



SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Wspólne posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej (195.)
oraz Komisji Środowiska (103.)
w dniu 4 listopada 2014 r.

VIII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 752, druki sejmowe nr 2748 i 2837).

(Początek posiedzenia o godzinie 18 minut 33)

(Posiedzeniu przewodniczą przewodniczący Komisji Gospodarki Narodowej Marek Ziółkowski oraz zastępca przewodniczącego Komisji Gospodarki Narodowej Stanisław Jurcewicz)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Czy rząd jest w komplecie i gotowy do boju?

Skoro tak, to, proszę państwa, otwieram posiedzenie połączonych Komisji Środowiska, pracującej pod przewodnictwem pani senator Rotnickiej, oraz Komisji Gospodarki Narodowej.

I z powodu pewnych obowiązków, które oboje przewodniczący za niedługo będą mieli, zlecamy prowadzenie posiedzenia, uprzejmie prosząc pana senatora Jurcewicza, żeby prowadził to posiedzenie. Mam nadzieję, że wszystko odbędzie się szybko i sprawnie. I jednocześnie proponujemy, żeby nastawiał się na sprawozdanie w imieniu komisji. A pani senator wskaże...

Senator Jadwiga Rotnicka:

...pana senatora Kobiaka, który jest z Wybrzeża, a więc sprawy ustawy są mu bliskie.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

To powiedzmy... Ja zaś mogę od razu powiedzieć, żeby była zachowana równowaga, że w przypadku następnej ustawy, już czysto gospodarczej, sprawozdawać będzie pan senator Jan Michalski, który nie jest z Wybrzeża. To będzie dotyczyło działalności gospodarczej, ale to będzie w punkcie obrad następnego posiedzenia.

Panie Stanisławie, oddajemy panu głosu.

(Przewodnictwo obrad obejmuje zastępca przewodniczącego Komisji Gospodarki Narodowej Stanisław Jurcewicz)

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję państwu przewodniczącym.

Przystępujemy do realizacji punktu, a jest to rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw.

Witam bardzo serdecznie panią Dorotę Pyć, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, wraz z towarzyszącymi osobami.

Pani Minister, oddaję pani głos i proszę o przedstawienie istoty ustawy.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:

Dziękuję uprzejmie.

Szanowne Prezydium! Szanowni Państwo Senatorowie!

Projekt ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki zawiera regulację z zakresu ochrony środowiska i przewiduje implementację wymogów dyrektywy 2012/33/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę z 1999 r. w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych. Termin implementacji upłynął w dniu 18 czerwca 2014 r.

Dyrektywa 2012/33/UE dokonuje przeniesienia na grunt prawa Unii Europejskiej zmian do załącznika VI do konwencji Marpol o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, które uzgodniono w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej – Polska jest jej stroną – w 2008 r. Konwencja Marpol wprowadza bardziej rygorystyczne wymogi w zakresie siarki w paliwach żeglugowych, w tym limit 0,1% siarki w paliwach na tak zwanych obszarach kontroli emisji siarki, między innymi w obszarze Morza Bałtyckiego i Morza Północnego. Zasadniczym celem tej regulacji jest ograniczenie emisji tlenków siarki, które w znacznych ilościach powstają podczas spalania paliw na statkach czy przez statki. Emisje ze statków, powstające w wyniku spalania paliw żeglugowych o wysokiej zawartości siarki, przyczyniają się do zanieczyszczenia powietrza dwutlenkiem siarki i cząstkami stałymi. Jedne i drugie są bardzo szkodliwe dla zdrowia ludzkiego i dla środowiska, gdyż przyczyniają się do powstawania kwaśnych deszczy. Wprowadzenie bardziej rygorystycznych norm w zakresie zawartości siarki w paliwach zapewni poprawę jakości powietrza, przy czym tu szczególną uwagę chciałabym zwrócić na to, jakich obszarów to będzie dotyczyło, a mianowicie obszarów przybrzeżnych, czyli tych, gdzie jest największe zaludnienie. Żegluga będzie musiała dostosować się do wymogów dyrektywy.

W projekcie ustawy zamieszczono przepisy, które dopuszczają stosowanie metod redukcji emisji jako rozwiązania alternatywnego wobec stosowania paliw niskosiarkowych, co pozwoli na wykorzystanie szerszego wachlarza rozwiązań, nie tylko rozwiązań technologicznych – myślę tutaj o scrubberach, ale również o takich kwestiach jak paliwo LNG, biopaliwa, metanol oraz stosowanie zasilania elektrycznością z łądu lub alternatywnych źródeł napędu.

Szanowni Państwo Senatorowie, projekt ustawy uwzględni jedynie te wymagania dyrektywy 2012/33/UE, które należą do kompetencji ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Część wymagań dyrektywy leży w kompetencjach ministra gospodarki, na przykład sprawy z zakresu ciężkiego oleju opałowego oraz oleju napędowego.

Wdrożenie dyrektywy 2012/33/UE wymaga zmiany rozporządzenia w sprawie zawartości siarki w paliwach żeglugowych. To rozporządzenie obecnie jest na bardzo zaawansowanym etapie, w zasadzie już na końcu etapu legislacyjnego. Pani minister infrastruktury i rozwoju podpisała w ubiegłym tygodniu rozporządzenie siarkowe, które wprowadza wymóg dotyczący paliwa i 0,1% siarki w paliwie żeglugowym. I w tym momencie mamy za sobą bardzo ważny etap, dlatego że mamy krajowy środek wykonawczy, który możemy zgłosić w najbliższym czasie – MSZ będzie to robił 10 listopada – do Komisji Europejskiej, i tym samym pokazujemy, że Polska dokonała kolejnego kroku, by w pełni implementować przepisy dyrektywy do polskiego, krajowego porządku prawnego. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo.

Panie Legislatorze, proszę o opinię Biura Legislacyjnego.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:

Dziękuję bardzo.

Ja chciałbym zwrócić uwagę komisji na dwie kwestie, które są związane ze zmianą art. 9 pkt 2. Art. 9 określa obowiązki kapitana statku, między innymi to, że kapitan obowiązany jest zapewnić, aby na bieżąco prowadzone były wymagane zapisy olejowe lub ładunkowe, przy czym ten przepis został uzupełniony – dodano tu również „zapisy dotyczące każdorazowego przejścia na zasilanie paliwem innym niż aktualnie używane”. Konsekwencją takiej zmiany powinna być również zmiana przepisów, które nakładają na kapitana statku lub osobę przez niego upoważnioną karę pieniężną za nieprowadzenie książki takich zapisów, oraz przepis, który upoważnia dyrektora urzędu morskiego do prowadzenia inspekcji, kontroli takiej książki. W związku z tym w naszej opinii zaproponowaliśmy dwie poprawki. Pierwsza propozycja zmierza do rozszerzenia przepisu o karach administracyjnych za naruszenie obowiązku prowadzenia książki i uwzględnienia w nim też przejść na zasilanie paliwem innym niż aktualnie używane. Druga

propozycja to przepis, który upoważni dyrektora urzędu morskiego do prowadzenia inspekcji książek takich zapisów. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę o odniesienie się ministerstwa.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:

Ja bardzo dziękuję za tę uwagę. Trudno mi nie zgodzić się nią z tego względu, że jako prawnik jestem zobowiązana do tego, by dbać o precyzję języka norm prawnych. W związku z tym zgadzam się i oczywiście taką poprawkę wprowadzimy...

(Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz: Dziękuję bardzo. Tu była mowa o dwóch proponowanych poprawkach, rozumiem więc...)

Tu była mowa... Jeżeli chodzi o pierwszą proponowaną poprawkę, to jest ona jak najbardziej zasadna, z kolei co do drugiej, to trzeba by było zmienić jej redakcję. Sama idea merytorycznie jest jak najbardziej uzasadniona, ale jest kwestia sformułowania normy prawnej na troszeczkę wyższym poziomie legislacyjnym.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

W takim razie ja mam pytanie. Panie Mecenasiu, czy jesteście w stanie sprostać temu zadaniu dzisiaj...

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:

My mamy już pierwszą propozycję gotową.

(Głos z sali: Co do drugiej poprawki...)

Tak, tak... To znaczy nie, nie... Są dwie zgłoszone, tak?

(Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz: Moment...)

Co do pierwszej – wprowadzenia normy, z której będzie wynikał bezpośrednio obowiązek wpisania przez kapitana do dziennika pokładowego przejścia w danym momencie na paliwo niskosiarkowe i nałożenia sankcji za niewpisanie do dziennika pokładowego tego zapisu... Tak? Tu nie ma żadnego problemu.

Z kolei w przypadku drugiej proponowanej poprawki jest kwestia przerehabrowania przedstawionego tekstu przepisu. Ale jego zasadność merytoryczna w naszej opinii jest oczywiście wysoka.

(Rozmowy na sali)

(Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: To ja przeczytam...)

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Jurcewicz:**

To ja mam propozycję. Panie Mecenasiu, dla jasności sprawy proszę przeczytać proponowaną poprawkę, która na tym etapie ma akceptację strony rządowej, a następnie przeczytać uzgodnioną jej formułę. Bo co do idei, to zrozumieliliśmy, że jest akceptacja.

Bardzo proszę.

**Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym
w Kancelarii Senatu Maciej Telec:**

Przeczytam obydwie propozycje poprawek, już z uwzględnionymi propozycjami zmian pani minister. One się różnią tylko kwestiami terminologicznymi.

Czytam pierwszą propozycję poprawki. W art. 1 po pkt 14 dodaje się pkt 14b w brzmieniu: pkt 14b – w art. 37 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „nie prowadzi w sposób zgodny z wymogami Konwencji MARPOL książki zapisów olejowych, ładunkowych, odpadów powstających na statku oraz zapisów o każdorazowym przejściu na zasilanie paliwem innym niż aktualnie używane”.

I proponowana poprawka druga...

(*Głos z sali*: Czyli dane o powstawaniu odpadów...)

Tak, odpadów powstających na statku.

I proponowana poprawka druga. W art. 1 po pkt 14 dodaje się pkt 14 z kolejną literą w brzmieniu: w art. 26 w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie: „przeprowadzić na statku, w porcie lub w bazie przeładunkowej na morzu inspekcje w zakresie i trybie przewidzianym w art. 28 oraz kontrole książek zapisów olejowych, ładunkowych, odpadów powstających na statku oraz zapisów o każdorazowym przejściu na zasilanie paliwem innym niż aktualnie używane w celu ustalenia, czy ze statku nie dokonano zrzutu szkodliwych substancji – i tu jest dodawany fragment – lub emisji siarki z naruszeniem postanowień konwencji; wyniki inspekcji ujmuje się w sprawozdaniu, które przekazuje się kapitanowi statku”.

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Przejmuję te poprawki.

Otwieram dyskusję.

Kto z państwa się zgłasza?

Proszę, pan senator Owczarek.

Senator Andrzej Owczarek:

Ja mam tylko pytanie do pani minister. O ile podroży to koszt armatorów przewożących towary statkami?

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Jurcewicz:**

Bardzo proszę, Pani Minister.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju
Dorota Pyć:**

Dziękuję bardzo.

Odpowiedź na to pytanie należałoby w zasadzie odnieść do konkretnych armatorów. Jeżeli chodzi o naszą Polską Żeglugę Morską – to jest armator, który ma siedzibę w Szczecinie – i jej statki uprawniające żeglugę międzynarodową, to ustawa w zasadzie nie podroży kosztów, dlatego że one co do zasady nie wpływają na Morze Bałtyckie, ale uprawiają żeglugę pomiędzy portami chińskimi i portami Stanów Zjednoczonych. W związku z tym ich to omawiane rozwiązanie nie dotknie.

Ale jest też ważna taka kwestia: w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie, u wybrzeży Stanów Zjednoczonych i Kanady, na zachodnich wybrzeżach... przepraszam, na wschodnich wybrzeżach, wybrzeżach atlantyckich, obszary kontroli emisji siarki już funkcjonują, a więc wszystkie statki, które uprawiają tam żeglugę, również statki polskie czy polskich armatorów, muszą przechodzić na paliwo niskosiarkowe. I jeszcze jedna informacja, która może umyka: statki i tak przechodzą na paliwo niskosiarkowe, gdy zbliżają się do portów, bo one nie mogą pływać na bardzo ciężkim mazucie, na paliwach mających 3,5% siarki, blisko portów, muszą przejść...

Sprawa dotknie tych armatorów polskich, którzy mają statki pasażerskie, ale trudno mi powiedzieć, w jakim procencie. Cała idea jest taka... Mamy kilka takich statków, ale cała idea... To nie dotknie statków rybackich. Statki rybackie pływają na paliwach niskosiarkowych, rybaków więc to nie dotknie. Dotknie pasażerów, choć niedużo w ujęciu procentowym.

Ale trzeba też spojrzeć na ideę, która przyświecała całej sprawie. Bo są konkretne badania, prowadzone w Unii Europejskiej na bardzo zaawansowanym poziomie, które pokazują, że jest wysoka zachorowalność na raka w nadmorskich obszarach gęsto zaludnionych, gdzie jest duże zanieczyszczenie powietrza. Takie zanieczyszczenie jest również u nas, w Gdańsku i w Gdyni. Do tego intensywność żeglugi na Morzu Bałtyckim jest coraz większa, a w najbliższych latach ma jeszcze kilkakrotnie wzrosnąć.

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Jurcewicz:**

Bardzo dziękuję za bardzo precyzyjną, jak myślę, odpowiedź na pytanie pana senatora Owczarka.

Czy są jeszcze pytania? Nie.

Panie Mecenasiu, czy mogę zaproponować przegłosowanie blokiem obydwu zgłoszonych poprawek?

(*Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec*: Tak, oczywiście.)

Dziękuję bardzo.

Zatem pytam: kto z państwa jest za przyjęciem poprawek, dwóch? (17)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Nikt się nie wstrzymał, nie ma głosów przeciwnych.

Czy są jeszcze propozycje innych poprawek oprócz...

Pani Minister, proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:

Ja jeszcze, jeżeli można, chciałabym zaproponować jedną poprawkę. Ponieważ my w tej chwili czyścimy pod kątem precyzji języka wszystkie akty normatywne, które dotyczą, generalnie rzecz ujmując, spraw morskich, chciałabym zaproponować typowo techniczną poprawkę, która służyłaby w zasadzie ujednoczeniu nomenklatury, że tak się wyrażę. Chodziłoby o wprowadzenie do ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw, do załącznika do tej ustawy... Chodzi o znormalizowanie zapisów w zakresie tak zwanej pojemności brutto, GT, na przykład do pięciuset jednostek. A więc chodzi o to, żeby określenia językowe były jednolite. Dlaczego w ten sposób...? My takie zmiany wprowadziliśmy już do ustawy o podatku tonażowym i one są po prostu jak najbardziej odpowiednie, jeżeli chodzi o określenia jednostek. W tej chwili mamy takie przepisy: stawki o pojemności brutto do 500... A powinno być: „stawki o pojemności brutto (GT) – czyli *gross tonnage* – do 500 jednostek”. To typowo techniczna sprawa, żeby ujednoczyć te kwestie we wszystkich aktach normatywnych dotyczących tonażu.

(Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz: Dziękuję bardzo...)

(Głos z sali: To ma być w załączniku?)

Tak, w załączniku, w całym załączniku, wszędzie.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo.

Tak na przyszłość: bardzo by było fajnie, gdyby tego typu propozycje poprawek znalazły się chociażby w Biurze Legislacyjnym, które teraz poproszę o odniesienie się i dopiero po tym zdecydujemy...

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:

Ta propozycja rzeczywiście ma charakter doprecyzowujący. Chodzi o to, że w ustawie o podatku tonażowym jest definicja pojemności netto i pojemności brutto i tam posługujemy się skrótami „NT” i „GT”. Tyle tylko, że w związku z tym, iż załącznik do ustawy jest bardzo duży, sprawa wymaga nadania nowego brzmienia całemu załącznikowi, a to jest... no, kilka stron. Ale oczywiście proponowana poprawka mieści się w zakresie poprawek, które może przyjąć komisja, oraz ma charakter doprecyzowujący.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Zatem ta poprawka proponowana przez panią minister nie wykracza poza ideę ustawy.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Chciałbym zapytać, czy tego typu propozycja poprawki ma być podjęta przez obydwie komisje, a pytam w związku z tym, że jej zakres rzutuje na cały załącznik. Jeśli tak, to podejmiemy to, a jeśli nie, to będzie jeszcze czas w debacie...

(Senator Jadwiga Rotnicka: Przepraszam. Można?)

Bardzo proszę, pani przewodnicząca Rotnicka.

Senator Jadwiga Rotnicka:

Ja sądziłam, że najprościej byłoby zmienić całościowo treść załącznika, czyli żeby nie mówić, że w pktcie 1 dany stan o pojemności brutto od do, itd., itd. Czyli te siedem stron ujęte by było w jednej poprawce, mówiącej, że wprowadzamy...

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:

Tak jest. Ponieważ nie można tutaj jedną metodą dodać we wszystkich ustępach załącznika tych wyrazów, które chcemy dodać, a to się wiąże... Rzecz polega na tym, że wszędzie, gdzie jest mowa o pojemności brutto, dodalibyśmy w nawiasie zapis „GT”, a wszędzie, gdzie są wyrażone w liczbach jednostki, dodalibyśmy po liczbie wyraz „jednostka”.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ale trzeba to zrobić... nadać nowe brzmienie załącznikowi, ponieważ nie da się tego zrobić za pomocą skrótu, bo...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Dobrze.

Czy w świetle tego, o czym mówił pan legislator, jesteśmy w stanie zaproponować poprawkę obejmującą w ten sposób zakres, o jakim pan mówił?

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:

No, musiałbym odczytać cały załącznik do ustawy, czyli siedem stron... A rzecz się sprowadza do tego, że tam, gdzie jest mowa o statku o pojemności brutto, dodajemy w nawiasie „GT”, a tam, gdzie jest mowa o wyrażonych w liczbach jednostkach – oczywiście w domyśle – dodajemy wyraz „jednostki”.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Bardzo dziękuję za wyjaśnienie. Myślę, że jest to zrozumiałe.

Czy ktoś z państwa ma jeszcze wątpliwości co do propozycji poprawki?

Skoro nie, to ja ją przejmuję.

Głosujemy nad trzecią poprawką.

Kto z państwa jest za jej przyjęciem? Proszę o podniesienie ręki. (13)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (2)

2 osoby się wstrzymały, brak głosów przeciwnych, a więc poprawka została przyjęta.

Nie widzę już zgłoszeń do dyskusji.

Zatem przystąpimy do podjęcia uchwały o przyjęciu ustawy wraz z przyjętymi poprawkami.

Kto z państwa jest za? Proszę o podniesienie ręki? (14)

Kto się wstrzymał? (2)

Kto jest przeciw? (0)

Nie ma głosów przeciwnych, 2 osoby się wstrzymały, a więc ustawa została przyjęta.

Padła propozycja... Czy pan senator Kobiak przyjmie obowiązki senatora sprawozdawcy?

(Senator Andrzej Kobiak: Tak.)

Dziękujemy.

Zamykam posiedzenie połączonych komisji.

Pani Minister, dziękuję bardzo.

(Koniec posiedzenia o godzinie 18 minut 52)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii