliśmy... Próbowaliśmy się przynajmniej jakoś do tego zabrać, ale... Dlatego od razu tym przykładem popieram potrzebę takich uregulowań.

Ale teraz przechodzę do rzeczy. Pan minister powiedział już o tych kwestiach historyczno-prawnych, o tym, dlaczego nie od razu powstała taka, a nie inna procedura i legislacja. No a teraz, po wprowadzeniu pewnych podstaw prawnych, takich jak te z traktatu amsterdamskiego z 1997 r., jak też po ostatniej akcesji dziesięciu nowych

członków Unii, takie rozwiązanie ujednociające stan prawny jest jak najbardziej, jak sądzę, potrzebne i korzystne. Dlatego uważam, że powinniśmy, w ramach rozpatrywania tego projektu na podstawie art. 6, sprzyjać mu i popierać ten typ rozwiązań.

Będę miał do pana pytanie. Chodzi o to enumeratywne wyliczenie, jakich kwestii to rozwiązanie będzie dotyczyło, a jakich nie będzie dotyczyło. Otóż nie będzie dotyczyło między innymi wszystkich spraw związanych z finansami, czyli z zakresu spraw skarbowych, celnych, administracyjnych... Ale w tych wyłączeniach jest również jedna kwestia, na którą zwrócił uwagę rząd polski, i chciałbym, żeby pan minister troszeczkę nam to przybliżył. Otóż mówi się, że to rozwiązanie będzie dotyczyło również naruszenia prywatności, prawa do wizerunku, ale wyłączone jest naruszenie prywatności, praw do wizerunku, popełnione przez media. Taki jest projekt. Stanowisko polskiego rządu wobec wyłączenia tylko tego przypadku naruszenia przez media jest akurat negatywne. Sądzę na swój sposób, tak wycuciowo, że jest to jak najbardziej zasadne i realne stanowisko, ale chciałbym, żeby powiedział pan kilka słów na ten temat.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze jakieś pytania, uwagi? Bo może wtedy połączymy...

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości Andrzej Grzelak: Panie Przewodniczący...)

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości
Andrzej Grzelak:**

To ja może najpierw omówię ten drugi z tych dwóch punktów, dobrze? Bo w przeciwnym razie musiałbym odpowiedzieć na to, czego jeszcze nie zreferowałem.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Aha, bo może rzeczywiście...

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości Andrzej Grzelak: Od razu...)

To może byśmy przeszli do drugiego...

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości Andrzej Grzelak: Tak, tak, właśnie.)

A potem będziemy głosowali nad przyjęciem oddzielnie.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości
Andrzej Grzelak:**

Otóż jeżeli idzie o ten tak zwany Rzym II, to ten projekt rozporządzenia ma na celu ułatwienie – i tu nawiązałbym do tego, co pan senator przed chwilą powiedział – uznawania i wykonywania orzeczeń sądów oraz zapobiegania stosowaniu do tego samego stanu faktycznego prawa różnych państw, w zależności od tego, w którym państwie członkowskim toczyłoby się postępowanie. A więc ma ono regulować dokładnie

takie kwestie jak w tej sytuacji, którą pan senator tak alfabetycznie tutaj opisał – jak pamiętam, od A do G.

Pierwszy projekt rozporządzenia został przez komisję przedstawiony w 2003 r., a następnie skierowany do prac w Parlamencie Europejskim. Od lipca 2005 r. na posiedzeniach grupy roboczej oraz na forum unijnej Rady do spraw Wymiaru Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych trwała dyskusja nad poprawkami parlamentu. W rezultacie tej dyskusji powstał, przedstawiony 22 lutego bieżącego roku przez komisję, obecny zmieniony projekt będący przedmiotem stanowiska rządu.

Zaproponowane w projekcie rozporządzenia zmiany nie wpływają na dotychczasowe stanowisko, które zostało przyjęte na posiedzeniu Komitetu Europejskiego Rady Ministrów 4 stycznia 2005 r. oraz rozpatrzone na posiedzeniu Wysokiej Komisji 14 stycznia 2005 r. W nowym projekcie nastąpiło jednakże, jak słusznie pan senator zauważył, wyłączenie kwestii naruszeń dóbr osobistych przez media. W toku debaty na ten temat strona polska już na posiedzeniu Rady i Komisji sygnalizowała, że ten problem powinien być jednak ujęty w rozporządzeniu, powołując się nawet na ewentualne skutki procesowe umieszczenia w czasopiśmie wizerunku proroka w jakimś niepochlebnym ujęciu satyrycznym. Łatwo sobie wyobrazić, że nieuregulowanie kwestii, która powstaje w jednym państwie, a dotyczy wielu państw i może naruszać dobra wielu osób w różnych państwach, w Polsce wydaje się nietrafne.

Jak się jednak okazuje, regulacje dotyczące tych kwestii zostały wyłączone, Polska nie popiera takiego rozwiązania, nie popiera tylko tak dalece, aby nie doprowadziło to do zakwestionowania całego instrumentu. A więc uważamy, że kwestie naruszenia dóbr osobistych powinny być rozwiązane, no ale jest też problem pozyskania poparcia większości dla tego rozwiązania. W toku debaty, o której tutaj mówię, następowała swego rodzaju erozja. Na początku więcej państw opowiadało się za tym, żeby uregulować kwestie ochrony dóbr osobistych, a potem, w trakcie debaty, niektóre z państw się wycofywały. Oczywiście Polska nie będzie stawiała na przeszkodzie, ale jednak będzie zwracała uwagę, że to jest bardzo istotna kwestia.

W związku z tym, Panie Przewodniczący, i w odniesieniu do pierwszego punktu, i do drugiego, wnoszę o wyrażenie pozytywnej opinii, jeżeli taka będzie wola. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, ja bym może poprosił jeszcze raz pana senatora Włosowicza o omówienie uwag do drugiego z tych punktów, czyli do czwartego punktu porządku, abyśmy mogli je razem...

Senator Jacek Włosowicz:

No tak, te dwa projekty, które zostały ujęte u nas, w dzisiejszym porządku dnia, jako punkt trzeci i punkt czwarty, trzeba, jak sędzę, razem rozpatrywać. Mamy wtedy pogląd na całość zagadnienia.

Proponuję, żebyśmy w stosunku do pierwszego z tych projektów, tego, który dotyczy zobowiązań kontraktowych, wyrazili, zgadzając się z propozycją rządu, akceptację na tym pierwszym etapie rozpatrywania.

Co do drugiego projektu, który dotyczy zobowiązań pozaumownych, również proponuję, żebyśmy wyrazili pozytywną opinię, oczywiście u uwzględnieniem tego, co już rząd zasygnalizował w odniesieniu do wyłączenia spraw wynikających z naruszeń prywatności i praw wizerunku popełnionych przez media. Sądzę, że Polska powinna to szczególnie podkreślać, choć nie sądzą, że ta kwestia powinna powodować zatrzymanie procedury. Myślę, że powinniśmy posługiwać się przykładem faktu, który u nas miesiąc temu zaistniał, aby pokazywać, że może to mieć poważne reperkusje w wypadku niektórych spraw bardzo drażliwych, nawet w postaci ewentualnych konfliktów międzypaństwowych. Mamy na to konkretny przykład, nad którym i media, i politycy u nas dyskutowali, także sam premier wypowiadał się w tej kwestii. Sądzę, że nie należy bagatelizować możliwości wystąpienia takich sytuacji, i odwołując się do tego przykładu, uważam, że należy jednak namawiać Unię, namawiać wszystkie pozostałe kraje, do przemyślenia tej kwestii.

Oczywiście gdybyśmy nie mogli przeprowadzić tego, żeby zostało to zapisane, nie powinniśmy z kolei blokować całkowicie powstawania takiego uregulowania. Choć ten mój ogólny przykład, jakkolwiek nie odnosi się konkretnie do tego, przemawia do wyobraźni wystarczająco silnie, jak sądzą, by widzieć potrzebę unifikacji tych rozwiązań. To tyle z mojej strony, dziękuję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Czy są pytania?

Proszę bardzo, pani senator Urszula Gacek.

Senator Urszula Gacek:

Panie Przewodniczący, Panie Ministrze, ja chciałabym się dowiedzieć, ile innych krajów członkowskich jest tego samego zdania co Polska, żeby nie wyłączać kwestii naruszania dóbr osobistych przez media. Dlaczego w pierwotnym dokumencie znalazła się taka propozycja, że to powinno być wyłączone? Jak argumentowały osoby, które pisały tę propozycję rozporządzenia? Nie do końca to rozumiem. Czy to dlatego, że to jest próba kontroli, nie wiem czego, może mediów zagranicznych również, nie tylko polskich? No, mam pewne obawy, nie wiem, dlaczego te media akurat są tutaj tak bardzo, tłustym drukiem, wyszczególnione.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości
Andrzej Grzelak:**

Panie Przewodniczący, zdaje się, że trudność tej materii, wynikająca zwłaszcza z tego powodu, że naprzeciw stają tutaj media, spowodowała, że niektórzy uczestnicy tych spotkań, i w grupach, i później na posiedzeniu, uznali, że łatwiej jest wyłączyć ten

temat, niż go w tej chwili rozwiązywać, chociaż wszyscy są przekonani, że rozwiązanie jest potrzebne.

To było dosyć szczegółowe pytanie, a więc, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, poprosiłbym pana dyrektora Działuka, żeby odpowiedział.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Panie Dyrektorze, proszę bardzo.

Zastępca Dyrektora

**Departamentu Współpracy Międzynarodowej i Prawa Europejskiego
w Ministerstwie Sprawiedliwości**

Igor Działuk:

Negocjacje nad projektem trwają już trzy lata. Stąd działania prezydencji i szeregu państw członkowskich zmierzające do tego, żeby wreszcie je kończyć. Wersja przyjęta wstępnie przez Radę i przekazana do Parlamentu Europejskiego zawierała przepis dotyczący ochrony dóbr osobistych przed wszelkimi naruszeniami, w tym także medialnymi. Na etapie dyskusji w Parlamencie Europejskim nastąpiła dosyć gwałtowna akcja lobbystyczna ze strony przedstawicieli mediów prowadzona wobec deputowanych do Parlamentu Europejskiego w celu usunięcia tego przepisu, związana właśnie z hasłem kontroli mediów czy kontroli nad mediami. Tymczasem jeśli już mówimy o kontroli nad mediami, no to o kontroli wyłącznie sądowej, ponieważ mówimy o prawie właściwym dla odszkodowań za naruszenie dóbr osobistych. A więc są to postępowania wyłącznie sądowe i o żadnym nadzorze ze strony władzy wykonawczej, egzekutywy, nad mediami w tym kontekście nie może być mowy.

Projekt wrócił do Rady z poprawką Parlamentu Europejskiego wykreślającą przepis dotyczący naruszeń dóbr osobistych przez media.

Pytanie, ile państw opowiada się za utrzymaniem tego przepisu, z pozoru proste, jest w istocie pytaniem dużo bardziej skomplikowanym, ponieważ identyczne stanowisko jak Polska prezentują, niestety, najwyżej dwa lub trzy państwa. Zdecydowana większość państw, tak jak powiedział pan minister, przyjęła taką oto pozycję: jeśli nie możemy tego uzgodnić obecnie, wykreślimy to z projektu, przyjmijmy projekt w pozostałym zakresie, zobaczmy, co będzie dalej. Trudność polega na tym, że państwa, które opowiadają się za pozostawieniem w projekcie przepisów dotyczących odpowiedzialności mediów, nie są zgodne co do wskazania prawa właściwego, które miałyby być stosowane. Są co najmniej trzy propozycje przedstawione przez różne grupy państw członkowskich. Dlatego większość skłania się, niestety, do wniosku, że jak nie możemy zdecydować, który z systemów prawnych wybrać, które z rozwiązań wybrać, należy pominąć to w regulacji. Jest to taktyka czysto negocjacyjna, ze szkodą dla meritum. Stąd też stanowisko rządu zostało sformułowane w taki właśnie sposób, aby uwzględniło realia, uwzględniło, że najprawdopodobniej przegramy ten spór.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo za te wyjaśnienia.

Czy są...

Tak, Panie Ministrze? Proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości
Andrzej Grzelak:**

Dziękuję.

Chcę też powiedzieć, że stanowisko strony polskiej nie polegało tylko na tym, żeby demonstrować potrzebę umieszczenia tego rozwiązania w rozporządzeniu. Myśmy zaproponowali po prostu rozwiązanie kompromisowe. Ono było oparte na orzeczeniu Shevill i polegało na umożliwieniu poszkodowanemu dochodzenia szkód poniesionych w jego państwie według prawa tego państwa oraz dochodzenia całości szkody według prawa państwa nadawcy. Ponieważ ze względu na różne rozwiązania prawne może powstać jakaś różnica, myśmy zaproponowali formułę *lex forum*, czyli decydowałoby tutaj prawo sądu, który może to rozstrzygać. Ale jak się potem okazało, zostało to przyjęte i nic więcej – nie znalazło rozwiązania w tekście. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo, czy są jeszcze inne pytania? Nie ma.

Wobec tego wracamy do punktu trzeciego.

Jak rozumiem, wniosek pana senatora był taki, żeby komisja poparła projekt rozporządzenia.

Czy są inne propozycje? Nie ma.

Wobec tego przyjmujemy wniosek.

I teraz punkt czwarty.

Tutaj propozycja pana senatora również jest taka, żeby komisja poparła projekt rozporządzenia parlamentu, z tym uzupełnieniem, że przyjmuje też postulaty zawarte w stanowisku rządu do wiadomości. Ale sam projekt popieramy.

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Jacek Włosowicz:

Ja mogę tylko dodać na wypadek, gdyby ktoś się zastanawiał, czy popierać czy nie, że szczątki samolotu mogłyby upaść w kraju N, na hotel, którego właścicielami są ludzie z kraju I, a z kolei w hotelu zakwaterowani byliby ludzie z hotelu J, którzy przyjechali z kraju K, a samochód wynajęli w kraju L.

(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Już liter zabraknie.)

Sądzę, że pamiętając o tym, powinniśmy myśleć o jak najsprawniejszym procedowaniu, żeby uregulować sprawy z zakresu ubezpieczeń czy odpowiedzialności cywilnej. Dziękuję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję. I za sprawą tego silnego argumentu wszyscy jesteśmy za przyjęciem tego projektu rozporządzenia.

Czy są inne propozycje? Nie ma. Dziękuję bardzo.

Wobec tego przechodzimy do kolejnego punktu, jest to komunikat Komisji dla Rady wzywający Radę do podjęcia decyzji mającej na celu umożliwienie stosowania procedury określonej w art. 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską do środków podjętych w zakresie zobowiązań alimentacyjnych na mocy art. 65 Traktatu, i wniosek dotyczący decyzji Rady mającej na celu umożliwienie stosowania procedury określonej w art. 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską do środków określonych w art. 65 w zakresie zobowiązań alimentacyjnych.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości
Andrzej Grzelak:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Otóż komunikat Komisji dotyczy zmiany trybu decyzyjnego w odniesieniu do projektu rozporządzenia w sprawie jurysdykcji prawa właściwego do uznawania i wykonywania orzeczeń i współpracy w zakresie dotyczącym roszczeń alimentacyjnych. Zgodnie z Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Europejską do aktów z zakresu prawa rodzinnego, to chciałbym podkreślić, jest stosowana procedura jednomyślności. Traktat dopuszcza jednakże również możliwość stosowania procedury współdecydowania. W związku z tym konieczna będzie konsultacja z Parlamentem Europejskim oraz jednomyślna decyzja Rady.

Rząd nie podziela stanowiska Komisji o zmianie procedury decyzyjnej wobec projektu rozporządzenia. Ta zmiana jest motywowana tym, że roszczenia alimentacyjne to roszczenia o charakterze majątkowym, a w takich przypadkach można by było mówić o większościowym decydowaniu. Rząd stoi na stanowisku, że to są kwestie związane przede wszystkim z prawem rodzinnym, a tam decyduje się na zasadzie jednomyślności. Oczywiście gdyby polskie stanowisko utrudniało przyjęcie całego rozporządzenia, no to trzeba byłoby ten stanowczy sprzeciw wyhamować.

Jestem też winien wyjaśnienie, dlaczego rząd zajął takie stanowisko. Z tego powodu, że według naszych badań więcej jest roszczeń alimentacyjnych z Polski wobec obywateli innych krajów niż odwrotnie. Mało jest takich roszczeń alimentacyjnych, które wpływają z krajów, zresztą najczęściej lepiej sytuowanych, do Polski. Stąd wydaje nam się, że trzeba by pilnować tego, żeby niczego nie można było zmienić, jeżeli nie ma jednomyślności.

Dziękuję bardzo i też wnoszę o wyrażenie pozytywnej opinii.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Poproszę panią senator Mirosławę Nykiel o przedstawienie opinii.

Senator Mirosława Nykiel:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Przyznam, że argumentacja rządu nie przekonała mnie do końca. Ja bym poprosiła pana ministra o jakieś statystyki w tym zakresie: ile jest tych roszczeń, czy macie na ten temat informacje z przeprowadzonych badań. W dokumentach, które przeglądałam,

nie znalazłam żadnych tego rodzaju statystyk. Jest tylko stwierdzenie, że więcej jest roszczeń w stosunku do nas niż odwrotnie. A więc z jednej strony upieranie się tutaj przy swoim, a z drugiej mówienie, że jeśli nie będzie zgody, to ustąpimy, bo musimy przestrzegać porozumienia haskiego, mnie nie przekonuje i proszę o więcej argumentów.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Czy są jeszcze jakieś inne pytania? Ja myślę, że to jest dowód na urodę Polek. Panie Ministrze, proszę bardzo.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości Andrzej Grzelak: Panie Przewodniczący, o te szczegóły poproszę pana dyrektora.)

Proszę, Panie Dyrektorze.

Zastępca Dyrektora

**Departamentu Współpracy Międzynarodowej i Prawa Europejskiego
w Ministerstwie Sprawiedliwości**

Igor Działuk:

No niestety nie spełnię pokładanych we mnie nadziei. Przedstawialiśmy tę statystykę przy okazji formułowania stanowiska rządu wobec projektu rozporządzenia dotyczącego zobowiązań alimentacyjnych. Nie mam, niestety, ze sobą tekstu tego stanowiska, ale oczywiście prześlemy go pani senator, jeżeli taka będzie wola. Ono wykazuje, i tu przytoczę z pamięci, że ilość roszczeń alimentacyjnych kierowanych z Polski do krajów unijnej Europy jest porównywalna do ilości roszczeń kierowanych do Stanów Zjednoczonych i Kanady. To jest grupa roszczeń prawie równoliczna, a więc my nie jesteśmy zainteresowani szczególnym naciskiem na rozwiązania wewnętrzne. Interesuje nas równie sprawny model egzekucji alimentów, dochodzenia i egzekucji alimentów także w stosunku do Ameryki Północnej.

Stąd wynika pierwsza obawa, że skupienie się na rozporządzeniu unijnym może zastopować pracę nad konwencją haską, która mogłaby mieć szerszy walor i obejmowałaby także państwa północnoamerykańskie. A to niebezpieczeństwo wynika właśnie z przyjęcia wyłącznej kompetencji wspólnotowej do prowadzenia negocjacji w trybie konwencji haskiej prawa prywatnego międzynarodowego.

Wyrazem uznania tej wyłącznej kompetencji Wspólnot jest właśnie przyznanie głosowania większościowego, charakterystycznego dla spraw, w których kompetencja wspólnotowa jest wyłączna. Jeśli chodzi o sprawy, w wypadku których głosowanie odbywa się na zasadzie jednomyślności, to przyjmuje się, że kompetencja jest dzielona pomiędzy państwa członkowskie a Wspólnotę.

Tak więc ten w istocie bardzo formalny, jakby się wydawało, projekt Komisji Europejskiej w zasadzie jest wnioskiem Komisji o domniemane przyznanie jej wyłącznej właściwości w zakresie negocjowania tego typu instrumentów.

Tu z kolei mogę powiedzieć, że pomimo przedstawienia w styczniu komunikatu Komisji sprawa nie została skierowana do dalszych prac ze względu na wyrażenie nieoficjalnie stanowiska przez wiele państw opowiadających się przeciwko zmianie formuły głosowania nad projektem. A więc wszystko wskazuje na to, że sprawa nie zostanie wniesiona pod obrady Rady do rozstrzygnięcia ze względu na to, iż Komisja liczy się z tym, że taki wniosek i tak nie zostanie przez Radę przyjęty.

Ze względu na to, że to właśnie Ministerstwo Sprawiedliwości prowadzi postępowania związane z roszczeniami alimentacyjnymi, no, jesteśmy wyjątkowo zainteresowani tym, aby te postępowania toczyły się sprawnie, i to nie tylko ze względu na dobro obywateli polskich, ale także i własną wygodę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.
Proszę bardzo, Pani Senator.

Senator Mirosława Nykiel:

Ja po usłyszeniu tej argumentacji może do końca nie jestem przekonana, ale myślę, że ta ostrożność strony polskiej, zresztą poparta też stanowiskami innych państw, jest wskazana. A zatem rzeczywiście proponuję szanownej komisji niepodzielenie stanowiska Komisji o konieczności podjęcia tej decyzji dotyczącej jednomyślności. Dziękuję bardzo.

(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Czyli ja rozumiem, że jest wniosek o poparcie projektu, tak? Proszę bardzo jeszcze raz...)

Proponuję szanownej komisji, żebyśmy nie dzielali stanowiska Komisji o konieczności podjęcia decyzji dotyczącej zmiany procedury, czyli żebyśmy zgodzili się ze stanowiskiem rządu.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dobrze. Procedujemy w trybie art. 6, nasza opinia o projekcie jest negatywna, czyli dzielimy stanowisko rządu.

Czy są jakieś inne propozycje? Nie ma.

Ponieważ jest to negatywne stanowisko, wobec tego głosujemy.

Kto jest za przyjęciem propozycji zgłoszonej przez panią senator Nykiel? (10)

Kto się wstrzymał od głosu? (0)

Kto jest przeciwko? (0)

Jednogłośnie za.

Wobec tego prześlemy takie stanowisko w sprawie tego projektu.

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze. Dziękuję państwu za udział w posiedzeniu komisji.

Przechodzimy teraz do kolejnego punktu. Tutaj instytucją wiodącą jest Ministerstwo Środowiska.

Ja bym chciał przywitać kolejnych gości naszej komisji. Z Ministerstwa Środowiska jest pan główny inspektor ochrony środowiska Roman Jaworski. Chciałbym też przywitać przedstawicieli Ministerstwa Gospodarki: pana ministra Marcina Korolca oraz panią Magdalenę Pieńkowską i Magdalenę Sobol. Chciałbym też przywitać przedstawicielkę Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej, panią Izabelę Floriańczyk; bardzo nam miło.

Poproszę teraz pana inspektora o krótkie przedstawienie tego, co jest w punkcie szóstym porządku obrad, a więc komunikatu Komisji Europejskiej do Rady i Parlamentu Europejskiego: Strategia tematyczna dotycząca ochrony i zachowania środowi-

ska morskiego. Jest to wniosek dotyczący Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego.

Bardzo proszę.

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

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Na początek krótkie wyjaśnienie. Jestem zastępcą głównego inspektora ochrony środowiska. Pan minister Stawiany, główny inspektor ochrony środowiska, przebywa w tej chwili w szpitalu. Nie są to jakieś poważne kłopoty zdrowotne. W każdym razie pan minister przeprasza bardzo pana przewodniczącego oraz panie i panów senatorów za nieobecność. Postaram się go zastąpić na dzisiejszym posiedzeniu komisji.

Proszę państwa, stanowisko rządu co do przedstawionego dokumentu pod tytułem „Strategia tematyczna dotycząca ochrony i zachowania środowiska morskiego” oraz przedstawionych propozycji regulacji prawnych zawartych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy działań Wspólnoty na rzecz zapewnienia dobrego stanu środowiska morskiego jest pozytywne. Rząd uważa wprowadzenie tych dokumentów za potrzebne i uzasadnione.

Kilka słów wyjaśnienia. Propozycja zawarta zarówno w komunikacie, jak i w projekcie dyrektywy zmierza do uchwalenia kolejnej dyrektywy ramowej – do tej pory były dyrektywa ramowa wodna, dotycząca wód śródlądowych, i dyrektywa ramowa powietrzna – która będzie dyrektywą, jak wszystkie dyrektywy ramowe, nowego podejścia. Oznacza to, że będzie ona określała kierunki, w których należy zmierzać, i cele, które należy osiągnąć. W przepisach nie określa się w tym momencie ani narzędzia, ani środków, którymi te cele powinny być osiągnięte. Te cele powinny być dokładnie określone przez same państwa członkowskie, a zadaniem dyrektywy w zakresie ochrony środowiska morskiego jest generalnie poprawa jakości i osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego wszystkich mórz będących pod presją krajów Unii Europejskiej.

W wypadku Polski mówimy w tym momencie o oddziaływaniu na Morze Bałtyckie. Co prawda Polska leży w dorzeczach innych mórz, ale oddziaływanie Polski na Morze Czarne czy Morze Północne jest, praktycznie rzecz biorąc, minimalne albo zerowe.

Zgodnie z projektem dyrektywy planuje się ustalenie wspólnych zasad prowadzenia gospodarki wodnej związanej z ochroną jakości wód morskich na poziomie Wspólnoty Europejskiej. Jak już mówiłem, szczegółowe środki powinny być określone w formie strategii morskich przez poszczególne kraje członkowskie i powinny być przyjęte przez Unię Europejską jako poszczególne strategie dla każdego kraju.

Chciałbym podkreślić, że w tej chwili Polska realizuje zadania, jako kraj strona konwencji helsińskiej w sprawie ochrony środowiska morskiego, dotyczące ochrony wód Morza Bałtyckiego. Pierwsza konwencja została podpisana w 1974 r., druga konwencja helsińska jest z 1992 r. Polska jest dobrze oceniana jako kraj realizujący założenia tej konwencji. Konwencja ma dokładnie te same cele co – przepraszam, że będę mówił w skrócie – ramowa dyrektywa bałtycka czy morska. W związku z tym Polska ma duże doświadczenie, jeżeli chodzi o ochronę jakości wód Morza Bałtyckiego.

W założeniach konwencji bałtyckiej, ale również projektu dyrektywy, może trochę banalnie się stwierdza, że ochronę morza prowadzi się głównie na lądzie. Jest to oczywiście prawdą, dlatego że należy ograniczyć presję ze strony lądu, żeby morze osiągnęło dobry stan ekologiczny.

Chciałbym podkreślić, że obecnie w Polsce, z uwagi na wdrażanie ramowej dyrektywy wodnej, prowadzi się wiele prac, które mają doprowadzić do poprawy jakości wód, a tym samym ograniczyć zrzuty ładunków zanieczyszczeń do wód Morza Bałtyckiego. Realizuje się krajowy program oczyszczania ścieków komunalnych, prowadzi się działania zmierzające do ograniczenia emisji związków azotu ze źródeł rolniczych oraz działania dotyczące modernizacji i restrukturyzacji przemysłu. Zwłaszcza wdrażanie najlepszej dostępnej technologii dla dużych jednostek odprowadzających ścieki, wdrażanie dyrektywy IPPC w sposób zdecydowany powinno ograniczyć zanieczyszczenia i oddziaływanie ze strony lądu na Morze Bałtyckie.

W związku z tym rząd nie oczekuje, że Polska będzie miała jakieś bardzo istotne problemy we wdrożeniu przepisów dyrektywy, która byłaby uchwalona, jak sądzę, w ciągu najwcześniej dwóch lat.

Oczywiście implementacja dyrektywy do prawa krajowego wymagałaby zmian w ustawie – Prawo ochrony środowiska oraz w ustawie – Prawo wodne. Prawdopodobnie wymagałaby również zmian w wielu innych przepisach. Ze względu na to, że w tej chwili jest to projekt jeszcze dość niezaawansowany, trudno szczegółowo wylistować zmiany w przepisach prawa.

Wprowadzenie dyrektywy będzie też wymagało określenia w przepisach prawa właściwych organów państwa odpowiedzialnych za wdrożenie programu zmierzającego do uzyskania dobrego stanu ekologicznego wód morskich.

Regulacje wynikające z tej dyrektywy będą wywoływały pewne skutki społeczne. Przewiduje się, że w pierwszym etapie dojdzie do pewnego ograniczenia zatrudnienia czy też regresu w rozwoju turystyki, w szczególności turystyki niezrównoważonej czy stosunkowo mało zorganizowanej, która negatywnie oddziałuje na środowisko morskie, oraz być może zmniejszenia zatrudnienia w rybołówstwie. Obecnie zatrudnienie w rybołówstwie i tak, i tak spada z uwagi na inne regulacje i ograniczenia połowowe. W związku z tym należy przypuszczać, że ograniczenia wynikające z tej dyrektywy nie będą aż tak bardzo ograniczały rybołówstwa. W dłuższym okresie należy zaś oczekiwać stabilizacji, pewnego niewielkiego wzrostu zatrudnienia i pozytywnego wpływu na rybołówstwo, dlatego że dyrektywa między innymi ma zapewnić stabilność populacji ryb komercyjnie pozyskiwanych z Morza Bałtyckiego, a poprawa jakości środowiska morskiego może doprowadzić do zapewnienia stabilizacji i pewnego rozwoju turystyki zorganizowanej, jak również form lecznictwa uzdrowiskowego nad Morzem Bałtyckim. Te długofalowe skutki społeczne, jak sądzę, są elementem, który powinien być i był brany przez rząd pod uwagę przy formułowaniu pozytywnej opinii, jeżeli chodzi o wdrożenie tej dyrektywy.

Skutki finansowe. Wdrażanie dyrektywy będzie powodowało konieczność opracowania wstępnej oceny jakości wód Morza Bałtyckiego i opracowanie systemu monitoringu. Polska obecnie wydaje rocznie około 800–900 tysięcy zł na prowadzenie monitoringu Bałtyku w ramach konwencji helsińskiej. Szacujemy, że całkowity koszt wstępnej oceny Bałtyku i opracowania systemu monitoringu będzie wynosił jednorazowo 7 milionów zł. Później będzie należało prowadzić ciągłe badania monitoringowe kosztujące około 1 miliona zł rocznie.

Nie przewiduje się większych inwestycji związanych z wdrożeniem krajowego programu działań zmierzających do osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego wód. Jednak rząd proponuje, aby w stanowisku podkreślić bardzo wyraźnie, że stanowisko rządu czy stanowisko Polski w sprawie poparcia dyrektywy będzie uzależnione od możliwości pozyskania czy skierowania środków pomocowych na realizację pewnych przedsięwzięć, które w tej chwili nawet nie są zdefiniowane, bo chodzi o to, żeby w dyrektywie znalazł się priorytet określający, że środki pomocowe będą mogły być przeznaczone na wspomaganie przedsięwzięć związanych z ochroną jakości Morza Bałtyckiego.

Tak więc dzisiaj stanowisko rządu jest takie, że zdecydowanie popiera on projekt uchwalenia i wdrożenia dyrektywy ramowej w zakresie ochrony wód morskich. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Ja poproszę pana senatora Pawła Michalaka o przedstawienie opinii czy zgłoszenie uwag.

Senator Paweł Michalak:

Panie Przewodniczący! Panie Inspektorze!

Jako że dzisiaj nie ma zintegrowanej polityki w zakresie ochrony środowiska morskiego, ta inicjatywa dyrektywy jest ze wszech miar korzystna i myślę, że opinia komisji odnośnie do przyjęcia propozycji Komisji Europejskiej może być tylko pozytywna.

Ja mam jednak dwa pytania. Oczywiście założeniem tej dyrektywy jest poprawa środowiska morskiego, ale do 2021 r. Ja myślę, że dzisiaj najważniejsze jest to, żeby powstrzymać pogarszanie się tego środowiska. Dwa główne zagrożenia, które są wymieniane w ocenie stanu środowiska, to są zmiany klimatyczne i właśnie połowy handlowe, czyli rybactwo.

Pierwsze moje pytanie dotyczy powstrzymania zagrożenia. W projekcie dyrektywy przyjmuje się, że możliwe są szczególne przypadki nierespektowania tej dyrektywy, a mianowicie może to być taki przypadek, że przez zainteresowane państwo członkowskie zostaną podjęte działania ze względu na interes publiczny, który uznano za ważniejszy od negatywnego wpływu na środowisko. Zapytam wprost: czy takie wyłączenie ma związek na przykład z rurociągiem mającym biec po dnie Bałtyku, który na pewno nie polepszy, jeżeli chodzi o ekologię, stanu bezpieczeństwa?

I mam jeszcze jedno pytanie. Cenne jest to, że te wymagania będą wspólne. Ale skorzystam z obecności pana inspektora tutaj i poproszę, żeby skomentował pan przedwczorajszy protest rybaków, którzy czują się nierównoprawnie traktowani, bo na przykład Szwedzi mogą łowić ryby w niedziele i wjeżdżać do naszych portów, a nasi rybacy nie, to znaczy chodzi o to, żeby skomentował pan tę sytuację i równość szans. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze jakieś inne pytania? Nie ma.
Proszę bardzo, Panie Inspektorze.

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

W prosty sposób można odpowiedzieć, że jeżeli chodzi o pewne odstępstwa, to one są regułą w każdej dyrektywie ramowej. Tam, gdzie nie można uzyskać dobrego stanu ekologicznego środowiska czy morskiego, czy wodnego, jeżeli chodzi o wodną dyrektywę ramową, a kraj dowodzi, że jest to po prostu ekonomicznie nieuzasadnione, zaś skutki ekologiczne wywołane tym nie najlepszym stanem ekologicznym nie będą rozpowszechniały się w środowisku, na zasadzie odstępstwa od przyjętych regulacji prawnych można zrezygnować z działań naprawczych czy ich nie prowadzić. Sytuacja taka jest korzystna z punktu widzenia kraju, jeżeli chodzi o inne dyrektywy. W tej chwili trudno mówić, jak będzie wyglądała sprawa, jeżeli chodzi o dyrektywę morską. Jeżeli chodzi o ochronę wód i uzyskanie dobrego stanu ekologicznego na przykład w wodach basenów portowych, to chyba będzie wymagało to, jak w wypadku innych dyrektyw ramowych, stwierdzenia, że są to wody istotnie zmienione, w związku z czym nie stosuje się w ich wypadku, tak jak w wypadku wód istotnie zmienionych typu zbiorniki zaporowe, kanały żeglugowe czy też kanały sztuczne – w tym momencie mówię o wodach śródlądowych – wymagań czy też kryteriów jakości ekologicznego stanu wód dotyczących warunków naturalnych.

Na pewno nikt nie mówi w tym momencie o wpływie rurociągu, dlatego że rurociąg będzie wpływał globalnie na całe morze. Odstępstwa będą możliwe tylko i wyłącznie w pewnych obszarach zamkniętych, zidentyfikowanych i zdefiniowanych. Rurociąg będzie biegł przez morze, w związku z czym odstępstwem musiałaby być objęta, powiedzmy, istotna część Bałtyku albo musiałby nim być objęty cały Bałtyk. Nie sądzę, żeby ktokolwiek próbował wprowadzić tutaj jakieś odstępstwa w związku z budową rurociągu.

Co do wymagań wspólnotowych i protestów rybaków to mamy dość dziwną sytuację. Jeżeli chodzi o rybołówstwo, to Ministerstwo Środowiska nie jest resortem wiodącym, ale z informacji, które mamy z Helcom – są to ustalenia międzynarodowe dotyczące wielkości połowów, kwot połowów, wykorzystania sprzętu – wynika... No, po prostu trudno mi powiedzieć, czy ministerstwo właściwie, czyli Ministerstwo Gospodarki...

(Głos z sali: Rolnictwa.)

Tak, tak, oczywiście ministerstwo rolnictwa.

...będzie miało możliwość wpłynięcia w większym stopniu na zrównanie, powiedzmy, zasad funkcjonowania rybaków polskich i unijnych. Sądzę, że sprawa jest trochę bardziej skomplikowana. Niestety, po prostu nie do końca mogę panu senatorowi na to pytanie odpowiedzieć. Dziękuję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze inne pytania? Nie ma.

Rozumiem, że propozycja pana senatora jest taka, że pozytywnie opiniujemy projekt dyrektywy.

Czy są inne propozycje? Nie ma.

Wobec tego bez głosowania przyjmujemy tę propozycję.

Dziękuję bardzo panu inspektorowi. Proszę życzyć zdrowia panu ministrowi.

Przechodzimy teraz do punktu...

(Zastępca Głównego Inspektora Ochrony Środowiska Roman Jaworski: Dziękuję.)

Dziękuję bardzo.

...do punktu siódmego. Instytucją wiodącą jest Ministerstwo Gospodarki. Chodzi o propozycję decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej Program Ramowy na rzecz konkurencyjności i innowacji.

Bardzo bym prosił pana ministra o krótkie przedstawienie projektu.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki
Marcin Korolec:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo!

W trybie art. 8 ustawy o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem przedstawiam informację rządu dotyczącą stanu prac w Unii Europejskiej nad Programem Ramowym na rzecz konkurencyjności i innowacji na lata 2007–2013.

Projekt tego aktu prawnego jest dyskutowany od kwietnia 2005 r. w grupach roboczych Rady, to znaczy w grupie roboczej do spraw konkurencyjności i wzrostu. W wyniku tych prac Rada w dniu 28 listopada przyjęła raport z postępu prac, a w tym miesiącu, 13 marca, podczas swojego posiedzenia zaakceptowała częściowe ogólne przyjęcie. Obecnie czekamy na decyzję Parlamentu Europejskiego, na zakończenie pierwszego czytania tego dokumentu w Parlamencie Europejskim.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej popiera ten akt prawny, który będzie stanowił uzupełnienie innych działań Wspólnoty dotyczących finansowania w ramach funduszy strukturalnych.

Trzeba powiedzieć, że ten program jest jakby zbiorem kilku programów istniejących w tej chwili i ma kontynuować zasady funkcjonowania właśnie tych kilku programów istniejących do tej pory. Ze środków programu, który wejdzie w skład tego programu, w Polsce powstała sieć punktów Euro Info, zostało sfinansowanych czternaście ośrodków Euro Info. Z zasobów szóstego programu ramowego na rzecz badań finansowanych jest w tej chwili w Polsce szesnaście ośrodków IRC, Innovation Relay Centres. Polskie instytucje finansowe skorzystały z gwarancji na kredyty dla małych i średnich przedsiębiorstw. Rząd pozytywnie ocenia również udział Polski w programie „Inteligentna energia dla Europy” i programie ekoinnowacji w części wyodrębnionej z instrumentu Life. To są instrumenty, które będą składowymi tego programu na rzecz konkurencyjności i innowacji.

Program będzie promował, po pierwsze, innowacje, po drugie, międzynarodową współpracę pomiędzy programami wspierającymi innowacje w biznesie, po trzecie, działania twinningowe pomiędzy władzami krajowymi i regionalnymi, po czwarte, badanie nowych rodzajów usług innowacyjnych. I to będzie uzupełnienie tego systemu funduszy strukturalnych.

Trzeba w tym miejscu podkreślić, że program na rzecz konkurencyjności i innowacji różni się od większości programów, które funkcjonują w ramach funduszy strukturalnych, tym mianowicie, że nie jest to instrument bezpośredniego wsparcia dla

beneficjentów, w tym wypadku małych i średnich przedsiębiorstw, ale jest to instrument wsparcia dla instytucji otoczenia. I tym się różni od większości programów finansowanych z funduszy strukturalnych.

Jeśli chodzi o kalendarium, to stanowisko rządu w sprawie programu zostało przyjęte przez KERM w dniu 26 lipca 2005 r. i przekazane do komisji europejskiej Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej. Na posiedzeniu komisji w dniu 22 sierpnia 2005 r. stanowisko zostało pozytywnie zaopiniowane. Aktualna informacja rządu odnośnie do projektu została przyjęta przez Komitet Europejskiej Rady Ministrów w dniu 10 marca tego roku i w tym samym dniu przedstawiona na posiedzeniu komisji sejmowej. Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo panu ministrowi.

Poproszę pana senatora Jerzego Szymurę o uwagi.

Senator Jerzy Szymura:

Dziękuję za przedstawienie stanowiska rządu.

Ze swojej strony chcę powiedzieć, że jest to niezmiernie ważny element, który może wpłynąć na rozwój gospodarczy naszego kraju.

Chcę przypomnieć, że Polska wśród krajów Unii Europejskiej pod względem innowacyjności i gospodarki jest na szarym końcu. Tak się stało, że ostatnie lata w naszej gospodarce de facto zabiły przedsiębiorczość. Istotny wpływ na to miały sposób przejmowania majątku narodowego, jak również postępująca monopolizacja w obszarze przedsiębiorstw faktycznie funkcjonujących w tym segmencie, który można określić jako segment przemysłu nowych technologii.

Dlatego też niezmiernie ważne jest uczestnictwo w tym programie, jak również przyjęcie tej dyrektywy. Kwoty, które są na wsparcie tej działalności, są olbrzymie w stosunku do tych, które do tej pory były uruchamiane na te cele. Proszę rzucić okiem, tam na końcu jest tabelka. W sumie w tych latach będą przeszło 4 miliardy euro, bo na rok to są kwoty kilkuset milionów. I myślę, że bardzo ważne jest to, jak będziemy realizować ten cały program.

Tutaj, w tym opisie stanowiska rządu jest jedna sprawa, która mnie po prostu zastanowiła. Pan minister nie wspomniał o niej, a jest ona poruszona w materiałach nam przekazanych. Otóż rząd postuluje możliwość wpływu kraju członkowskiego na rozmieszczenie geograficzne nowo powstałych ośrodków, tak aby nowa sieć pokrywała równomiernie obszar całego kraju. Czy mógłbym poprosić o wyjaśnienie tej kwestii, która dla mnie jest niezrozumiała?

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Czy są inne pytania, uwagi? Nie ma.

Ja też mam pytanie do pana ministra. My tutaj mówimy o sprawach rzeczywiście niezwykle ważnych, o innowacji i konkurencyjności – o tym mówił pan senator Szymura – ale jest to zawężone tylko do pewnych fragmentów działalności. Bo moim

zdaniem przykład dyrektywy usługowej, która, jak wiemy, nie została przyjęta w takiej formule, która zwiększyłaby konkurencyjność, każe to widzieć tak, że to nie jest totalne patrzenie na zwiększanie konkurencyjności, ale jest to tylko potraktowanie tego jakoś tak wybiórczo. Co pan minister na to?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki
Marcin Korolec:**

Może zacznę od drugiego pytania, to znaczy stwierdzenia. Jakbym chciał odpowiedzieć krótko, to bym powiedział: *no comment*. Absolutnie z panem przewodniczącym się zgadzam, że są wybierane pewne obszary, które są promowane jako sztandarowe, a inne, które mogą dać rzeczywisty impuls rozwojowy, są rozwijane w mniejszym stopniu albo w związku z jakimiś partykularnymi, narodowymi interesami. Ubolewam nad tym faktem równie mocno jak pan przewodniczący.

Jeżeli chodzi o pytanie szczegółowe pana senatora, to ten mechanizm, o którym pan mówi, jest pewnego rodzaju filtrem bezpieczeństwa dla nas, dlatego że wykorzystanie grantów w ramach tego programu będzie stosunkowo trudne z dwóch powodów.

Po pierwsze, to jest program, który będzie dysponował nie bardzo dużą sumą pieniędzy. W stanowisku rządowym, w tym materiale, który został państwu przesłany, jest informacja, że na ten program na siedem lat są przeznaczone 4 miliardy 200 milionów euro z drobną resztą. W tej chwili to jest już nieaktualna informacja, gdyż na ten program prawdopodobnie, bo tego nie wiadomo, dopóki nie zostaną zakończone prace nad budżetem, zostaną przeznaczone 2 miliardy 800 milionów euro, czyli znacznie mniej, niż pierwotnie było planowane. Tak więc, po pierwsze, ta suma do podziału, nawet w tej pierwszej propozycji, jest niewielka, jeśli się zważy, że to jest suma na siedem lat dzielona na dwadzieścia siedem państw. Ona została jeszcze pomniejszona, no, nie o 50%, ale o 30%. To jest jeden element.

Drugi element jest taki, że to jest program, który będzie zarządzany przez Komisję Europejską, a więc aplikacje będziemy musieli jej przedstawiać. To powoduje drugiego rodzaju trudność. Ten konkurs będzie organizowany nie tak jak w wypadku funduszy strukturalnych, z których możemy korzystać w Polsce, które tu są wprowadzone przez instytucje wdrażające, tylko on będzie organizowany przez Komisję Europejską. W związku z tym zapis o równomiernym rozmieszczeniu geograficznym daje nam pewnego rodzaju gwarancję wykorzystania... może inaczej, uprawdopodobnia, że jakaś część tej sumy jest dedykowana Polsce, może nie automatycznie przyznana, bo trzeba jednak przedstawić te projekty, ale jest jakby teoretycznie zarezerwowana na nasze potrzeby. I Komisja Europejska tego typu mechanizm już nam zagwarantowała. Tak że to jest ta idea, która stoi za tym zapisem.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.
Proszę bardzo.

Senator Jerzy Szymura:

Czyli jak rozumiem, chodzi o to, żeby zagwarantować część tej kwoty dla Polski, tak?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ja pytałem o to dlatego, że jestem przekonany, że tutaj musi być pewna koncentracja środków. Takie zupełne rozproszenie nie ma sensu, aczkolwiek jest oczywiste, że dla nas jest to niezmiernie ważne ze względu na z jednej strony nasze zapóźnienie, a z drugiej strony olbrzymi potencjał, jaki mamy w tym zakresie. I to jest coś, co trzeba by było odpowiednio wykorzystać.

Ja myślę, że to nie jest okazja do jakiejś szerszej dyskusji na temat, co i jak należy zrobić, aby faktycznie innowacyjność w Polsce i generalnie przemysł oparty na wiedzy się rozwijały. Zresztą chcę zwrócić uwagę na to, że z tego właśnie powodu powstała inicjatywa stworzenia zespołu parlamentarnego zajmującego się społeczeństwem informacyjnym oraz gospodarką opartą na wiedzy, który mam nadzieję, będzie aktywnie działał.

W związku z tym, komentując to właśnie tak, że jest to temat bardzo obszerny i nie jest to miejsce na szerszą dyskusję w tej kwestii, proponuję, aby przyjąć to stanowisko Komisji i rządu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Czy są jakieś inne stanowiska?

Ja mam tylko drobną uwagę. Otóż od wielu lat dyskutowany jest ten sam problem: czy środki, którymi się dysponuje, przeznaczać na potencjał, który jest, a który być może niewiele robi, czy też koncentrować je, tak jak pan senator mówi, i kierować tam, gdzie powstają najlepsze rozwiązania? I wtedy rzeczywiście koncentracja jest ważna. Ale ten temat jest dyskutowany i w Polsce, i szerzej.

Czy są inne propozycje niż ta, którą zgłosił pan senator Szymura? Nie ma.

Wobec tego pozytywnie opiniujemy propozycję decyzji.

Dziękuję bardzo panu ministrowi i paniom za udział w posiedzeniu komisji.

Proszę państwa, punkt ósmy to wnioski nierozpatrywane, po pierwsze, przekazane w trybie art. 6 ust. 1 pkt 2 o numerach COM (2006): 057, 063, 089, 090, 096, 097, 098, i numerze JAI (2006) 001, po drugie, przekazane w trybie art. 6 ust. 4 ustawy o numerach COM (2006): 101 i 107, oraz, po trzecie, przekazane w trybie art. 8 ustawy – wnioski o numerach COM (2005): 190 i 681.

Gdyby były jakieś uwagi czy inne propozycje dotyczące tych wniosków, to bardzo bym prosił o sygnał i wtedy do tego wrócimy.

Czy są jeszcze jakieś inne sprawy? Nie ma.

Wobec tego ja bym poprosił panią Lidkę, aby przypomniała nam, że mamy rezerwować sobie czas w czerwcu na wyjazd do Brukseli i w jakich dniach.

Starszy Sekretarz Komisji Spraw Unii Europejskiej

Lidia Śmietanko:

Wstępnie jesteśmy umówieni na 7 i 8 czerwca, ponieważ na 7 czerwca mamy już umówione spotkanie z panią komisarz Hübner. Jest to taki główny punkt tej wizyty i już w marcu musieliśmy go zaklepać. Jest to wspólny wyjazd z komisją Sejmu, Komisją do spraw Unii Europejskiej.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Tak, przyjmujemy to do wiadomości. Ponieważ jest to szersza wizyta, to pewnie nie ulegnie to już zmianie, o ile pojedziemy.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

7 i 8 czerwca.

(Starszy Sekretarz Komisji Spraw Unii Europejskiej Lidia Śmietanko: 7 i 8 czerwca.)

A techniczne sprawy itd....

(Starszy Sekretarz Komisji Spraw Unii Europejskiej Lidia Śmietanko: Przed południem wylot, wieczorem 8 czerwca powrót.)

Ponieważ nie ma innych spraw bieżących i wolnych wniosków, dziękuję.

Zamykam posiedzenie komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 10 minut 42)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851