



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(955)

63. posiedzenie
Komisji Spraw Unii Europejskiej
w dniu 9 czerwca 2009 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie zwalczania opóźnień w płatnościach w transakcjach handlowych (wersja przekształcona), wdrażanie Small Business Act – wraz projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2009) 126.
2. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie opłat za ochronę lotnictwa – wraz projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2009) 217.
3. Wnioski nierozpatrywane – propozycje – sygnatury Komisji Europejskiej: COM (2009) 233, COM (2009) 227, COM (2009) 220, COM (2009) 194, COM (2009) 142, COM (2009) 113, COM (2009) 185, COM (2009) 226, COM (2009) 229; sygnatura Rady UE 9769/09.

(Początek posiedzenia o godzinie 11 minut 03)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Edmund Wittbrodt)

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Witam wszystkich.

Otwieram posiedzenie Komisji Spraw Unii Europejskiej.

Chciałbym przywitać naszych gości. Witam pana wiceministra Dariusza Bagdana z Ministerstwa Gospodarki i panią Maję Janicką, głównego specjalistę z Departamentu Regulacji Gospodarczych. Witam gości z Ministerstwa Infrastruktury: pana wiceministra Tadeusza Jarmuziewicza i pana Tomasza Prosta, który jest naczelnikiem wydziału prawnego w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Witam panią Katarzynę Rocką i pana Bohdana Novakovicza z Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej. Witam także eurodeputowanych, pana Macieja Giertycha i panią Urszulę Gacek; jest nam bardzo miło, że jesteście państwo z nami.

Szanowni Państwo, porządek posiedzenia przewiduje dwa punkty merytoryczne, bo trzeci to propozycja prezydium, abyśmy nie rozpatrywali spraw, których dotyczą wymienione dokumenty.

Czy są uwagi do zaproponowanego porządku posiedzenia?

(Senator Janusz Rachoń: Nie ma.)

Jeżeli ktoś będzie uważał, że któryś z tych punktów należy wnieść pod obrady komisji, to oczywiście tak się stanie, ale na kolejnym posiedzeniu komisji.

Nie ma uwag do porządku.

Wobec tego przystępujemy do realizacji punktu pierwszego: wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie zwalczania opóźnień w płatnościach w transakcjach handlowych (wersja przekształcona), wdrażanie Small Business Act.

Instytucją wiodącą jest Ministerstwo Gospodarki, a projekt jest rozpatrywany w trybie art. 6.

Bardzo proszę pana ministra Dariusza Bogdana o krótkie przedstawienie tego projektu dyrektywy.

Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki
Dariusz Bogdan:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Parlament Europejski i Rada zaproponowały nowelizację dyrektywy z 2000 r. w sprawie zwalczania opóźnień w płatnościach w transakcjach handlowych, która

obowiązuje od 2000 r. Przyjęto ją w celu zwalczania opóźnień w płatnościach w transakcjach pomiędzy przedsiębiorstwami lub pomiędzy przedsiębiorstwami a władzą publiczną. Ta dyrektywa została zaimplementowana do polskiego prawa 12 czerwca 2003 r. w ustawie o terminach zapłaty w transakcjach handlowych oraz w przepisach ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego.

Zaproponowana została nowa dyrektywa, w związku z czym pragnę przedstawić stanowisko rządu. Wszelkie rozwiązania mające na celu ograniczenie opóźnień w płatnościach handlowych czy przeciwdziałanie tym opóźnieniom zasługują na aprobatę, dlatego rząd Rzeczypospolitej Polskiej popiera przedłożony wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zwalczania opóźnień w płatnościach w transakcjach handlowych. Jednocześnie rząd proponuje dokonanie ponownej analizy niektórych rozwiązań, gdyż mogą one, w kształcie zaproponowanym we wniosku, wbrew intencjom wnioskodawców, nie gwarantować osiągnięcia zamierzonego celu. Zdaniem rządu Rzeczypospolitej Polskiej należy mieć na uwadze to, że występowanie opóźnień w płatnościach handlowych jest ściśle związane z ogólną sytuacją gospodarczą. Praktycznie nie występują one w warunkach wzrostu gospodarczego, nasilają się natomiast w okresach spowolnienia gospodarczego, co jest związane z kryzysem finansowym na świecie. Dlatego problemu funkcjonowania w obrocie wydłużonych terminów zapłaty nie można rozwiązać jedynie poprzez działania legislacyjne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo za przedstawienie projektu dyrektywy.
Proszę pana senatora Janusza Rachonia o uwagi.

Senator Janusz Rachoń:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Moim zdaniem jest to niezmiernie ważny dokument. Chciałbym zwrócić uwagę tylko na dwa zapisy. Art. 1 ust. 2 znosi możliwość pomijania przez państwa członkowskie roszczeń o zapłatę odsetek na przykład o wartości poniżej 5 euro. Drugą sprawą, niezmiernie istotną moim zdaniem, jest to, że w art. 6 zaostrzono przepisy dotyczące rażąco nieuczciwych klauzul umownych. Wskazano w nim, że klauzula, która wyklucza odsetki za zwłokę, zawsze będzie uznawana za rażąco nieuczciwą. Co więcej, chciałbym przytoczyć art. 4, w którym sprecyzowano, że w przypadku opóźnień w płatnościach wierzyciele będą mieli prawo do otrzymywania pewnej kwoty na pokrycie wewnętrznych kosztów odzyskania należności uregulowanej z opóźnieniem. W świetle tego rząd – mam taką informację – wnosi między innymi o doprecyzowanie zapisów „kosztów własnych poniesionych przez wierzyciela w związku z odzyskaniem należności” oraz „pozostałych kosztów poniesionych z powodu opóźnień w płatnościach dłużnika”.

Wnoszę o pozytywną opinię wobec stanowiska rządu w kwestii tego dokumentu.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję.

Panie Ministrze, chciałbym się dowiedzieć, jaka w ogóle jest tego skala. Bo pan minister powiedział, że problem się pojawił, w czasie kryzysu się pogłębia, a tak to... Czy mógłby pan podać jakieś informacje dotyczące ilości? Jakiego rzędu to są wielkości?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki

Dariusz Bogdan:

Aktualnie, wspólnie z Ministerstwem Finansów i Ministerstwem Sprawiedliwości, prowadzimy badania na temat skali tego zjawiska w Polsce. W różnych krajach Unii Europejskiej ta skala jest inna.

Pragnę rozszerzyć to, o czym powiedział pan senator. Otóż prowadzone są analizy dotyczące również potencjalnych skutków dla budżetu, art. 5 wprowadza bowiem rekompensatę w wysokości 5% zobowiązania w przypadku opóźnień płatności przez władze publiczne. To może powodować skutki dla budżetu państwa, w związku z tym analizy są prowadzone także w tym zakresie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Rachoń, potem pan senator Iwan.

Senator Janusz Rachoń:

Rozumiem, Panie Ministrze, że pańska wypowiedź nie zmierzała w tym kierunku, aby ratować, że tak powiem, budżety samorządów czy budżet państwa. Zawiera się bowiem umowę i ona powinna obowiązywać. W związku z tym trzeba też mieć na względzie kontrahenta po drugiej stronie, w stosunku do którego mogą powstać zatory. Wiąże się z tym rozsądne planowanie i podpisywanie umów.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Dariusz Bogdan: Mogę, Panie Przewodniczący?)

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Jeszcze pan senator Stanisław Iwan ma pytanie.

Senator Stanisław Iwan:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Wydaje mi się, że trochę niebezpieczny jest zapis art. 1 ust. 2, gdyż mamy przykłady nieuczciwego, powiedzmy, postępowania w obrocie gospodarczym, bo pewne instytucje z premedytacją długo czekają, aż odsetki urosną do wielokrotności kwoty, która jest niezapłacona. Czy ta dyrektywa, czy prawo, które na jej podstawie powstanie, będzie w jakiś sposób chroniło również wierzyciela? Bo tu...

(Głos z sali: Nie rozumiem.)

Dlaczego?

(Głos z sali: Nie rozumiem.)

(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Ale proszę słuchać dalej. Pan minister odpowie.)

Są takie sytuacje, że od czasu do czasu w obrocie gospodarczym nie z winy płaćącego – o czym była tutaj mowa na przykład w kontekście budżetu – dochodzi do niezrealizowania płatności.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Bywa na przykład tak, że nie ma pieniędzy, bo skądś nie wpłynęły itd., i powstaje długi łańcuszek. Nie dalej jak wczoraj czytałem, bodajże w „Dzienniku”, że człowiek, który nigdy nie zaciągnął zobowiązania, został wpisany do Krajowego Rejestru Długów. Po paruletnim użeraniu się i procesach nadal jest na czarnej liście w wyniku jakichś luk w prawie, które muszą u nas funkcjonować, skoro do takiej sytuacji doszło. W związku z tym, mając na uwadze to, że należy chronić obrót gospodarczy i każdemu należy się uczciwa zapłata, jeżeli umowa została zawarta... Chodzi o to, żeby przy jakimś przerysowaniu, powiedzmy, tej ochrony nie dochodziło do sytuacji, że cwaniacy będą mogli to wykorzystywać w sposób, jakiego przykład podałem przed chwilą.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki

Dariusz Bogdan:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Mówiąc o dodatkowych analizach dotyczących opłaty pięcioprocentowej, tylko i wyłącznie chciałem rozszerzyć katalog, o którym mówił pan senator. Zatem celem nie było mówienie o tym, że budżet musi być chroniony. Umowy muszą być tak zawierane, aby mogły zostać zrealizowane. Oczywiście intencją rządu i Ministerstwa Gospodarki jest chronienie małych i średnich przedsiębiorstw i zapewnienie płynności finansowej. To odpowiedź na jedno pytanie.

A odpowiedź na pytanie pana senatora jest taka, że przystępujemy do dyskusji. Zgadza się w sposób horyzontalny z regulacjami tej dyrektywy, ale będziemy dyskutowali o rozwiązaniach, dzięki którym będzie można przewidzieć sytuacje, o których pan mówi, takie sytuacje ekstraordynaryjne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo za te wyjaśnienia.

Powtórzę, że rozpatrujemy to w trybie art. 6, czyli to jest początek drogi. Co do kierunku rozwiązań, tak jak wskazał pan senator Rachoń, jest to dobra propozycja, zaś dyskusja i uszczegółowianie będą następowały w procesie dochodzenia do wersji końcowej.

Wobec tego rozumiem, że pan senator stawia wniosek o pozytywne zaopiniowanie projektu dyrektywy.

(Senator Janusz Rachoń: Tak jest.)

Czy są inne propozycje w tej sprawie? Nie ma.

Panie Ministrze, w tej sytuacji bez głosowania, ponieważ nie ma głosów sprzeciwu, pozytywnie opiniujemy projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczący kwestii płatności.

Dziękuję bardzo. Dziękuję też panu i pani za udział w posiedzeniu komisji.

Proszę państwa, zamykam ten punkt.

Chciałbym powitać naszych kolejnych gości, panów posłów do Parlamentu Europejskiego, Janusza Onyszkiewicza, który gdzieś wyszedł na chwilę, i Pawła Piskorskiego. Witam bardzo serdecznie.

Przechodzimy do punktu drugiego: wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie opłat za ochronę lotnictwa.

Resortem wiodącym jest Ministerstwo Infrastruktury. Ten punkt też jest rozpatrywany w trybie art. 6.

Proszę pana ministra o krótkie przedstawienie tego projektu.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Mamy oto taką sytuację, że w opłatach lotniskowych pobieranych od linii lotniczych za operacje na lotniskach zawarte są środki przeznaczone na bezpieczeństwo. Oznacza to, że kwestia ochrony lotniska jest jakoś tam skalkulowana. Rodzi to w oczywisty sposób – może to mocne słowo – napięcie i zawsze między operatorem lotniska a liniami lotniczymi jest przedmiotem dyskusji to, że to za drogo. Zawsze tak jest. Od 11 września 2001 r. ta sprawa się nakręca, bo z jednej strony więcej położymy na bezpieczeństwo na lotniskach, a z drugiej strony – zwłaszcza w takich czasach jak teraz – powodujemy podwyższanie kosztów. I to są dwie rzeczy, które nie bardzo ze sobą współgrają.

W związku z tym pojawia się projekt dyrektywy, która by tę sprawę utransparentniała i sprawiła, że będzie to bardziej czytelne. Chodzi o to, żeby można było sprawdzić, czy przypadkiem ktoś nie zarabia na ochronie – co jest wykluczone i nie wolno do czegoś takiego dopuścić – i czy nie ma dyskryminacji polegającej na tym, że jedne linie są traktowane lepiej, a inne gorzej. Chodzi też o to, aby zapewnić odpowiedni stopień przejrzystości – mówię tu już o konstrukcji dyrektywy – o wymóg konsultacji tego z użytkownikami lotnisk, o powiązanie opłat za ochronę z kosztami ponoszonymi w związku z jej zapewnieniem, o zasadę nieuzyskiwania zysku z ich tytułu.

Podsumowując, powiem, że ta dyrektywa jest po to, aby utransparentnić kwestię zawierania kosztów zapewnienia bezpieczeństwa w opłatach lotniskowych. Jak nie trudno się domyślić, rząd polski popiera tego typu rozwiązanie. Gdybyście chcieli państwo uzyskać szczegółowe informacje, mam wsparcie z Urzędu Lotnictwa Cywilnego i jesteśmy do państwa dyspozycji.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Proszę pana senatora Stanisława Gorczycę o uwagi do tego projektu.

Senator Stanisław Gorczyca:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Zanim zadam konkretne pytania, chciałbym powiedzieć kilka zdań. Otóż w uzasadnieniu do wniosku przedstawiającego dyrektywę napisano, że brakuje obowiązujących przepisów w dziedzinie, której dotyczy wnioski. W czasie konsultacji wszystkie organizacje branżowe podkreśliły, że za ochronę lotnictwa odpowiadają państwa i dlatego to one powinny ponosić jej koszty. Jednak, jak łatwo się domyślić, żadne państwo członkowskie nie poparło obowiązku pokrywania kosztów ochrony.

W trakcie opracowywania projektu w ocenie skutków uwzględniono cztery warianty strategiczne. Może króciutko, po jednym zdaniu, powiem o tych wariantach. Wariant pierwszy polegał na niepodejmowaniu żadnych działań na szczeblu Unii Europejskiej. Drugi polegał na tym, że podmioty z sektora lotnictwa opracowałyby i przejęłyby dobrowolnie ogólnounijne środki samoregulujące. Trzeci wariant polegał na przyjęciu aktu wspólnotowego ustanawiającego ogólne ramy, zgodnie z którymi porty lotnicze na poziomie krajowym musiałyby ustalać opłaty za ochronę na podstawie kilku wspólnych zasad obowiązujących operatorów portów lotniczych. W wariantcie czwartym sugerowano, aby państwa członkowskie w pełni pokrywały koszty ochrony w portach lotniczych. Okazało się, że spośród tych czterech rozważanych wariantów strategicznych wariant trzeci, czyli wdrożenie ogólnych ram zawierających generalne zasady, ma największe szanse na realizację postawionych celów oraz doprowadzenie do pozytywnych zmian w sposobie ustalania opłat za ochronę i w stosunkach między portami lotniczymi i przewoźnikami.

Stosowane obecnie w państwach członkowskich Unii Europejskiej mechanizmy opłat za ochronę w lotnictwie są bardzo zróżnicowane, także w zakresie ich wysokości. Istniejące rozwiązanie może negatywnie wpłynąć na konkurencję między lotniskami zlokalizowanymi w różnych państwach członkowskich Unii Europejskiej. W związku z tym z punktu widzenia równej konkurencji korzystne jest dążenie do ustanowienia regulacji na poziomie Unii Europejskiej dotyczącej wspólnych, zharmonizowanych zasad finansowania ochrony w lotnictwie.

Zadaniem proponowanego projektu jest wprowadzenie w Unii Europejskiej jednolitych zasad ustalania opłat związanych z ochroną lotnictwa i nadzoru nad tymi opłatami. Opłaty miałyby być ustalane zgodnie z czterema wymienionymi regułami. Składają się na nie: przejrzystość ustalania i pobierania opłat, niedyskryminacyjne traktowanie przewoźników i pasażerów, jeśli chodzi o wysokość opłat, konsultowanie wysokości opłat z przewoźnikami i uzależnienie jej od kosztów ochrony oraz przeznaczenie przychodów z opłat tylko na pokrycie kosztów ochrony, czyli brak zysku.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej generalnie popiera te wszystkie zasady i wskazuje, że zostały one wprowadzone – z wyjątkiem zasady oparcia opłat na kosztach i braku możliwości generowania z nich zysku – do wspólnotowego porządku prawnego w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych. Jednocześnie rząd wysuwa poważne zastrzeżenia merytoryczne w stosunku do konkretnych rozwiązań oraz zarzuca im naruszenie spójności prawa wspólnotowego i niezgodność z zasadami międzynarodowymi. W stanowisku rządu wykazuje się, że wiele przepisów proponowanej dyrektywy wymaga dalszych prac i uzgodnień, w szczególności należy zapewnić spójność z innymi, już istniejącymi, przepisami. Rząd zauważa na przykład, że projekt nie umożliwi realizacji podstawowo-

wego celu, jakim jest ujednoczenie systemu opłat w całej Wspólnocie, gdyż zakłada, że każde państwo członkowskie będzie samodzielnie decydowało o sposobach finansowania ochrony lotnictwa. Rzeczywiście, w art. 1 „Przedmiot” jest zapis: „Niniejsza dyrektywa ustala wspólne zasady nakładania opłat za ochronę w portach lotniczych Wspólnoty”, ale dalej są same ogólniki. Art. 7 „Powiązanie kosztów z wysokością opłat za ochronę” stanowi: „Opłaty za ochronę wykorzystywane są wyłącznie na pokrycie kosztów ochrony. Koszty te ustala się zgodnie z ogólnie przyjętymi w danym państwie członkowskim zasadami rachunkowości i oceny. Państwa członkowskie dbają jednak o to, by w szczególności pod uwagę brane były: koszty finansowania urządzeń i instalacji służących ochronie, w tym realna amortyzacja wartości tych urządzeń i instalacji; wydatki na personel ochrony i działania z zakresu ochrony; granty i dotacje na cele ochrony udzielane przez władze”.

Zdaniem rządu RP należałoby na przykład zmienić definicję portu lotniczego, jaka jest zawarta w art. 2 lit. a projektu. Dyrektywa nie zawiera także propozycji metody kalkulacji opłat, która miałaby być stosowana we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej, a należy to rozważyć w celu harmonizacji przepisów.

Proszę wysokiej komisji, gdy czyta się projekt dyrektywy i zastrzeżenia rządu, powstaje pytanie: jak szczegółowo dyrektywa ma określić sposób naliczania opłat – to jest zasadnicze pytanie – czy wystarczą ogólne zalecenia, czy bardzo szczegółowo trzeba to doprecyzować, a może, jak proponuje rząd, wprowadzić dodatkowe zapisy dotyczące opłat za ochronę lotnictwa do już istniejącej, wspomnianej wcześniej, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 marca 2009 r.?

Zrobiłem to wprowadzenie, ponieważ uważam, że to pytanie jest zasadnicze.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Zanim oddam głos panu naczelnikowi, proszę jeszcze o zabranie głosu panią poseł Urszulę Gacek.

Poseł do Parlamentu Europejskiego Urszula Gacek:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Mam dodatkowe pytanie do pana ministra w sprawie potencjalnego nowego obszaru, w którym mogą być szczególnie narażone polskie firmy... Nie wiem, czy dotyczy to również ruchu lotniczego. Ostatnio była bardzo ostra wymiana zdań z kongresmenami ze Stanów Zjednoczonych w związku z propozycją Stanów, aby wszelkie kontenery, które będą trafiały drogą morską do Stanów Zjednoczonych, były prześwietlane. Każdy kontener opuszczający port europejski będzie musiał być prześwietlony. To oznacza ogromne koszty związane z logistyką, bo trzeba te kontenery przechować, ktoś musi je prześwietlać. I zastanawiam się, czy cargo w ruchu lotniczym też będzie objęte takimi przepisami. To jest dodatkowy element.

Mówimy o umowie, za pomocą której mają być usuwane wszelkie bariery handlowe, jednak gdy pojawiają się takie pomysły Stanów Zjednoczonych, zawsze uzasadniane kwestiami bezpieczeństwa, widzimy pewne ruchy stwarzające te bariery europejskim eksporterom. Jak na razie nie ma zasady wzajemności w tych sprawach, to znaczy

kontenery, które trafiają do nas drogą morską ze Stanów, nie są objęte takimi regulacjami. Czy pan minister wie, czy to również dotyczy ruchu lotniczego – przypuszczam, że tak – i czy to będzie dodatkowy element obciążający nas kosztami, których Ameryka nie będzie ponosiła, kiedy będzie eksporterem towaru do Europy? Dziękuję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.
Pan poseł Giertych.

Poseł do Parlamentu Europejskiego Maciej Giertych:

Przy okazji jeszcze jedno pytanie. Rozumiem, że w tym wszystkim chodzi o relację między lotniskiem a przewoźnikiem, ale dotyczy to również stopni intensywności sprawdzania pasażerów. Są one różne w zależności od portu docelowego. Jeśli na przykład Izrael czy Stany Zjednoczone mają wyższe wymagania odnośnie do tego sprawdzania, to czy zwiększone koszty spadają na przewoźnika, lotnisko czy też na kraj, który takie wymagania stawia?

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.
Pan senator Janusz Rachoń. Ale zanim oddam głos, jeszcze powitam pana posła do Parlamentu Europejskiego Ryszarda Czarneckiego.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Richarda, tak? Jak to się teraz mówi? Richard i jeszcze...

(Głos z sali: Richard.)

(Wesołość na sali)

(Głos z sali: Zdrobniale Richie.)

Witam pana Piotra Jawoszka z Ministerstwa Infrastruktury, który do nas dotarł.

Proszę bardzo, pan senator Janusz Rachoń.

Senator Janusz Rachoń:

Panowie, mam do was pytania, ponieważ na polskich lotniskach mamy – co wynika z moich obserwacji – co najmniej dwie służby ochrony: Straż Graniczną i Służbę Ochrony Lotniska. Pierwsze pytanie brzmi: czy to ma miejsce tylko w Polsce, czy w innych krajach europejskich również jest więcej służb, które się tym zajmują? Bo odnoszę wrażenie, że na przykład na lotniskach Republiki Federalnej Niemiec jest tylko Grenzschutz, ale to moje wrażenie. I drugie pytanie: czy lotnisko obciąża przewoźnika kosztami związanymi z funkcjonowaniem Straży Granicznej w ramach tych opłat, o których mówimy, czy to jest przewidziane w budżecie ministerstwa spraw wewnętrznych?

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.
Panie Ministrze, może pan wspólnie z panem naczelnikiem...

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Tadeusz Jarmuziewicz:

Może odniosę się do dwóch ostatnich pytań, to znaczy tych zadanych przez pana senatora Rachonia i pana deputowanego Giertycha, zaś pan naczelnik ustosunkuje się do całego pakietu, który przedstawił senator Gorczyca.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Cargo lotnicze państw... A nie, to pani senator pytała o cargo lotnicze.

Ilość towarów na cargo lotniczym w Polsce określa się na poziomie 80 tysięcy t. To jest bardzo mało. Z jakichś, niejasnych dla mnie, powodów ten biznes w Polsce się nie powiódł. Na cargo nie ma przewoźnika, który mógłby o sobie powiedzieć, że, jak przewoźnicy typu UPS, DHL, którzy dali sobie radę, wpasował się w rynek. W Polsce nie ma takiego biznesu, który by... Pewnie są ładunki, które obsługują inni przewoźnicy, ale w Polsce to jest raptem około 80 tysięcy t. Możemy powiedzieć, że ilość towarów przewieziona przez cały rok drogą lotniczą odpowiada ilości przewiezionej przez czterdzieści pociągów. Pytanie pani senator sprowadza się do technicznych aspektów odprawiania, jeśli chodzi o cło i bezpieczeństwo. Ta dyrektywa nie stanowi o tym, ona jest o czymś innym. Ale dziękuję za ten głos, przyjrę się temu, bo nie słyszałem o wzmożonym napięciu i ruchu wokół tego tematu i o tym, że w szczególności w stosunkach między Polską a Stanami Zjednoczonymi miałyby być wprowadzone jakieś dodatkowe procedury dotyczące odprawiania towarów.

Zajmowaliśmy się parę miesięcy temu, nie wiem, czy państwo pamiętacie, PNR, tak to się bodajże nazywa. I Unia Europejska porozumiała się ze Stanami Zjednoczonymi w ten sposób, że będziemy wymieniali dane o pasażerach. Tam też chodziło o aspekt bezpieczeństwa. Chyba nawet na posiedzeniu tej komisji rozmawialiśmy na ten temat. I to zostało doregulowane. Ale nie są uregulowane kwestie bezpieczeństwa, jeżeli chodzi o towary. Dyskusja zmierzająca w tym kierunku powinna doprowadzić do jakichś kompleksowych rozwiązań, ale dyskusja na linii Unia – Stany Zjednoczone, a nie z poszczególnymi krajami, bo tu się zanegocjujemy...

(Senator Janusz Rachoń: Oczywiście.)

...w sposób oczywisty.

Panie Senatorze, środki na Straż Graniczną nie są wkalkulowane w koszt opłaty lotniskowej i stanowią element budżetu MSWiA. Kwestia ochrony lotniska i tej sławetnej SOL, Służby Ochrony Lotniska, w tej chwili rzeczywiście jest niejasna w Polsce, ale nowelizacja prawa lotniczego, która już jest w Sejmie, rozwiązuje tę sprawę do końca.

(Senator Janusz Rachoń: Dziękuję bardzo.)

W 2011 r. będziemy mieli wprowadzone nowelizacją prawa lotniczego, która lada chwila ujrzy światło dzienne, również w Polsce ogólnoeuropejskie zasady ochrony lotnisk. Tę sprawę załatwimy do końca.

To są te podstawowe pytania, które państwo zadaliście, natomiast...

(Głos z sali: Ci ludkowie będą nieco grzeczniejsi na tych lotniskach czy nie?)

Wie pan, ciężko jest zadekretować kulturę, ciężko jest zapisać w prawie, że ktoś ma być grzeczny i kulturalny. Były próby, z tego co pamiętam, bo dwanaście lat się temu przyglądam, ale nieudane. Dziękuję bardzo.

Prosiłbym pana naczelnika o ustosunkowanie się szczególnie do pakietu pana Gorzycy.

**Naczelnik Wydziału Spraw Europejskich
w Departamencie Prawno-Legislacyjnym
w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego
Tomasz Prost:**

Dzień dobry państwu. Tomasz Prost, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Wydział Spraw Europejskich.

Może tytułem wstępu i uzupełnienia tego, co powiedział pan minister Jarmuziewicz, chciałbym powiedzieć, że Komisja Europejska uznała, iż wprowadzenie nowych rozwiązań w zakresie opłat za ochronę lotnictwa cywilnego w formie dyrektywy jest najwłaściwszym środkiem we Wspólnocie Europejskiej, który może zharmonizować ten obszar lotnictwa cywilnego. Rozważano, tak jak pan wspomniał, cztery warianty. Zastanawiano się między innymi nad uregulowaniem tego w rozporządzeniu Wspólnoty Europejskiej, jednakże dwudziestu siedmiu państwom członkowskim dyrektywa daje możliwość elastycznego uregulowania tego w krajowych porządkach prawnych.

Jeśli chodzi o pierwsze pytanie pana senatora, to analizując dokument, wniosek w sprawie tej dyrektywy, oraz wszystkie materiały źródłowe, w tym również ocenę skutków regulacji do tej dyrektywy, można powiedzieć, że Komisja Europejska nie narzuca państwom członkowskim i tym samym precyzyjnie nie definiuje schematu, według którego opłaty za ochronę lotnictwa cywilnego obecnie miałyby być regulowane. Jedynie art. 7 wymienia, że koszty te ustalane będą zgodnie z ogólnie przyjętymi w danym państwie członkowskim zasadami rachunkowości i oceny. Należy wspomnieć o tym, że projekt dyrektywy znajduje się na pierwszym etapie prac, nawet nie rozpoczęła się nad nim dyskusja na posiedzeniu Rady Unii Europejskiej, dlatego należy również wziąć pod uwagę fakt, że przepisy dyrektywy w tym zakresie mogą ulec zmianie w trakcie procesu legislacyjnego, jaki się będzie toczył zarówno na posiedzeniu Rady Unii Europejskiej, jak również w Parlamencie Europejskim.

Jeśli chodzi o drugie pytanie, to czy mógłbym prosić o powtórzenie go, ponieważ w tym ferworze nie do końca dosłyszałem...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Czy wystarczy ogólne zalecenia, czy należałoby to bardzo szczegółowo doprecyzować.)

Powiem tak: temat opłat za ochronę lotnictwa cywilnego jest dość kontrowersyjny, ponieważ wiadomo, że są uprzywilejowani i są poszkodowani. Ten projekt ma pewne tło i wydaje mi się, że należy o tym powiedzieć. Nie chciałbym używać tego słowa, ale... Poniekąd wprowadzenie tych przepisów, uregulowanie tego w sposób bardziej klarowny odbywa się z inicjatywy przewoźników lotniczych, ponieważ to linie lotnicze, tak jak pan minister wspomniał, po 2001 r., po atakach w Nowym Jorku są najbardziej poszkodowane i chcą, aby system i schemat ustalania opłat za ochronę lotnictwa cywilnego był bardziej przejrzysty.

Dyrektywa oparta jest na czterech zasadach, czyli niedyskryminowania przewoźników lotniczych, jak również pasażerów, wymiany informacji pomiędzy zarządzającymi portami lotniczymi a przewoźnikami lotniczymi w celu jasnego ustalenia schematu opłat za ochronę lotnictwa cywilnego oraz przejrzystości tych opłat. I należy wspomnieć o tym, że to, co wprowadza ta dyrektywa, nie jest niczym nowym. Te zasady zostały już uregulowane na szczeblu międzynarodowym przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, ICAO, i są wprowadzone jako standard, niemniej jednak Komisja Europejska uznała, że należy to w bardziej, powiedzmy, sztywny sposób zharmonizować na szczeblu Wspólnoty. I odnosząc się...

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Bardzo ważne jest to, co pan dyrektor mówi w tej chwili. Od wielu lat jesteśmy członkiem najważniejszych międzynarodowych organizacji lotniczych i takie same standardy, jakie obowiązują na najważniejszych lotniskach na świecie, są i u nas, czyli to nie jest porządkowanie jakiegoś straszego bałaganu, tylko próba wprowadzenia jednolitej polityki, która pewnie już jest jednolita.

(Głos z sali: Jeszcze mamy wnioski...)

(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Dobrze, ale pan nie skończył jeszcze...)

**Naczelnik Wydziału Spraw Europejskich
w Departamencie Prawno-Legislacyjnym
w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego
Tomasz Prost:**

Tak. Odnosząc się do sedna pytania, powiem, że wydaje mi się, że w chwili obecnej nie jest wskazane ani politycznie uzasadnione precyzyjne określenie tego schematu. Myślę, że w tym zakresie państwa członkowskie na posiedzeniu Rady będą przedstawiały takie stanowisko, że państwa członkowskie powinny mieć pewną swobodę ustalenia schematu, nawet po wejściu w życie przepisów dyrektywy.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Z zachowaniem tych czterech zasad, o których mówił pan naczelnik.)

Tak.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Proszę bardzo, jeszcze...

Senator Stanisław Gorczyca:

Jeżeli dobrze zrozumiałem, to rząd proponuje wprowadzić dodatkowe zapisy oprócz tych z dyrektywy z 11 marca 2009 r. Co rząd chciałby zapisać dodatkowo? Bo wydaje mi się, że ta dyrektywa jest...

(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Wystarczająca.)

...jasna i wystarczająca, ale rząd proponuje dodatkowy zapis. To mnie niepokoi. Co i dlaczego rząd chciałby zapisać dodatkowo, poza tą dyrektywą?

**Naczelnik Wydziału Spraw Europejskich
w Departamencie Prawno-Legislacyjnym
w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego
Tomasz Prost:**

Powiem tak: dyrektywa w sprawie opłat lotniskowych 2009/12 weszła w życie w I kwartale tego roku. Teraz rząd polski ma dwadzieścia cztery miesiące na jej implementację. Owszem, są tutaj pewne niejasności, ponieważ dotychczas istniejący system związany z pokrywaniem opłat za ochronę lotnictwa cywilnego wpisuje się

w system opłat lotniskowych. Obecnie część kosztu biletu, która jest związana z opłatą za ochronę lotniskową, jest zawarta w opłacie lotniskowej. Poniękad dyrektywa w sprawie opłat lotniskowych dotyczy również kwestii opłaty za ochronę lotnictwa cywilnego. Rząd polski chciałby to wyjaśnić i odseparować te dwa obszary w trakcie procesu legislacyjnego, jaki się będzie toczył na posiedzeniu Rady Unii Europejskiej, jak również w Parlamencie Europejskim. To jest jeden postulat.

Ponadto odnosimy się również do jasnej definicji portu lotniczego. Obecnie obowiązuje rozporządzenie 300/2008 w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego. To rozporządzenie, które niejako stanowi kościec dla regulacji unijnych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, nie precyzuje tej definicji, a nagle w dyrektywie ten element się pojawia. Będziemy postulować doprecyzowanie go zgodnie z naszą definicją, która jest w ustawie – Prawo lotnicze. To jest drugi element.

Myślę, że należy podkreślić, że co do zasady, mimo że mamy pewne uwagi, projekt tej dyrektywy cieszy się poparciem rządu RP.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Teraz głos zabiorą pan poseł Paweł Piskorski i pan poseł Janusz Onyszkiewicz, potem pan senator Gruszka.

Poseł do Parlamentu Europejskiego Paweł Piskorski:

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący.

Krótką uwagą, jako że pracowałem nad dyrektywą portową w komisji transportu. To jest dyrektywa, która jest uzupełnieniem zapowiadanych od początku prac nad dyrektywą portową, ponieważ jest w niej parę luk wynikających z tego, że ujednoczenie zasad w Europie nie jest takie proste, chociażby ze względu na inne taryfikatory różnych rzeczy czy ze względu na relacje między strażą graniczną a służbami ochrony lotniska. Musimy się spodziewać, że przez Komisję, być może również Radę, będą tu wprowadzane zmiany, dlatego że to, co państwo i wszyscy mają przed sobą w tej chwili, to jest jeszcze dokument bardzo ramowy. On nie zakłada szczegółowych rozwiązań, dlatego że, krótko mówiąc, tam siedzą w tej chwili ludzie i zachodzą w głowę, jak to napisać, bo to wcale nie jest proste.

Chciałbym tylko powiedzieć, że dzisiaj ta dyrektywa jest na etapie rozwoju. Generalnie on jest oczywisty, bo wynika z niedokończenia dyrektywy portowej, nad którą pracowaliśmy do początku tego roku. Tu będzie jeszcze parę zmian i raczej zalecałbym poczekać na to, co się będzie działo. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Bardzo proszę, Panie Pośle.

Poseł do Parlamentu Europejskiego Janusz Onyszkiewicz:

Mam pytanie. Otóż kontrola paszportowa i migracyjna też jest częścią ochrony. Szczególnie było to widoczne wtedy, kiedy pojawiły się kwestie wychwytywania, po-

tencjalnych przynajmniej, terrorystów albo ludzi, którzy po prostu mogą coś takiego zrobić. Rozumiem, że pewnie będzie nas czekać w przyszłości – może nie, oby nie, ale nie jestem aż takim optymistą – wzmoczenie rozmaitych środków technicznych, które będą służyły właśnie sprawdzaniu poszczególnych ludzi przez badanie. Czy w związku z tym będzie jakaś procedura weryfikacji istniejących taryfikatorów, dostosowywania ich do nowych wymogów także i w tej dziedzinie, czy też będzie to wymagało jakichś ewentualnie dalszych, bardziej kłopotliwych zmian?

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.
Pan senator Gruszka.

Senator Tadeusz Gruszka:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Część pytania, które chciałbym zadać, zawarta była w refleksji pana posła Piskorskiego, ale w takim razie inaczej zapytam. Mówimy o tym, co ma być. Czy ministerstwo mogłoby nam wyjaśnić, jak opłaty związane z ochroną lotnictwa kształtują się obecnie? Mówimy tylko o tym, że to jest część opłaty lotniskowej. A jak to obecnie funkcjonuje w naszej rzeczywistości? Czy dotyczy to stałej taryfy w przypadku konkretnego lotniska, czy w ogóle lotnisk w całej Polsce? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Zdaje się, że to wszystkie pytania.

Ja zadam, Panie Ministrze, pytanie być może trochę obok tematu, ale ważne, bo też mające związek z opłatami. Jak to jest, że na przykład czasami w Warszawie, jak się przylatuje i wchodzi się do rękawa, to wychodzi się ze strefy Schengen po to, żeby za chwilę znowu być kontrolowanym, i wchodzi się, żeby polecieć na przykład...

(Senator Janusz Rachoń: Do Krakowa.)

...do Krakowa... To też jest element, który ma wpływ na koszty. Albo na przykład jest tak, że jak przylatuje się do Warszawy, to autobus podjeżdża pod drzwi, kierowca wysiada z autobusu, idzie do tych drzwi, otwiera je – oczywiście w tym czasie drzwi autobusu są zamknięte – wsiada do autobusu, otwiera drzwi autobusu i przez wąskie, jednometrowe drzwi przechodzi cały ten tłum, podczas gdy na innych lotniskach są fotoelementy, drzwi same się otwierają, są szerokie, nie jedne, a jest ich wiele. Jest też taka sytuacja, że na lotnisku w Gdańsku w jednej kolejce stoją osoby, które lecą do Warszawy, w drugiej osoby lecące na przykład do...

(Senator Janusz Rachoń: Strefy Schengen.)

...Kopenhagi i wchodzi się oddzielnymi bramkami. Nie wolno przejść tę samą bramką, a potem okazuje się, że te strumienie ludzi łączą się. Jaki jest sens tego? Jaka jest logika? To wszystko ma wpływ na koszty. Kto to tak organizuje, że brak sensu i logiki w takich prostych rozwiązaniach?

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Dziękuję bardzo.

Dobrze by było, żebyśmy wiedzieli, o jakiej skali mówimy. Całość kosztów bezpieczeństwa, operacji itd. zawarta jest w bilecie. W tej dyrektywie jest mowa o transparentności procedur dotyczących bezpieczeństwa. 1% ceny biletu...

(Senator Janusz Rachoń: To jest 1%?)

Tak. Kwota przeznaczona na zapewnienie bezpieczeństwa na polskich lotniskach to jest około 1% ceny biletu. Tak że miejmy świadomość, o czym mówimy. To nie jest jakaś kosmiczna kasa.

(Senator Janusz Rachoń: Nie, nie, przepraszam...)

(Wypowiedź poza mikrofonem.)

Tak. Dla lotnisk tak.

(Senator Janusz Rachoń: Ilekroć kupuję bilet, mam cenę taryfową bądź negocjowaną i opłaty lotniskowe, czyli, jak rozumiem, ten 1% może dotyczyć opłaty lotniskowej, a nie ceny biletu. Bo na tej samej trasie mogą mieć bilet kosztujący od 300 zł do 3000 zł.)

Całego biletu. Średnio w cenach polskich biletów... Cena całego biletu...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak. To jest około 1%.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

No nie, ja takimi danymi dysponuję. Kiedyś zetknąłem się z takimi statystykami i będę się upierał, że tak to jest wyliczane, że w Polsce... W związku z tym jest jeszcze druga strona medalu, jeżeli chodzi o opłaty związane z lotniskiem. Szanowni Państwo, co prawda Polska nie jest jakimś specjalnie małym krajem, ale mamy tutaj rynek. Oznacza to, że te lotniska chcą być tańsze i bardziej przyjazne dla linii lotniczych. Jeżeli ktoś się rozpędzi, to może się okazać, że linia, która chce być low cost, nie będzie mogła funkcjonować, bo nie będzie jej stać na to. W związku z tym tu, oprócz dyrektyw i zapisów prawa, są jeszcze zdrowy rozsądek i rynek, tak że ja bym się...

Z kolei pan przewodniczący pyta o to, czy można zarządzać lotniskiem sprawniej, czy mniej sprawnie. Wracam do tego, że kultury nie da się zadekretować, więc pewnie ze zdrowym rozsądkiem też będzie ciężko – żeby go opisać. Bo każdy z nas zetknął się ze źle zorganizowaną pracą na lotnisku. Są spółki handlingowe, są samodzielne przedsiębiorstwa, które tam funkcjonują i odpowiadają za sprawność obsługi na lotnisku. I czasami jest lepiej, czasami gorzej, ale to nie jest robota dla polityków, jak Boga kocham, to...

(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Straż Graniczna, która decyduje, którą ścieżką mogą...)

To znaczy, ja nie podejmę się rzeczowej dyskusji na temat tego, skąd pomysł, żeby te strumienie mieszały się za bramką, a były separowane wcześniej. Jakaś szersza wiedza do tego jest potrzebna, ja takiej nie mam.

Na które pytanie jeszcze nie odpowiedzieliśmy?

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Sporo było pytań z tamtej strony. A nie, to były wyjaśnienia...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Nie, nie.)

Na pytanie pana posła Onyszkiewicza.

Posel do Parlamentu Europejskiego Janusz Onyszkiewicz:

Mnie chodzi tylko o to, czy jeżeli w ogóle zaostrzy się przy kontroli rozmaite wymagania, co będzie związane ze skanowaniem oka albo czymś takim...

(Senator Janusz Rachoń: Nowe technologie.)

...nowymi technologiami, to czy ta dyrektywa będzie musiała być zmieniona, czy też jest ona na tyle elastyczna, że ewentualną zmianę kosztów po prostu będzie można łatwo przyjąć i wprowadzić.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Od 11 września 2001 r. to się eskaluje, to się dzieje na naszych oczach. Państwo zauważają, że na lotniskach na całym świecie ten pakiet bezpieczeństwa jest rozbudowywany, zarówno jeśli chodzi o technikę, jak i personel.

Jeśli zaś chodzi o odpowiedź na pytanie, jak prawo opisuje standaryzację i rozwój techniczny, to poprosiłbym o pomoc pana naczelnika.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Bardzo proszę.

**Naczelnik Wydziału Spraw Europejskich
w Departamencie Prawno-Legislacyjnym
w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego
Tomasz Prost:**

Dziękuję bardzo.

Odniosę się do pytania pana eurodeputowanego. Tak jak wspomniałem wcześniej, obszar ochrony lotnictwa cywilnego jest przedmiotem żywego zainteresowania Wspólnoty Europejskiej po 2001 r. I należy powiedzieć, że bardzo szerokie kompetencje w kreowaniu nowych standardów, wymogów w tym obszarze ma Komisja Europejska. Komisja Europejska w procedurze komitologicznej stawia nowe wymagania, ustala nowe standardy, podnosi środki bezpieczeństwa między innymi w związku z kolejnymi incydentami, jakie zdarzają się globalnie. Tym samym uczestnicy rynku lotniczego, operatorzy portów lotniczych, przewoźnicy lotniczy, muszą się dostosowywać do tych nowych wyśrubowanych, tak je nazwijmy, wymogów, a tym samym koszta rosną. Ta dyrektywa ma na tyle elastyczny charakter, że może doprowadzić do tego, iż te koszty będą mniejsze w przyszłości.

Już w swoim uzasadnieniu Komisja wspominała, że ostateczna cena biletu obniży się po wprowadzeniu i zaimplementowaniu przepisów dyrektywy do porządków krajowych. Są to niewielkie kwoty, bo mówi się o 0,1% ostatecznego kosztu biletu, aczkolwiek wydaje mi się, że ma to pozytywny wydzźwięk w chwili obecnej.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Nie wiem, czy wszyscy uzyskali odpowiedzi na swoje pytania. Rozumiem, że...
(Senator Janusz Rachoń: Tak.)

...jakiś tak. Jasne.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Lepsze, gorsze, ale...*)

Tak. To mojej sytuacji też nie zmieni, będę dalej przechodził tak jak...

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: A ja się pochylę nad tym problemem, Panie Senatorze.*)

Ale to jest takie proste. Nigdy nie ma osoby, która przyznaje się, że tak to zorganizowała.

Wobec tego rozumiem, że propozycja pana senatora jest...

Senator Stanisław Gorczyca:

Tak jest, Panie Przewodniczący, popieramy stanowisko rządu.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Rozumiem, że dyskutujemy to w trybie art. 6, czyli odnosimy się do projektu dyrektywy, a więc tego, co rząd wyraził, i, jak rozumiem, popieramy dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady oraz...

(*Głos z sali: Nie jest też łatwo.*)

...pochylamy się nad tym, co rząd robi w tej sprawie.

Czy są jakieś inne stanowiska, inne opinie?

(*Senator Janusz Rachoń: Nie ma.*)

Nie ma.

Wobec tego, Panie Ministrze, bez głosowania – to jest jednocześnie stanowisko naszej komisji – pozytywnie opiniujemy projekt dyrektywy na tym etapie, a co będzie potem... Jak się nie zepsuje, to pewnie dalej będziemy to...

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Z kolei rząd z zadowoleniem przyjmuje przychylne stanowisko komisji senackiej.*)

Dziękujemy bardzo.

Dziękuję bardzo panu ministrowi i osobom towarzyszącym za udział w posiedzeniu komisji.

Proszę państwa, zamykam ten punkt.

Teraz przechodzimy do punktu trzeciego. Jest to propozycja prezydium komisji, aby nie rozpatrywać dokumentów, które byłyby rozpatrywane w trybie art. 6 i mają symbole: COM (2009) 233, COM (2009) 227, COM (2009) 220, COM (2009) 194, COM (2009) 142, COM (2009) 113, COM (2009) 185, COM (2009) 226, COM (2009) 229. Tak jak powiedziałem, gdyby ktoś miał inne zdanie, prosimy o sygnał, weźmiemy to pod uwagę.

I jeszcze ostatnia sprawa. Państwo otrzymaliście ramowy plan pracy komisji na czerwiec i lipiec. Tu są podane daty po to, żebyśmy mogli to uwzględnić w swoich kalendarzach.

Proszę państwa, to byłoby tyle, chyba że ktoś ma coś jeszcze do wniesienia. Jeżeli nie...

Proszę państwa, chciałbym szczególnie podziękować eurodeputowanym. Myślę, że dzisiaj mieliśmy przykład, jak być może powinniśmy współpracować kiedyś w przyszłości. Kiedy pojawi się problem merytoryczny, to chyba bardzo dobrze było-

by, gdyby udało się zaprosić eurodeputowanego, który by na posiedzeniu komisji, tak jak to zrobił tutaj pan Paweł Piskorski, powiedział dokładnie, jak to wygląda z perspektywy dyskusji, która tam miała miejsce, bo to coś wnosi – taki byłby tego model. Zastanawiamy się nad tym, jak parlamenty narodowe, krajowe mogłyby współdziałać z Parlamentem Europejskim, więc myślę, że to byłby jeden z ważnych elementów takiego działania. Chodzi o nie tylko ogólne spotkania, ale właśnie o to, żebyśmy mogli to usłyszeć i przedyskutować ważniejsze sprawy, nad którymi trzeba się bardziej pochylić i głębiej zastanowić.

(Głos z sali: Dziękuję.)

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, zamykam posiedzenie komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 11 minut 54)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851