



SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Posiedzenie
Komisji Spraw Unii Europejskiej (24.)
w dniu 25 kwietnia 2012 r.

VIII kadencja

Porządek obrad:

1. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego unijny kodeks celny – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – COM(2012) 064.
2. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego dyrektywy 1999/4/WE, 2000/36/WE, 2001/111/WE, 2001/113/WE oraz 2001/114/WE w odniesieniu do uprawnień, jakie mają zostać przekazane Komisji – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – COM(2012) 150.
3. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie recyklingu statków – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – COM(2012) 118.
4. Akty ustawodawcze bez uwag – propozycja: COM(2012) 134, COM(2012) 129, COM(2012) 109.

(Początek posiedzenia o godzinie 8 minut 30)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Edmund Wittbrodt)

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Proszę państwa, witam wszystkich. Otwieram posiedzenie Komisji Spraw Unii Europejskiej.

Przede wszystkim chciałbym przywitać naszych gości. Rozpocznę od Ministerstwa Finansów: witam pana ministra Jacka Kapicę i wszystkie osoby towarzyszące panu ministrowi – jest z nami pani naczelnik Mariola Stępień oraz pani Agnieszka Miakisz, ekspert w Departamencie Polityki Celnej. Z Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi witam pana ministra Tadeusza Nalewajka, panią Elżbietę Sakowską, która jest głównym specjalistą, i panią dyrektor Elżbietę Kaczorowską. Z Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej witam panią minister Annę Wypych-Namiotko i panią naczelnik Agnieszkę Zaplatkę.

Macie państwo porządek dzisiejszego spotkania – są tam trzy punkty merytoryczne, czwarty to propozycja prezydium dla komisji.

Czy są jakieś uwagi do porządku? Nie ma.

Wobec tego od razu przechodzimy do punktu pierwszego. Jest to wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego unijny kodeks celny. Instytucją wiodącą jest tu Ministerstwo Finansów, w trybie art. 7...

Bardzo proszę pana ministra Kapicę o krótkie przedstawienie projektu rozporządzenia.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów Jacek Kapica:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.
Wysoka Komisjo!

Projekt unijnego kodeksu celnego ma na celu zmianę poprzez procedurę *recast* rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólnotowy kodeks celny. Ta technika przekształcenia umożliwia wprowadzenie jedynie takich zmian, które nie wychodzą poza zakres aktu podstawowego, a cele unijnego kodeksu celnego pozostają takie same, jak cele przyjętego i czekającego na wejście w życie, zmodernizowanego kodeksu celnego. Rozporządzenie o zmodernizowanym kodeksie celnym weszło w życie 24 czerwca 2008 r., ale jego stosowanie, z niewielkim wyjątkiem... Jest plan, żeby weszło w życie

najpóźniej 24 czerwca 2013 r. Jednak Komisja Europejska, przy akceptacji państw członkowskich, uznała, że zanim zmodernizowany kodeks celny zacznie być stosowany, zgodnie z obowiązującym harmonogramem, to należy go zmienić, można powiedzieć: już przed wejściem w życie.

Komisja Europejska przedstawiła projekt unijnego kodeksu celnego przekształcającego zmodernizowany kodeks celny, wzięwszy pod uwagę trzy główne powody. Po pierwsze, chodzi o konieczność przesunięcia terminu stosowania zmodernizowanego kodeksu celnego tak, aby zapewnić administracjom celnym i przedsiębiorcom czas na przeprowadzenie koniecznych inwestycji, co wiąże się głównie z kryzysem, który dotknął kraje członkowskie i przedsiębiorstwa w 2008 r. i w 2009 r. Rozwiązania przyjęte w zmodernizowanym kodeksie celnym zakładają stworzenie narzędzi do stosowania bezpapierowej komunikacji, w związku z tym stosowanie zmodernizowanego kodeksu celnego uzależniono od stosowania szeregu rozwiązań informatycznych, których budowa wymaga podjęcia złożonych działań, w tym inwestycji, zarówno po stronie, tak jak powiedziałem, państw członkowskich, jak i przedsiębiorców, którzy muszą dostosować się do tych rozwiązań. Zgodnie z projektem unijnego kodeksu celnego przedsiębiorcy oraz administracje celne powinny dostosować swoje systemy do nowych przepisów najpóźniej do dnia 31 grudnia 2020 r., czyli jest przesunięcie z 2013 r. na 2020 r. Taki termin ma, zdaniem projektodawców, zagwarantować stopniowe, a przy tym realistyczne wdrożenie zmian, można bowiem powiedzieć, że wiadomo, iż osiągnięcie tego w roku 2013 jest nierealne.

Po drugie, Komisja Europejska brała po uwagę zobowiązanie do dostosowania zmodernizowanego kodeksu do wymogów Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którym Komisja Europejska była zobowiązana, by jeszcze w trakcie tej kadencji Parlamentu Europejskiego przedstawić projekt zmiany aktów podstawowych, obejmujący ich dostosowanie do nowych przepisów Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. W związku z tym Komisja miała też obowiązek zmiany samego tytułu kodeksu celnego ze „wspólnotowego” na „unijny”.

I trzeci element to jest konieczność dostosowania tych przepisów, które okazały się trudne do wdrożenia, oraz dostosowania kodeksu do zmian wynikających z ewolucji prawa. W wyniku wspólnych prac zarówno ekspertów państw członkowskich, jak i przedsiębiorców czy przedstawicieli organizacji przedsiębiorców ustalono, że jest kilka obszarów przepisów zmodernizowanego kodeksu

celnego, które nie mogą być stosowane w takim brzmieniu, jakie przyjęto przed 2008 r. Projekt unijnego kodeksu celnego zakłada dostosowanie zmodernizowanego kodeksu celnego do wyników prac nad projektami wykonawczymi i procesami biznesowymi opisującymi stosowanie tych przepisów.

Stanowisko strony rządowej na tym etapie prac jest jedynie ramowe. Zdaniem rządu projekt unijnego kodeksu celnego zasługuje na poparcie, z zastrzeżeniem dotyczącym podziału na akty delegowane i akty wykonawcze. Naszym zdaniem Komisja w zbyt szerokim zakresie... Komisja obejmuje aktami delegowanymi obszar, który powinien zostać pozostawiony aktom wykonawczym. Kwestie dotyczące kształtowania praw i obowiązków przedsiębiorców oraz administracji celnych powinny zostać w obszarze aktów wykonawczych, tak aby w ich określaniu miały udział państwa członkowskie. To jest główny wniosek podnoszony przez stronę rządową: aby nie przenosić pewnych kompetencji, które powinny być kształtowane w aktach wykonawczych w trybie konsultacji z państwami członkowskimi, na akty delegowane, które pozostają w wyłącznej kompetencji Komisji Europejskiej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo panu ministrowi.

Witam jeszcze pana Tomasza Michalaka. Pan jest dyrektorem Departamentu Polityki Celnej.

Teraz proszę pana senatora Norberta Obryckiego o uwagi do tego projektu.

Senator Norbert Obrycki:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Rzeczywiście, wątpliwości może budzić jedynie propozycja, aby przepisy regulujące kwestie o powszechnym zasięgu, określające zasady funkcjonowania danej instytucji prawa celnego i mające istotny wpływ na prawa i obowiązki przedsiębiorców oraz administracji celnych, mogły być określone w formie aktów delegowanych Komisji. Jednak myślę, że ze względu na wstępny etap prac i odległy termin wdrożenia kodeksu oraz możliwość wprowadzenia zmian w toku debaty nad projektem w Radzie mogę rekomendować projekt Komisji. Z uwagi na fakt, że projekt kodeksu wchodzi do zakresu wyłącznych kompetencji Unii Europejskiej, zasada pomocniczości nie ma tu zastosowania. Dziękuję... Rekomenduję poparcie...

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Zdaje się, że ten problem będzie dotyczył nie tylko tej sprawy, w kolejnym punkcie jest dokładnie taka sama sytuacja. Tam chodzi o kwestie pewnych definicji, które określają, co jest czym. Tak jak mówił pan minister Kapica, to się wymyka ocenie i wpływom państw członkowskich, takim jakie były dotychczas.

Proszę bardzo, czy są inne pytania, uwagi do tego projektu poza tymi zgłoszonymi przez pana senatora Norberta Obryckiego?

Rozumiem, że tak jak w tej drugiej sprawie tu pewnie też będą negocjacje i trzeba będzie ustalić, co ma być w aktach wykonawczych, a co w delegowanych.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów Jacek Kapica:

Te prace będą się toczyły w ramach grup roboczych w Komisji Europejskiej, będą prowadzone razem z krajami członkowskimi. Ale, jak mi tu mówi dyrektor, już w tej chwili jest czterysta stron uwag, w związku z tym można, że tak powiem, postawić duży znak zapytania co do wprowadzenia tego unijnego kodeksu celnego. No, zobaczymy. W każdym razie będzie się to toczyło w ramach konsultacji Komisji Europejskiej z państwami członkowskimi.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Czy tego rodzaju uwagi, o których mówili tutaj pan minister i pan senator Obrycki, co do tego wspomnianego podziału są zgłaszane również ze strony innych państw?

Pan dyrektor, tak? Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Polityki Celnej w Ministerstwie Finansów Tomasz Michalak:

Właściwie każdy z krajów ma problem z proporcjami między aktami delegowanymi a aktami wykonawczymi. Co prawda są zasady prawne, które określają, kiedy może to być akt delegowany, a kiedy wykonawczy, ale naszym zdaniem Komisja nadinterpretowała szereg tych zasad i przypisała sobie zbyt dużo aktów delegowanych. W szczególności – i na to jako Polska powinniśmy zwrócić uwagę – chodzi o kwestie, które dotyczą granicy lądowej, a zatem przywozów i wywozów towarów, uruchomienia tranzytu, a także, ze względu na specyfikę polskiej gospodarki, dotyczące małych i średnich przedsiębiorstw. Jest pewna specyfika i technika pracy nad aktami celnymi w Komisji Europejskiej, sprofilowana bardziej na transport morski i lotniczy, często może z mniejszą atencją dla transportu lądowego, i na to powinniśmy zwracać uwagę.

Jeśli chodzi o pytanie pana przewodniczącego, to powiem, że rzeczywiście wszystkie kraje mają ten problem i niemal każdy zgłosił od kilku do kilkunastu propozycji przesunięć z aktów delegowanych do aktów wykonawczych. Poza tym opinie służb prawnych Komisji różnią się od opinii służb prawnych Rady, więc jeszcze tu będzie spór między krajami a Komisją, a także między służbami prawnymi obu instytucji Unii Europejskiej. Czekamy jeszcze na to, co zrobi Parlament, ale, jak sądzę, on będzie miał jeszcze inne zdanie. Ale to jeszcze kilka lat pracy przed nami. Dziękuję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze inne pytania, uwagi, wątpliwości? Nie słyszę.

Jest propozycja pana senatora sprawozdawcy, aby komisja pozytywnie zaopiniowała projekt rozporządzenia.

Tak samo jak rząd niepokoimy się o ten podział na akty wykonawcze i delegowane. Ta sprawa, to jest, prawdę mówiąc, konsekwencja tego, na co zgodziły się wszystkie państwa – jest traktat lizboński, tam została wprowadzona ta nowa kwalifikacja. Teraz jest pytanie, jaka będzie praktyka stosowania tych regulacji, a widać, że na początku nie jest to droga łatwa. Muszę powiedzieć, że wielokrotnie o tym rozmawialiśmy na konferencji przedstawicieli komisji unijnych, wyspecjalizowanych w sprawach unijnych, czyli w tak zwanym COSAC. Z wielu stron było wówczas słyhać, że są tego rodzaju problemy. Na razie czekamy, jaka będzie praktyka, ale zwracaliśmy już uwagę, że tak jest i że to może być problemem.

Czy są inne propozycje w sprawie tego projektu? Nie ma.

Panie Ministrze, komisja pozytywnie opiniuje projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego unijny kodeks celny. Zgłaszamy właściwie te same uwagi, podpisujemy się pod tym, co robi rząd w związku z tym, żeby ten podział był bardziej klarowny.

Zamykam ten punkt. Dziękuję bardzo panu ministrowi i osobom towarzyszącym.

Drugi punkt to jest wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego dyrektywy nr 1999/4/WE, 2000/36/WE, 2001/111/WE, 2001/113/WE oraz 2001/114/WE w odniesieniu do uprawnień, jakie mają zostać przekazane Komisji.

Instytucją wiodącą jest tu Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Oddaję głos panu ministrowi Tadeuszowi Nalewajkowi. Bardzo proszę o przedstawienie tego projektu.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Tadeusz Nalewajk:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.
Wysoka Komisjo!

Tak jak pan przewodniczący wspomniał, jest to wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego zmieniającego odpowiednie dyrektywy odnoszące się ekstraktów kawy i cykorii, wyrobów kakaowych i czekoladowych przeznaczonych do spożycia przez ludzi, niektórych cukrów przeznaczonych do spożycia przez ludzi, dżemów, galaretek i marmolady przeznaczonych do spożycia przez ludzi, niektórych rodzajów mleka częściowo lub całkowicie odwodnionego przeznaczonego do spożycia przez ludzi. To są dyrektywy przyjmowane jeszcze przez Wspólnotę Europejską, WE, i dotyczą tego samego problemu, który przed chwilą przedstawił pan minister Kapica, czyli tego, co ma być aktem delegowanym, a co ma być aktem wykonawczym. My stoimy na stanowisku, że kwestie mniej istotne, techniczne, kwestie, powiedzmy, metodyki badań, należałoby rozwiązać w aktach delegowanych, a uregulowanie spraw bardziej istotnych, dotyczących na przykład definicji nazw stosowanych w obrocie handlowym wymienionymi produktami, określanych przez te dyrektywy, powierzyć jako uprawnienie wykonawcze Komisji Europejskiej. Oczywiście przez...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę?

(Głos z sali: Czyli z wpływem państw członkowskich...)

Z wpływem państw członkowskich poprzez komisje, które uczestniczą w stanowieniu prawa na forum Komisji Europejskiej, czyli bezpośrednio przez naszych reprezentantów. Nasza propozycja jest taka, jak powiedziałem przed chwilą: mniej istotne sprawy – w aktach delegowanych, a w aktach wykonawczych – kwestie istotne, takie jak definicje... Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Proszę państwa, tak jak mówił pan minister, ja wcześniej sygnalizowałem, że problem jest podobny. To, że sprawa wymaga uregulowania, jest oczywiste. To jest konsekwencja traktatu z Lizbony, bo tam taki podział został wprowadzony. To, że są to kompetencje dzielone, też nie ulega wątpliwości, to jest zgodne z zasadą pomocniczości. Pozostaje jednak kwestia tego, co gdzie ma być, co ma być w aktach wykonawczych, a co w delegowanych. Mnie niepokoi też to, że rzecz dotyczy właściwie spraw fundamentalnych, ponieważ jak się wprowadza definicję, to potem od niej wiele zależy, na przykład to, na co będziemy mieli większy wpływ, a na co prawie wcale nie będziemy mieli wpływu, bo to będzie tylko i wyłącznie kompetencja Komisji Europejskiej. A to może być istotne.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Zaraz oddam panu ministrowi głos.

Ja bym proponował, by zgodzić się co do kierunku zmian, bo to jest związane z traktatem który przyjęliśmy, zaś uwagi, które zgłasza rząd, wymagają, jak mi się zdaje, poparcia.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Tadeusz Nalewajk:

Ja tylko dodam taki argument w związku z tym, o czym rozmawiamy. Zgodnie z dotychczasowymi uregulowaniami wymagany był udział państwa członkowskiego w posiedzeniach komisji. Tak że to praktycznie nic nie zmienia, jeżeli chodzi o sens i procedurę...

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Czy są inne pytania, uwagi i wątpliwości? Nie ma.

Proponuję pozytywnie zaopiniować projekt i podpisać się pod uwagami zgłaszanymi przez rząd.

My pewnie będziemy to zbierali i na kolejnych spotkaniach parlamentarnych COSAC będziemy wracali do tego tematu, będziemy mówili o tym, jak wygląda praktyka w stosunku do teorii i oczekiwań.

Czy są inne propozycje? Nie ma.

Panie Ministrze, komisja pozytywnie opiniuje projekt. Życzę panu ministrowi sukcesów w staraniach o bardziej klarowny podział, określenie co, gdzie i kto za co odpowiada.

Proszę państwa, zamykam ten punkt. Dziękuję bardzo panu ministrowi i osobom towarzyszącym.

Przechodzimy do punktu trzeciego. Jest to wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie recyklingu statków. Tu oddam głos pani minister Annie Wypych-Namietko. Proszę o przedstawienie projektu tego rozporządzenia.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
Anna Wypych-Namietko:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo!

Trochę egzotycznie zabrzmiał ten recykling statków. Apetyczny dokument dotyczący czekolady oraz innych, galaretek i dżemów jest bliższy ciału...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

(Głos z sali: A tutaj na żyletce...)

...A tutaj rzeczywiście chodzi o przerabianie statków na żyletki. Proceder ten stał się niebezpieczny, bo większość statków złomowanych jest dziś w warunkach urągających wszelkiej przyzwoitości, nie tylko pod względem ochrony środowiska, ale również pod względem prawa pracy. Dzieje się to najczęściej na plażach Bangladeszu itp. Stąd opinia światowa... Jednocześnie chciałabym podkreślić, że stare statki budowane były z zastosowaniem wielu materiałów niebezpiecznych, z azbestem włącznie. Nie mówię już o pozostałościach olejowych, które podczas rozkładania części siłowni okrętowej i różnych zbiorników przewożących kiedyś paliwa... Stanowią one duże zagrożenie dla środowiska pod względem zanieczyszczenia.

Międzynarodowa Organizacja Morska w maju 2009 r. doprowadziła do zakończenia pewnej inicjatywy i podpisana została konwencja o recyklingu, tak zwana konwencja z Hongkongu. Polska również ją podpisała. Ja byłam wówczas delegowana na konferencję dyplomatyczną. Jednocześnie Komisja Europejska, popierająca inicjatywę uporządkowania tego procesu odbywającego się na świecie na dosyć dużą skalę, zaproponowała projekt rozporządzenia, które – jak to zwykle jest w europejskich procedurach – miałyby za zadanie przyspieszyć albo wzmocnić funkcjonowanie tej konwencji. Zaproponowane rozporządzenie ma na celu właśnie przyspieszenie wdrożenia wymogów konwencji w sprawie bezpiecznego i ekologicznego recyklingu statków, czyli konwencji z Hongkongu. Oczywiście konwencja jeszcze nie weszła w życie, czeka na przejście procedur ratyfikacyjnych, Polska również będzie ratyfikowała tę konwencję. My jednak uważamy, że przyjęte rozporządzenie nazbyt przyspiesza sprawę, co powoduje konsekwencje natury ekonomicznej, stąd nasze stanowisko wyrażone zostało z pewną dozą rezerwy. Zgadzamy się co do ogólnego podejścia do tematu, czyli co do zasadności przedmiotowego projektu rozporządzenia, jednak podkreśliłyśmy, że termin wejścia w życie rozporządzenia powinien być związany z przyjęciem konwencji, z jej wejściem w życie. Chodzi tu o resztę świata... Rozporządzenie spowoduje, że państwa europejskie przyjmą bardzo szczegółowe regulacje i obciążenie dotyczące całego tego biznesu

shippingowego, a reszta świata i tak będzie procedowała według swojego własnego tempa.

Popieramy zapisy tego rozporządzenia, uważamy też, że zasadne jest wyłączenie statków spod konwencji bazylejskiej, która dotyczy transgranicznego przemieszczania odpadów. Konwencja bazylejska to jest wcześniejsza konwencja, która zapewniła wprowadzenie pewnych wymagań w tej dziedzinie. Jak uważamy, w przypadku statków ta konwencja o recyklingu zapewnia podobny poziom kontroli i w związku z tym nie ma sensu, żeby statki były obejmowane konwencją bazylejską. Dlatego popieramy wyłączenie statków z konwencji bazylejskiej i taki zapis znalazł się w tym rozporządzeniu.

Następna sprawa dotyczy czegoś, czego nie popieramy, ponieważ wiąże się to z nadinterpretacją czy też podwyższeniem standardów i wymagań. Chodzi o propozycję dotyczącą obowiązku inspekcjonowania statków co pięć lat w zakresie ich konstrukcji pod względem materiałowym. Dziś statki są inspekcjonowane bardzo dokładnie w odstępach pięcioletnich, są przeprowadzane inspekcje pod kątem bezpiecznego wyposażenia i konstrukcji oraz zapobiegania zanieczyszczeniom, czyli statki są objęte naprawdę dużym reżimem inspekcyjnym. To, co wnosi rozporządzenie i konwencja z Hongkongu, to jest przypisanie statkom konieczności inwentaryzacji materiałów, z których zostały skonstruowane, w celu ujawnienia bądź pokazania tak zwanych materiałów niebezpiecznych czy szkodliwych – to tak nawiązując do azbestu, o którym mówiłam. Uważamy, że dopóki statek nie podlega przebudowie, to pięcioletni okres inspekcjonowania jest w zasadzie zbędny, bo trudno zmieniać strukturę materiałów, z których statek został wykonany, jeżeli nic się nie dzieje. A inspekcjonować dla samego inspekcjonowania... Dlatego tu wyraziliśmy rezerwę i wskazaliśmy, że jest to niekonieczne podniesienie wymagań w stosunku do konwencji z Hongkongu.

Kolejny temat, który podnieśliśmy, to kwestia aktów delegowanych i wykonawczych. Generalnie nie ma problemów, jeśli chodzi o ich przeznaczenie czy zawartość... Dyskusyjną sprawą jest zawartość formularzy. Chodzi o to, że w aktach delegowanych będą przedstawiane ujednolicone formularze dla wszystkich państw w zakresie... Jeśli chodzi o zawartość tych formularzy, to według polskiego rządu nie powinno się przekraczać tego, czego wymaga konwencja z Hongkongu. Jeśli zaś chodzi o akty wykonawcze, to tu w zasadzie jest zgodność: będzie to wykaz stoczni złomowych, czyli stoczni, które będą odpowiednio upoważnione i wyznaczone do procedowania... do tego typu działań. One będą objęte takim nadzorem, że na wszystkich etapach rozkładania statku na czynniki pierwsze, łącznie z utylizacją niebezpiecznych materiałów, będą zapewnione właściwy standard i właściwe wymagania.

Przejdźmy do skutków. Przyspieszenie przyjęcia tego rozporządzenia w stosunku do przepisów konwencji z Hongkongu, czyli wejścia w życie tej konwencji, mogłoby spowodować ucieczkę statków spod bander europejskich pod bandery państw trzecich. Chodzi o to, że przepisy dotyczące recyklingu dotyczą konkretnie statku, a więc statku pod odpowiednią banderą, czyli administracji państwa bandery i armatora, który funkcjonuje w danym państwie. Ucieczka byłaby oczywistym, prostym wybiegiem.

Dalej. Projekt wprowadza jedynie mechanizmy kontroli, kar, w związku z tym nasi przedsiębiorcy bardziej niż inni byliby narażeni na reżim związany z dostosowywaniem się do nowych przepisów. Cóż jeszcze? Na pewno wdrożenie przepisów zarówno konwencji, jak i rozporządzenia będzie wymagało od administracji morskiej wyznaczenia właściwego organu... nałożenia na niego obowiązku wykonywania tych wszystkich zadań, czyli kontroli, wydania przepisów wykonawczych, upoważnień różnych instytucji, takich jak towarzystwa klasyfikacyjne czy inne organizacje techniczne, inspekcyjne, które mają zdolność dokonywania przeglądów, a także wypracowania systemu upoważniania stoczni, które przyjmą na siebie obowiązek złomowania, do prowadzenia takiej działalności. Myślę, że akurat w Polsce któraś ze stoczni mogłaby być zainteresowana taką działalnością, jako że w tej części Europy nie ma takich stoczni. Oczywiście przystosowywanie stoczni do standardów ekologicznych i utylizacyjnych byłyby bardzo kosztowne, gdybyśmy robili to w bardzo krótkim czasie. Zainteresowanie biznesu stoczniowego będziemy starali się przekazywać na forum spotkań branży gospodarki morskiej.

Wdrożenie rozporządzenia w sprawie recyklingu spowoduje też konieczność realizacji nowych zadań przez administrację, trudno jednak dzisiaj oszacować w jakim stopniu i w jakim wymiarze. Na pewno pojawią się nowe procedury inspekcjonowania, zarówno inspekcja państwa bandery, jak i inspekcja państwa portu będą miały dodatkowe zadania. Myślę, że niezbędne jest stopniowe wdrażanie i zrównoważone tempo nowych działań i to takie, które zapewni również zharmonizowany system szkoleń. Najczęściej takie szkolenia prowadzone są przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego i myślę, że to jest właściwa droga.

Jeżeli chodzi o koszty realizacji nowych zadań, to, jak już wspomniałam, pod kątem obciążenia dla budżetu trudno je dzisiaj oszacować, jednak aby był to korzystny biznes, to musi to funkcjonować na całym świecie, nie tylko w Europie, ponieważ branża transportu morskiego jest globalna. To tyle ze strony rządu.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo, Pani Minister.

Poproszę pana senatora Stanisława Gorczycę o uwagi do projektu.

Senator Stanisław Gorczyca:

Panie Przewodniczący! Pani Minister!

Uzasadnienie stanowiska rządu jest aż nadto wystarczające do tego, żeby przychylić się do tego stanowiska. Pani minister powiedziała praktycznie wszystko. Ja również jestem zdania, że rozporządzenie powinno wejść w życie w tym samym terminie co konwencja z Hongkongu, bo jest to rzecz zupełnie oczywista. Można sobie wyobrazić statki europejskie pod banderami państw trzecich, ba! nawet Trzeciego Świata, afrykańskich czy... Nawet są takie. Tak by się na pewno stało.

Ja rozumiem względy dotyczące ochrony środowiska, jeśli jednak będziemy, mówię tu o Unii Europejskiej, na własne życzenie, sami ciągnąć gospodarkę w dół – bo ta sprawa pociąga za sobą pewne skutki i koszty – zamiast tworzyć warunki do rozwoju gospodarki konkurencyjnej choćby dla Stanów Zjednoczonych, Chin czy reszty świata, to niedługo ochrona środowiska przestanie mieć znaczenie, a to jest bardzo ważne, i nie będzie na nią pieniędzy. Tak to się może skończyć.

Podzielam też pogląd, że, jeśli spojrzeć z ekonomicznego punktu widzenia, można by zaangażować ten polski potencjał, który jest pewnie niewykorzystany, zainteresować złomowaniem polskie stocznie. Jest to bardzo dobry interes, w trakcie recyklingu statków odzyskuje się ponad 90% różnego rodzaju materiałów. Myślę, że jest to ogromna szansa, a chyba nikt w Europie nie ma takiego dużego potencjału w tym zakresie jak Polska.

Trzeba również powiedzieć, że w 2015 r. mija ostateczny termin wycofania zbiornikowców jednokadłubowych, z których większość trafia do demontażu do stoczni o niższych standardach... Ja bym nie powiedział, że to są stocznie o niższym standardzie, ponieważ w przypadku statków recykling wymaga zastosowania nowych technologii, to nie jest tylko cięcie materiałów i, powiedzmy, przerabianie, bo trzeba też znaleźć jakiś sposób, żeby nie niszczyć środowiska.

Na koniec mogę podziękować rządowi za to, że rozważył kwestię tego rozporządzenia pod względem zrównoważonego rozwoju, to znaczy wziął pod uwagę i aspekty gospodarcze, i socjalne, i środowiskowe w sensie ekologicznym. Myślę, że uzasadnienie stanowiska rządu jest bardzo dobre, jak najbardziej jestem za tym stanowiskiem. Dziękuję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Pytania, uwagi?

Ja mam takie pytanie: ile właściwie mamy w tej chwili statków? A druga rzecz, jeżeli chodzi o recykling: gdzie on jest głównie realizowany? Pamiętam, chyba wszyscy pamiętamy, ten głośny przypadek statku, który chyba nie miał... Nie dotyczyło to recyklingu, ale chodziło o azbest. Potem były protesty itd....

(*Głos z sali: Rotterdam...*)

No tak. Co się potem działo? Bo są jakieś przepisy, które to regulują czy regulowały, a mimo to były protesty.

Proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiołko:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący!

Wysoka Komisjo!

Otóż polscy armatorzy dysponują około setką statków. Z tego większość przypada na PŻM, który posiada około osiemdziesięciu statków, niestety pod obcymi banderami, w większości Cypru, chyba też Malty, a także Panamy czy

Liberii. Następnym armatorem, który ma znaczącą liczbę statków, jest Chipolbros posiadający siedemnaście statków, z czego de facto połowa to są statki polskie. Mamy kilka statków w PŻB, która jest w trakcie prywatyzacji; jest jeszcze Unity Line operująca promami; jest Euroafrica, która jest już w zasadzie prywatną firmą, powoli przenoszącą się na Cypr, ale jeszcze funkcjonuje i operuje tymi statkami. Jest jeszcze POL-Euro i Polskie Linie Oceaniczne, w sumie one dysponują... Jest jeszcze Pol-Levant, przepraszam... One dysponują chyba siedmioma statkami...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak że w sumie jest około stu statków, takich statków handlowych spełniających standardy konwencyjne. Oczywiście są jeszcze drobni, mali armatorzy, którzy w większości uprawiają żeglugę krajową bądź bardzo przybrzeżną. Są to na przykład Żegluga Gdańska czy żegluga kołobrzeska. To są tacy pomniejsi armatorzy, którzy najczęściej uprawiają żeglugę pasażerską, ale zdarza się, że mają też pojedyncze jednostki towarowe. Pozostała część to są prywatni armatorzy posiadający po jednej lub po kilka jednostek, uprawiający żeglugę przybrzeżną, która spełnia w szczególności standardy turystyki kwalifikowanej, coś takiego. Tak mniej więcej przedstawia się sytuacja na dziś.

Czy coś jeszcze?

(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Gdzie jest ten recykling...)

Aha, recykling. Recykling najczęściej odbywa się właśnie, tak jak już wspomniałam, w Bangladeszu i Indiach, zaś w Europie złomowaniem zajmuje się Turcja. Były kiedyś stocznie złomowe w Hiszpanii, ale biznes stoczniowy w Europie zaczął trochę upadać, z różnych względów, i te stocznie przestały się liczyć. Tak że z państw europejskich to jest w zasadzie tylko Turcja, która w tym przypadku oczywiście będzie pod szczególnym ostrzałem, bo od razu wchodzi w ten proces... Oczywiście jeśli nadal będzie złomowała. To, co się dzieje na plażach Bangladeszu czy Indii... Ta sprawa rzeczywiście wymaga dużej ostrożności i czujności, bo...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, chałupniczy system złomowania statków.

(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: A jak było z tym Rotterdamem?)

A z Rotterdamem... To była troszeczkę źle przeprowadzona akcja, a w sumie to mógłby być dla polskiej stoczni bardzo ciekawy interes. W konsekwencji protestów i w związku z pewnymi, nie do końca jasnymi, intencjami

armatora statek został zatrzymany w Polsce i nie uzyskał zgody na oczyszczenie. Ten statek był przygotowywany do pełnienia funkcji hotelowej. Najprawdopodobniej zostanie on ponownie postawiony w Rotterdamie jako statek historyczny i będzie atrakcją turystyczną. W końcu statek został rozebrany z azbestu w Niemczech. Przypuszczam, że gdyby firma, która przeprowadzała cały ten proces, była do końca uczciwa, to prawdopodobnie nie byłoby problemów. Ale niestety, oni chcieli chyba zaoszczędzić i ukryć pewne rzeczy, co zostało ujawnione i w związku z tym wszczęte zostały postępowania administracyjne prowadzące do ukarania czy do jakichś tam zakazów. Jednocześnie protesty ekologów, decyzje różnych instytucji, wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska i dyrektora urzędu morskiego związane z inspekcją, która wykazała niezgłoszoną obecność materiałów niebezpiecznych, to wszystko spowodowało, że sytuacja nabrała charakteru trochę awanturniczego i z tego nie można już było wybrnąć. A byłby to prawdopodobnie całkiem dobry interes, bo na pewno nasze stocznie również spełniałyby standardy związane z ekologicznym oczyszczaniem tego statku, przede wszystkim z tych azbestowych izolacji.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Tak, tak, oczywiście...

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję za te wyjaśnienia.

Czy są inne pytania, wątpliwości? Nie słyszę.

Rozumiem, że propozycja pana senatora sprawozdawcy jest taka, aby komisja pozytywnie zaopiniowała projekt rozporządzenia Parlamentu i Rady.

Czy są inne propozycje w tej sprawie? Nie ma.

Pani Minister, to my, już bez głosowania, wydajemy pozytywną opinię na temat tego rozporządzenia.

Dziękuję bardzo pani minister i pani naczelnik za udział w posiedzeniu komisji. Zamykam ten punkt.

Kolejny punkt to propozycja prezydium, aby przyjąć bez uwag trzy akty ustawodawcze. Są to akty o symbolach COM (2012) i numerach: 134, 129 i 109.

Jeżeli nie usłyszę głosów sprzeciwu, to będzie znaczyło, że komisja zgadza się z propozycją prezydium. Nie słyszę sprzeciwu. Wobec tego przyjmujemy to.

Proszę państwa, wyczerpaliśmy porządek dzisiejszego posiedzenia. Wobec tego zamykam to nasze spotkanie. Do zobaczenia na kolejnym posiedzeniu.

(Koniec posiedzenia o godzinie 9 minut 20)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii