

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 128)
z dnia 30 lipca 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 128)

30 lipca 2026 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– wniosek Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej o ponowne rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2797).

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Zbigniew Bogucki** szef Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej wraz ze współpracownikami, **Andrzej Ulida** zastępca głównego księgowego, kierownik Zespołu Analiz Strategicznych i Projektów Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wraz ze współpracownikami, **Marcin Talwik** sekretarz generalny Związku Armatorów Polskich, **Radosław Stefaniak** sekretarz generalny Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska**, **Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Jarosław Lichocki**, **Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł **Kacper Płażyński (PiS)**:

Droży państwo, jesteśmy już wszyscy, więc proszę o zajmowanie miejsc. Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi i Śródlądowej.

Dzisiaj w porządku obrad mamy jeden punkt, a mianowicie rozpatrzenie wniosku Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej o ponowne rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2797).

Przypominam, droży państwo, że 2 lipca tego roku prezydent odmówił podpisania ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza i przesłał do Sejmu wniosek o ponowne rozpatrzenie ustawy. Marszałek Sejmu 15 lipca skierował wniosek prezydenta do Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi i Śródlądowej w celu rozpatrzenia. Poproszę pana ministra Boguckiego o przedstawienie stanowiska pana prezydenta.

Szef Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej **Zbigniew Bogucki**:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, wszyscy szanowni państwo, mam zaszczyt, honor i godność, tak jak pan przewodniczący już powiedział, przedstawić główne motywy, które legły u podstaw odmowy podpisania przez pana prezydenta przedmiotowej ustawy. Oczywiście treść i ustawy, i wniosku o ponowne rozpatrzenie ustawy przez Wysoki Sejm są znane. Uzasadnienie wniosku pana prezydenta jest również państwu znane, więc postaram się skupić na zasadniczych kwestiach. Chociaż troszkę to potrwa, będę starał się ograniczać czasowo.

W pierwszej kolejności należy zauważyć, że nadrzędną zasadą, jaką powinny kierować się organy wdrażające regulacje prawne Unii Europejskiej, jest dbanie o to, żeby nowe przepisy miały charakter implementacji racjonalnej. Oznacza to, że powinny zawierać tylko to, co jest konieczne do wdrożenia, bez nakładania na przedsiębiorców oraz polskie organy administracji dodatkowych obowiązków, które mogłyby pogorszyć konkurencyjność polskiej gospodarki, stworzyć dodatkowe bariery regulacyjne utrudniające prowadzenie działalności gospodarczej bądź też zwiększyć koszty tworzenia i utrzymania miejsc pracy w Polsce. Uchwalona ustawa, niestety, nie spełnia tych wytycznych, a wręcz przeciwnie, tworzy bariery regulacyjne i w efekcie znacząco utrudnia funkcjonowanie transportu morskiego w Polsce.

Negatywny wpływ regulacji w tym obszarze wiąże się przede wszystkim z koniecznością corocznego przygotowania dokumentacji przez armatorów odrębnie dla każdego statku oraz poddawania jej weryfikacji przez akredytowane podmioty, co generuje w sumie nieznane obecnie koszty. Co więcej, projektodawca wyraźnie wskazał, że nowe przepisy generują również nowe obowiązki także dla organów administracji morskiej, to jest dla dyrektorów urzędów morskich

zarówno w Szczecinie, jak i w Gdyni, oraz dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, związane z realizacją wymogów rozporządzenia. Z drugiej strony ustawa nie przewiduje żadnego mechanizmu wsparcia dla administracji morskiej w wykonywaniu tych obowiązków w postaci na przykład nowych etatów czy dodatkowego finansowania. Sytuacja ta oznacza, że wskazane organy będą zobowiązane wykonywać bądź byłyby zobowiązane wykonywać dodatkowe i trudne zadania dzięki pracy obecnej kadry urzędników i z wykorzystaniem obecnych zasobów. Krótko mówiąc, więcej obowiązków, poważne obowiązki, dużo obowiązków bez żadnego wsparcia ani kadrowego, ani finansowego dwóch polskich urzędów morskich. Projektodawcy nie zadbali o to, żeby koszty wdrożenia europejskiej regulacji, tak naprawdę klimatycznej, dla polskich armatorów i związane z tym obowiązki administracyjne, były w jakikolwiek sposób, choćby tylko na początku obowiązywania owych regulacji rekompensowane. Zdaniem pana prezydenta istnieją możliwości wdrażania przywołanych wcześniej rozporządzeń Unii Europejskiej, mówimy tu przecież o dwóch rozporządzeniach, które będą mniej dolegliwe dla polskich przedsiębiorstw sektora morskiego i logistycznego, portów morskich oraz polskiej administracji morskiej.

Jeżeli chodzi o paliwa odnawialne w transporcie morskim, biorąc pod uwagę, że rozporządzenie 2023/1805 zawiera regulację, której deklarowanym celem jest upowszechnienie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz zastępczych źródeł energii na statkach zawijających do portów morskich lub z nich wypływających, to główne zadanie polskiego ustawodawcy przy wdrażaniu owych regulacji powinno koncentrować się na wypracowaniu takich rozwiązań prawnych, które będą wspierać cały sektor transportu morskiego z wykorzystaniem tych właśnie paliw. Tymczasem nie można nie zauważyć, że ustawodawca skoncentrował się na kwestiach czysto formalnych, związanych z procedurami nakładania kar na armatorów i ich egzekwowania. Dodatkowo zrobił to w sposób dla nich niekorzystny, wręcz utrudniający ochronę prawną interesów. Jednocześnie ustawa nie zakłada istotnych mechanizmów wsparcia finansowego dla polskich armatorów na modernizację floty statków objętych obowiązkiem dekarbonizacji używanych paliw, nie zapewnia realnego wsparcia dla portów morskich w zakresie spełniania przez nie wynikającego z rozporządzenia obowiązku dostarczania zasilania w energię elektryczną z lądu czy wsparcia krajowej produkcji odnawialnych paliw okrętowych.

W konsekwencji nowe przepisy mogą doprowadzić do wzrostu kosztów transportu morskiego realizowanego zarówno z Polski, jak i do polskich portów, gdyż armatorzy operujący starszymi jednostkami pływającymi będą zmuszeni do płacenia kar finansowych, jeżeli nie będą w stanie spełnić wymogów w zakresie dopuszczalnej średniej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku. Zdaniem pana prezydenta kary finansowe nakładane na armatorów nie mogą stanowić jedyne narzędzia, którym dysponuje państwo, żeby nakłonić sektor gospodarki morskiej do dekarbonizacji zgodnej z oczekiwaniami polityki klimatycznej Unii Europejskiej, cokolwiek byśmy o tej polityce myśleli.

Na dziś wiemy, że z rozporządzenia wynika kroczący wzrost udziału paliw odnawialnych w sektorze transportu morskiego. Bez szerokiego programu inwestycji w produkcję i dostarczanie paliw odnawialnych dla sektora transportu morskiego, na przykład biometanolu, LNG, a nawet wodoru, sami zablokujemy sobie transport morski. Mając na względzie konieczność stosowania restrykcyjnych przepisów przywołanego rozporządzenia, należy podkreślić, że na gruncie tego rozporządzenia możliwe jest poszukiwanie takich rozwiązań prawnych, które będą wspierać kosztowne procesy dekarbonizacji sektora transportu morskiego. Cytuję: „Państwa członkowskie starają się zapewnić, żeby dochody uzyskane z kar lub równoważników ich wartości finansowej były wykorzystywane do wspierania szybkiego wdrażania i stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim” – uwaga – „przez stymulowanie produkcji większych ilości paliw odnawialnych i niskoemisyjnych dla sektora morskiego, ułatwianie budowy odpowiednich obiektów do bunkrowania lub infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu w portach i wspierania rozwoju, testowania i wdrażania we flocie najbardziej innowacyjnych technologii w celu osiągnięcia znaczących redukcji emisji.”. Koniec cytatu.

W ocenie Prezydenta Rzeczypospolitej zaproponowany w ustawie mechanizm zasilania Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej środkami finansowymi pochodzącymi z nakładanych przez dyrektorów urzędów morskich kar jest po prostu niewystarczający, gdyż nie gwarantuje, że pozyskane środki zostaną skierowane na programy inwestycyjne bezpośrednio dedykowane sektorowi transportu morskiego. Przewidywana wielkość środków finansowych pochodzących z nakładanych kar w latach 2026–2030 ma wynieść nieco ponad 12 mln zł rocznie i około 37 mln zł rocznie w latach 2031–2034. Bardzo wyraźnie trzeba

podkreślić, że jest to kwota dalece niewystarczająca do zapewnienia finansowania inwestycji we wszystkich kluczowych gospodarczo polskich portach.

Ministerstwo Infrastruktury przygotowując projekt ustawy, nie przedstawiło żadnego programu realizacji niezbędnych inwestycji w tym zakresie. Nie wiemy, czy polskie porty morskie przygotowują się już do dostarczania paliw odnawialnych do statków. Nie wiemy, czy została opracowana lista niezbędnych do realizacji inwestycji sektorowych wraz z oszacowaniem kosztów tych inwestycji, które pozwolą na wypełnienie w kolejnych latach wymogów obniżenia średniorocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku. Nie wiadomo również, żeby została przygotowana aktualizacja obowiązującego od 2019 r. Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 r. w zakresie umożliwiającym realizację niezbędnych inwestycji w sektorze transportu morskiego, obejmujących dostawę paliw odnawialnych, które będą produkowane w Polsce.

Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej niewątpliwie pełni ważną rolę w systemie finansowania inwestycji w zakresie ochrony środowiska, jednak specyfika sektora gospodarki morskiej i skala niezbędnych inwestycji wymagają, w ocenie pana prezydenta, wypracowania odrębnego, wieloletniego programu wsparcia na wzór chociażby rządowego Programu budowy dróg krajowych do 2030 r. z perspektywą do 2033 r. Brak wieloletniego programu dedykowanego sektorowi transportu morskiego osłabia nasze możliwości, ambicje uczynienia z polskich portów morskich kluczowych elementów europejskiego systemu transportowego.

Jeżeli chodzi o system nakładania, uiszczania i pobierania kar wynikających, mających swoją podstawę w rozporządzeniu, duży niepokój budzą także przepisy uchwalonej ustawy, które regulują mechanizm nakładania i uiszczania, a także pobierania kar związanych z brakiem wypełnienia obowiązków nałożonych rozporządzeniem. Wątpliwości prawne budzi przede wszystkim, po pierwsze, brak proporcjonalności kar nakładanych na armatorów. Kary mają być wymierzane bezpośrednio na podstawie rozporządzenia 2023/1805 według wzoru zawartego w załączniku nr 4b do rozporządzenia i, uwaga, nie podlegają żadnemu miarkowaniu, które dzisiaj jest po prostu standardem na gruncie Kodeksu postępowania administracyjnego. Po drugie, natychmiastowa wykonalność kar nakładanych na armatorów wynikająca wprost z ustawy, bez możliwości zaskarżenia tego rygoru. Po trzecie, konieczność stosowania przepisów Ordynacji podatkowej do nakładania i egzekwowania kar wynikających z rozporządzenia, co nadaje zobowiązaniom z tego tytułu charakter, uwaga, zobowiązań o charakterze podatkowym, chociaż nie jest to ani wymagane przepisami europejskimi, ani nie wynika właśnie z istoty tych zobowiązań. To nie są zobowiązania podatkowe, żeby korzystać z mechanizmów, które są właściwe przy niektórych przepisach czy stosowanych regulacjach dotyczących wprost prawa podatkowego.

Wreszcie, po czwarte, brak zasad nakładania pozostałych kar na armatorów, przewidzianych przepisami ustawy. Kary nakładane na armatorów za brak stosowania przepisów rozporządzenia mogą wynosić w przeliczeniu około 250 tys. zł. Ustawodawca nie określił też jednoznacznie, czy kary te nakładane są w trybie Ordynacji podatkowej, jak w przypadku kary z rozporządzenia bezpośrednio, czy też w trybie Kodeksu postępowania administracyjnego, odsyłając w tym względzie do ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

To wszystko razem wzięte sprawia, że przyjęte przez Sejm przepisy tworzą bardzo restrykcyjny system nakładania kar finansowych na armatorów, w ramach którego zobowiązania wynikające z tychże kar mają charakter zobowiązań podatkowych ze wszystkimi tego konsekwencjami prawnymi przewidzianymi Ordynacją podatkową. Tymczasem nie można nie zauważyć, że przepis rozporządzenia stanowi, cytuje: „Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i przyjmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonania. Przewidziane kary muszą być skuteczne” – uwaga – „proporcjonalne i odstraszające”. Oznacza to, że wypełnienie obowiązków wynikających z przepisu europejskiego rozporządzenia mogłoby się odbywać równie dobrze w oparciu o procedurę nakładania kar przewidzianą w Kodeksie postępowania administracyjnego, która ma charakter dużo mniej restrykcyjny niż procedura z Ordynacji podatkowej i zasadniczo dopuszcza możliwość miarkowania kar pieniężnych dla podmiotów objętych sankcjami. Jest to jeden z kluczowych elementów ustawy wymagających poprawy.

Sprawozdania. Kolejnym elementem, który budzi zastrzeżenia pana prezydenta, są przepisy związane z pracą weryfikatorów i wynikający z przyjętej regulacji faktyczny brak możliwości

dokonania urzędowej weryfikacji obliczeń. Należy zwrócić uwagę, że sama procedura opisana w ustawie zakłada możliwość dokonania przeglądu obliczeń lub pomiarów na podstawie wniosku armatora. Organem uprawnionym do dokonania takiego przeglądu jest właściwy miejscowo dyrektor urzędu morskiego. Zgodnie z przepisem art. 14c ust. 3 ustawy, rozpatrując wniosek, o którym mowa w ust. 1, właściwy dyrektor urzędu morskiego może wystąpić do Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami o wydanie opinii w przedmiocie spójności danych zawartych w sprawozdaniu. A zatem, zgodnie z przyjętą ustawą, jedynie Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami ma możliwość wydania opinii odnośnie do oceny weryfikacyjnej oraz obliczeń weryfikatora. Ustawodawca nie przewidział możliwości wykonania innego dowodu lub ścieżki sprawdzenia pracy weryfikatora przez inny podmiot.

Dodatkowo dyrektor urzędu morskiego nie jest związany wnioskiem armatora i nie ma obowiązku skorzystania z opinii Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami. Tego typu sytuacja ogranicza możliwość rzetelnej weryfikacji obliczeń lub pomiarów zawartych w sprawozdaniu, i to w sytuacji, w której Kodeks postępowania administracyjnego w art. 75 §1 zapewnia daleko idącą swobodę dowodową, tak dla strony postępowania, jak i dla organów administracji. W szczególności dowodem mogą być dokumenty, zeznania świadków, opinie biegłych czy oględziny. W sytuacji, w której większość armatorów operujących w polskich portach morskich ma siedzibę poza granicami Polski, tym bardziej należy zapewnić możliwość skorzystania z innych podmiotów niż Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami, to jest innych niezależnych biegłych.

Ponadto regulacja zawarta w ustawie przewiduje natychmiastową wykonalność decyzji dyrektora urzędu morskiego podejmowanej w oparciu o obliczenia weryfikatora, co ogranicza prawa armatorów do rzetelnego rozpoznania sprawy przez organy administracji i ma swoje dalsze konsekwencje. Biorąc pod uwagę, że ustawa nie przewiduje zwiększenia liczby etatów w urzędach morskich, ani w Szczecinie, ani w Gdyni, w zakresie niezbędnych do realizacji obowiązków sprawozdawczych oraz do wydania decyzji w terminach przewidzianych ustawą, może to skutkować niemożnością zagwarantowania przez państwo przeprowadzenia rzetelnej procedury administracyjnej oraz następnie skutecznej kontroli sądowej wydanej decyzji, a po stronie armatorów koniecznością zapłaty kar finansowych. Mamy zatem do czynienia z sytuacją bardzo niekorzystną dla armatorów, gdzie w grę wchodzi duże kary i, niestety, brak gwarancji przeprowadzenia uczciwej procedury dowodowej. To także wymaga poprawienia.

Jeżeli chodzi o kolejną ważną kwestię, która legła u podstaw odmowy złożenia podpisu przez pana prezydenta, chodzi o portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków. Wątpliwości pana prezydenta budzą także zmiany regulacji prawnej dotyczące portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. Ustawodawca zaproponował istotną zmianę mającą na celu, cytując: „uszczelnienie systemu gospodarowania odpadami ze statków, której głównym założeniem jest ograniczenie możliwości świadczenia usług w zakresie odbioru odpadów ze statków przez firmy zewnętrzne, które nie są włączone w portowe plany gospodarowania odpadami”. W praktyce oznacza to, że tylko firmy mające stosowne upoważnienia od zarządów portów będą mogły świadczyć usługi odbioru odpadów z zawijających do portów statków. Mechanizm udzielania upoważnień przez spółki zarządzające portami nie został określony w ustawie i nie jest znane, czy będzie jawny i konkurencyjny. Skoro nie wiadomo, na czym rzeczywiście ma polegać mechanizm owego uszczelniania wyboru podmiotów do odbioru odpadów ze statków, to regulacja ta może być zachętą do dokonywania wyborów, niestety, pozamerytorycznych.

Podsumowując, w imieniu pana prezydenta wyrażam przekonanie, że rząd przygotowuje nową regulację prawną, która nie tylko zapewni prawidłowe stosowanie przepisów europejskich w zakresie monitorowania emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach morskich, ale będzie także zawierała przepisy umożliwiające armatorom oraz całej gospodarce morskiej zapewnienie systemowego wsparcia w procesie dekarbonizacji. Pan prezydent za konieczne uznaje przygotowanie programu wsparcia produkcji paliw odnawialnych dla transportu morskiego w Polsce z polskich surowców, na przykład w postaci bioetanolu. Zgodnie z regulacjami europejskimi, brak spełnienia wymogu dekarbonizacji paliw używanych przez statki zawijające do portów morskich wiąże się z nakładaniem kar finansowych na armatorów statków, bez względu na banderę, pod jaką pływają oraz z możliwością zatrzymania statku lub odmowy jego obsługi w porcie. Nie jest to jednak, w naszej ocenie, optymalna droga budowy konkurencyjności polskich portów. Zamiast nakładać i egzekwować kary finansowe, które oczywiście w pewnych przypadkach mogą i będą miały zastosowanie, wdrażajmy przede wszystkim

narzędzia służące inwestycjom w produkcję odnawialnych paliw okrętowych w Polsce. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie ministrze, za szczegółowe przedstawienie sprawy. Jako że jest to projekt rządowy, otwierając dyskusję, poproszę pana ministra, jak rozumiem, o odniesienie się. Proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo parlamentarzyści, pozwólcie państwo, że przedstawię stanowisko Ministerstwa Infrastruktury do weta, które zastosował pan prezydent. Chciałbym zacząć od tego, że przede wszystkim realizacja zapisów przyjętych w ustawie jest tylko i wyłącznie implementacją minimalną prawa unijnego. Przypomnę, że kwestie wynikające z realizacji kwestii związanych z Zielonym Ładem zostały przyjęte przez premiera Morawieckiego w 2023 r. Jest to ich konsekwencja.

Ale zaczynając od początku, chciałbym zwrócić uwagę przede wszystkim, że po pierwsze, podstawowym celem ustawy jest zapewnienie wykonania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego w sprawie zastosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim. Po pierwsze, przepisy rozporządzenia FuelEU Maritime stosuje się bezpośrednio. Bez względu na to, czy ustawa będzie funkcjonowała czy nie, bezpośrednio armatorzy muszą stosować się do wytycznych właśnie tego rozporządzenia wynikającego ze spraw związanych z Zielonym Ładem. Po drugie, co kluczowe, przepisy ustawy nie nakładają nowych obowiązków, w szczególności na armatorów, natomiast wskazują organy odpowiedzialne w Polsce za realizację zadań państwa administrującego, przewidzianych prawem Unii Europejskiej. Po pierwsze, prawo stosuje się bezpośrednio, po drugie, nie ma tu dodatkowych żadnych obowiązków nakładanych na armatorów w ramach ustawy.

Dzisiaj jesteśmy państwem administrującym dla 21 armatorów, którzy mają flotę łącznie 149 statków. Co ci armatorzy muszą zrobić na podstawie rozporządzenia? Przede wszystkim zatrudnić weryfikatora spośród podmiotów akredytowanych przez państwa członkowskie. Po drugie, złożyć plan monitorowania do wybranego weryfikatora. Trzeba było to zrobić do 31 sierpnia 2024 r. Po trzecie, prowadzić monitoring zgodnie z zatwierdzonym planem monitorowania. Po czwarte, złożyć do weryfikatora raport za rok 2025. Zostało to zrobione do końca stycznia tego roku.

Od 1 lipca tego roku, czyli od tego miesiąca, inspekcja państwa portu, tak zwane PSC, w każdym europejskim porcie weryfikuje, czy statek posiada dokument zgodności FuelEU, a brak tego dokumentu oznacza kary finansowe. Brak dokumentu przez dwa kolejne okresy sprawozdawcze będzie skutkować wydaniem nakazu wydalenia z portu. Należy z całą mocą podkreślić, że rozporządzenie FuelEU Maritime obowiązuje we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej. Od 1 stycznia 2025 r. armatorzy ponoszą koszty związane z koniecznością spełnienia jego wymogów, takich jak zatrudnienie weryfikatora czy monitorowanie i raportowanie emisji. Od 1 lipca tego roku Port State Control w każdym europejskim porcie wymaga od statku dokumentu zgodności FuelEU, a za jego brak nakładane są opłaty finansowe. A więc weto prezydenta nie znosi żadnego z tych obowiązków ani żadnego z tych kosztów.

Dla jasności chciałbym podkreślić to jeszcze raz, tłumacząc cały mechanizm. Jeżeli rozporządzenie traktuje się w sposób bezpośredni i armatorzy spełniają wszystkie wymagania, to dostają od weryfikatora dokument zgodności, co uprawnia ich do tego, żeby wpływać do wszystkich portów europejskich, nie tylko do polskich. Jeżeli okaże się, że przekroczyli limit emisji, to wtedy muszą zapłacić specjalną opłatę, a certyfikat musi wtedy wydać administracja morską, czyli urząd morski. Ta ustawa tylko tego dotyczyła. Jeżeli nie mamy wskazanego podmiotu, jakim jest urząd morski, który może wydać certyfikat, to znaczy, że Port State Control w każdym europejskim porcie, nie tylko w porcie polskim, może zabronić statkowi wpływania do tegoż portu. A zatem to nie jest działanie, które wspiera i chroni branżę morską. To jest działanie przeciwko branży morskiej.

Teraz chciałbym zwrócić uwagę na ważne podsumowanie. Po pierwsze, brak ustawy oznacza brak możliwości wykonywania zadań przez urzędy morskie, a w konsekwencji utrudnia działalność polskich i zagranicznych armatorów przypisanych do Polski jako państwa administracyjnego i naraża armatorów na wysokie kary pieniężne za brak dokumentu zgodności FuelEU, a w kolejnych latach na wydalenie z europejskiego portu lub odmowę zgody na wejście. Po drugie, brak ustawy oznacza brak wsparcia finansowego branży morskiej w trwającym

procesie dekarbonizacji, oznacza bowiem brak podstawy prawnej do przekazania wpływów z kar FuelEU do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej na programy priorytetowe dedykowane w całości na cele dekarbonizacyjne. W końcu brak ustawy to również brak możliwości skorzystania z procedur odwoławczych względem obliczeń wykonanych przez weryfikatorów. To ustawa wskazuje dyrektorów urzędów morskich i nadaje podstawę prawną do rozpatrzenia wniosku armatora kwestionującego wyliczenia weryfikatora. To też armatorom jest zabierane.

Co bardzo istotne, 30 kwietnia tego roku pan prezydent podpisał ustawę z dnia 13 marca o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw. Tamta ustawa zawierała podobne regulacje i zapewniała wykonanie rozporządzenia ReFuelEU Aviation mającego zastosowanie dla sektora lotniczego. Cytując pana prezydenta: „Podpisałem ustawę o zrównoważonym paliwie lotniczym. Brak zgody na tę ustawę nie zniósłby obowiązków, a raczej pogłębiłby chaos i niepewność prawną dla polskich przedsiębiorstw oraz całego sektora lotniczego. Ta decyzja została podjęta po szerokich konsultacjach. Szczególnie dziękuję członkom prezydenckich rad: gospodarczej i biznesu, którzy bardzo aktywnie uczestniczyli w tym procesie i potwierdzili zasadność przyjęcia tej ustawy. Państwo musi być odpowiedzialne. Podpisuję tę ustawę nie dlatego, że jest ustawą idealną, ale dlatego, że jej brak byłby po prostu błędem.”. I niestety, to właśnie oznacza weto pana prezydenta do ustawy o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki. Nie znosi ono obowiązków nałożonych prawem Unii Europejskiej, natomiast pogłębia chaos i niepewność prawną dla polskich przedsiębiorstw żeglugowych oraz całego sektora morskiego. Państwo musi być odpowiedzialne i dlatego prezydenckie weto powinno zostać odrzucone.

Jeżeli chodzi o podobieństwa pomiędzy rozwiązaniami dedykowanymi transportowi morskiemu i transportowi lotniczemu, są one następujące. Obie regulacje realizują Europejski Zielony Ład z 2023 r. Po drugie, są to rozporządzenia unijne, które stosuje się bezpośrednio w państwach członkowskich Unii Europejskiej. Po trzecie, promują one wykorzystanie paliw niskoemisyjnych. Po czwarte, wprowadzają stopniowe zwiększanie wymogów w zakresie wykorzystywania tych paliw. I po piąte, oba reżimy prawne mają system monitorowania, raportowania i karania. Stąd dziwne jest to, że podpisanie jednej ustawy jest pokazaniem sprawności i odpowiedzialności państwa w sektorze lotniczym, a w sektorze morskim już jest czymś zupełnie odwrotnym.

Teraz tak. Odnosząc się do wszystkich tych argumentów, które zostały wskazane, chciałbym odnieść się do pierwszego, gdzie usłyszeliśmy od pana ministra, co też przejawiało się w stanowisku pana prezydenta, że trzeba powstrzymać Zielony Ład. Po pierwsze, przepisy rozporządzenia FuelEU Maritime, będące częścią Zielonego Ładu, przyjęto w okresie rządu pana premiera Morawieckiego. Przepisy te stosuje się bezpośrednio. Weto nie znosi żadnego obowiązku dla armatorów. To po pierwsze.

Następnie przepisy powinny mieć charakter implementacji minimalnej, a ustawa nie zawiera systemowego wsparcia dla dekarbonizacji sektora morskiego. Pan minister przedstawił tutaj szczegóły. Chcę zwrócić uwagę, że ustawa realizuje właśnie minimalne cele, to znaczy wskazuje jedynie organy odpowiedzialne za egzekwowanie kar i wydawanie dokumentów zgodności, co jest oczywiste z punktu widzenia minimalnych wymogów. Żadne wymogi środowiskowe nie są tu dodatkowo nakładane.

Po trzecie, brak gwarancji wykorzystania środków z kar FuelEU na potrzeby sektora morskiego to jest również nieprawda. Po pierwsze, przepisy, które są zawarte w projekcie ustawy, wskazują jasno, że 99% przychodów z tytułu kar FuelEU będzie służyć wspieraniu działań, które będą służyć dekarbonizacji floty. Jedynie 1% przychodów przeznacza się na cele dotyczące obsługi funduszu.

Po czwarte, pan minister mówił między innymi o zbyt restrykcyjnym i nieproporcjonalnym systemie kar. Po pierwsze, wysokość i metodologia obliczania kar FuelEU wynika bezpośrednio z rozporządzenia unijnego. Kary są naliczane przez weryfikatora, a nie przez organy państwa administrującego. Państwa członkowskie Unii Europejskiej nie mają dowolności w tym zakresie. To po pierwsze. Po drugie, wysokość kar, tak jak wspominałem, oblicza weryfikator, a wskazany w ustawie rygor natychmiastowej wykonalności kar wynika z potrzeby dotrzymania określonych w rozporządzeniu FuelEU Maritime terminów w zakresie wydawania dokumentów zgodności FuelEU.

Pojawiały się tutaj argumenty o ryzyku osłabienia konkurencyjności polskich armatorów i polskich portów. Jest to argument zupełnie chybiony. Rozporządzenie FuelEU Maritime obowiązuje od początku 2025 r. Jak państwo widzicie, przeładunki w polskich portach są na bardzo

wysokim poziomie w kontekście przeładowanych kontenerów. 3900 tys. TEU to absolutny rekord w historii Polski. To po pierwsze. I po drugie, jeżeli chodzi o konkurencyjność armatorów, to weto do ustawy pogarsza pozycję konkurencyjną naszych armatorów. Jeżeli dojdzie do sytuacji, w której armator nie będzie mógł uzyskać dokumentu i Port State Control w innym europejskim kraju, niekoniecznie w Polsce, będzie wymagał od niego tego dokumentu, a armator nie będzie go miał, to wtedy będzie miał zakaz wpływania do tego portu. Więc jest to działanie, które pogarsza konkurencyjność polskich armatorów, a nie odwrotnie. Dotyczy to oczywiście wszystkich europejskich portów. To dla jasności.

Jeżeli pan prezydent zwracał uwagę w uzasadnieniu podpisu dla spraw związanych z paliwem lotniczym na uczestnictwo przedsiębiorców czy strony społecznej w całym tym procesie, to bardzo żałuję, że nie wsłuchał się w głos przedsiębiorców żeglugowych. Myślę, że przedstawiciele Związku Armatorów Polskich, Polskiego Związku Przedsiębiorstw Żeglugowych, PZPŻ również przedstawiają swoje stanowisko w tym zakresie.

Obiektywnie patrząc i mówiąc tutaj w pełni szczerze, to jest implementacja przepisów unijnych. To, co musieliśmy zrobić w sposób minimalny, zrobiliśmy. Chodzi tu tylko i wyłącznie o to, żeby urząd morski jako administracja morska, jako organ niezbędny do wydawania certyfikatów, miał podstawę prawną, żeby je wydawać. Brak takiej możliwości nie sprawi, że armatorzy nie będą mieli obowiązków wynikających z rozporządzenia FuelEU. Dalej będą je mieli. Pogłębi się tylko chaos w przypadku, kiedy nie będą w stanie spełnić wymagań i będą musieli zapłacić dodatkowe opłaty. Może ich to narazić na pogorszenie pozycji konkurencyjnej.

Bardzo żałuję, panie ministrze, że zanim pan prezydent podjął decyzję o wecie, nie mieliśmy okazji porozmawiać, dlatego że może przedstawilibyśmy te argumenty w sposób zrozumiały i nie mielibyśmy tak skomplikowanej sytuacji, z jaką mamy dzisiaj do czynienia. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Na wstępie muszę odnieść się do tego, od czego pan zaczął.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Nie musi pan. Może pan.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Muszę, dlatego że wyszedł pan poza zakres dzisiejszego posiedzenia i obarczył pan winą za tzw. Zielony Ład, głosowania w 2023 r., sugerując, że rząd Prawa i Sprawiedliwości popierał te zmiany. W 2023 r. było czternaście głosowań w Radzie Europejskiej. Były głosowane kwalifikowaną większością. W dwunastu głosowaniach rząd Prawa i Sprawiedliwości był przeciwko, w dwóch się wstrzymał. Co więcej, następnie zaskarżył tę procedurę do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Nie jestem pewien, ale zdaje się, że państwa rząd tę skargę wycofał, ale tu nie mam stuprocentowej pewności. I tutaj chcę postawić kropkę. Proszę, nie manipulujmy w tych bardzo ważnych dla polskiej racji stanu, dla przyszłości naszej ojczyzny sprawach.

Teraz bardzo konkretne pytanie. Panie ministrze, twierdzi pan, że z uwagi na sposób czy z uwagi na rangę aktu prawnego, który był przyjmowany na poziomie unijnym, Polska nie ma nic do powiedzenia, jeżeli chodzi o sposób implementacji tego dokumentu. Więc jedno bardzo konkretne pytanie, które wydaje mi się bardzo ważne. Jestem przekonany, że polscy przedsiębiorcy żeglugowi bardzo chcieliby zmiany, o której mówił pan minister Bogucki. Czy pan uważa, że w polskiej ustawie musi być Ordynacja podatkowa jako podstawa formalnego procedowania kar, że nie może być stosowany Kodeks postępowania administracyjnego, rzeczywiście dużo lżejszy w swoim zakresie funkcjonowania? Czy pan tak naprawdę uważa?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Poproszę pana dyrektora Pawła Krężela.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Paweł Krężel:

Krótko. Chodzi o to, że kary będą stanowić, jeżeli oczywiście ustawa wejdzie w życie, przychód NFOŚiGW, z którego finansowane będą programy wsparcia armatorów.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie o to pytam, panie dyrektorze. Czy państwo uważacie, że Unia Europejska narzuca nam krajową procedurę, jak mają być rozpatrywane czy prowadzone postępowania dotyczące nałożenia kar? Państwo zaproponowaliście dużo bardziej restrykcyjną procedurę dla przedsiębiorców,

niż przewiduje polskie prawo, w związku z czym nie jest do końca tak, jak mówicie, że z rozporządzeniem nic nie można zrobić. Nie, jego konsekwencje dla polskich przedsiębiorców można formalnie dużo bardziej obniżyć.

Dlatego, drodzy państwo, jeżeli nie macie pewności, to wydaje mi się, że minister Bogucki jednak w tym sporze przedstawił właściwsze stanowisko. Nie róbmy szantażu z firm naszych armatorów, że za chwilę za winę tego, że ustawa nie wejdzie w życie, będą mieć, przepraszam, ale poważne kłopoty. Po prostu stwórzmy takie prawo, żeby implementując prawo unijne, było to prawo możliwie mało dotkliwe dla naszych firm. Tu wszyscy się zgadzamy.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Odpowiem, dlatego że już zebrałem dane na ten temat. Panie przewodniczący, bądźmy poważni. Proszę nie mówić, że kwestie związane z Ordynacją podatkową były głównym powodem zawetowania ustawy, gdyż doskonale wiemy, że nie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie, panie ministrze, ja nie chcę tutaj wchodzić w jakieś polemiki. Ja zadałem panu pytanie, a pan nie chce odpowiedzieć.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

To ja panu już odpowiadam. Po pierwsze, wskazany w ustawie rygor natychmiastowej wykonalności kar FuelEU wynika z potrzeby dotrzymywania określonych terminów w zakresie wydawania dokumentów. To po pierwsze.

Po drugie, zastosowanie względem kar FuelEU mechanizmu Ordynacji podatkowej wynika z faktu, że wpływy z kar mają być wpłacane na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. W związku z tym nie stanowią one nieopodatkowanej należności budżetowej o charakterze publiczno-prawnym w rozumieniu art. 60 ustawy o finansach publicznych. Zaproponowany przepis stanowi regulację analogiczną do zastosowanej w art. 67 ustawy o finansach publicznych do spraw dotyczących właśnie niepodatkowych należności budżetowych o charakterze publiczno-prawnym, do których stosuje się przepisy ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego i odpowiednio przepisy działu III ustawy – Ordynacja Podatkowa. W odniesieniu do pozostałych kar administracyjnych przewidzianych w ustawie należy wskazać, że są one objęte rygiem Kpa i podlegają miarkowaniu przez administrację morską, która każdorazowo ocenia stopień i charakter przewinienia oraz uwzględnia wszelkie okoliczności sprawy. Więc jest to chyba oczywiste. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Oczywistym jest to, że w takim razie po stronie polskiej legislacji jest możliwość zastosowania rzeczywiście Kpa w pełnej procedurze. Widzę, że tutaj jednak się zgadzamy. W związku z tym nie jest tak, że implementacja musi przebiegać słowo w słowo, zresztą nie ma takiej możliwości nawet przy rozporządzeniach. Dlatego ten konkretny argument wydaje mi się słuszny po stronie prezydenta. Kto chciałby jeszcze zabrać głos?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jeszcze jedno słowo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Panie przewodniczący, chciałem dopowiedzieć z codziennej praktyki administracji morskiej i armatorów. Kary obliczają weryfikatorzy, czyli uznane organizacje, a więc organizacje, z którymi armatorzy współpracują od lat. Armatorzy ich wybierają. Pracują oni na zlecenie armatorów. My nie mieliśmy żadnej sytuacji, żeby armator podważał obliczenia. Mieliśmy telefony i pytania, na jaki rachunek wpłacić karę, żeby dostać certyfikat, żeby można było pływać w Unii Europejskiej. Myślę, że armatorzy mogliby się wypowiedzieć, ale naprawdę wysokość kar jest określona w rozporządzeniu. Jest ona taka sama dla całej Unii Europejskiej. Obliczają to weryfikatorzy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie dyrektorze, nie tego dotyczyło pytanie. Jest to jasne, że jak jest wysokość kar, to jest twarda w rozporządzeniu. Rozumiem to. Natomiast mówiłem o konkretnym, jednym z wymienionych

argumentów, żeby pokazać, że chyba nie do końca macie państwo rację. Może trochę dobrej woli sprawi, że po prostu będzie to lepszy projekt przede wszystkim dla armatorów. To, co...

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Mogę?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie może pan, ja teraz chcę skończyć. To, co mówił pan minister, jest prawdą tylko na jednej stronie medalu. Za każdym razem można zastosować tryb konkretnego rodzaju postępowania formalnego, zachowując skutki, że coś jest nieopodatkowane i że coś trafia do takiej, a nie innej instytucji budżetowej. Jest to kwestia tylko zapisów prawnych. Tutaj nie ma jakichś ograniczeń konstytucyjnych czy jakichkolwiek innych po polskiej stronie. Tu się gruntownie nie zgadzam. Nie widzę żadnego powodu, dla którego nie mogłaby być zastosowana lżejsza formalna procedura. Czy są jakieś inne pytania? Pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Oczywiście jest tu zasadnicza kwestia, która zresztą była wyartykułowana na początku wypowiedzi pana ministra Boguckiego. Chodzi o implementację racjonalną, pragmatyczną, zdroworozsądkową, nie chodzi o implementację nadgorliwą, restrykcyjną, opresyjną wobec polskiego armatora i polskiej gospodarki. W ogóle FuelEU Maritime to jest część pakietu Fit for 55, oczywiście strategii europejskiego Zielonego Ładu, strategii politycznej szalonego europejskiego Zielonego Ładu. Jest kwestia tego, że implementacja ustawy, która słusznie została zawetowana przez pana prezydenta, dawała wzrost kosztów, jednocześnie obniżała naszą konkurencyjność.

Po kolei. Wzrost kosztów, jeżeli chodzi o obsługę i o obowiązek monitorowania paliw niskoemisyjnych i odnawialnych. Proszę zwrócić uwagę, że wczoraj na posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej mówiliśmy o sporze, proteście związków zawodowych Urzędu Morskiego w Gdyni oraz w Szczecinie w aspekcie zatrudnienia, w aspekcie niskich zarobków. Teraz obowiązek monitorowania, to wszystko ma być w obsłudze urzędu morskiego. Urząd morski w tej chwili jest już praktycznie niewydolny w aspekcie kapitału ludzkiego, ponieważ kapitał ludzki zbuntował się, dlatego że ma niskie zarobki i szczerze mówiąc, jest traktowany po macoszemu. A tu jeszcze nakładacie obowiązki bardzo, bardzo wielkie, wręcz restrykcyjne i też w jakiejś mierze opresyjne, o których zaraz będę mówił.

Następnie wzrost biurokracji, totalny wzrost biurokracji. Jeżeli chodzi o kary, proszę zwrócić uwagę, że kary wynoszą 250 tys. zł za pojedyncze naruszenie przepisu. Wyobrażacie to sobie, wiedząc o tym, że administracja polska w aspekcie unijnym stosuje tak zwane zjawisko gold-plating, nadregulacji, czyli praktycznie jest bardziej restrykcyjna, opresyjna, niż wymaga to rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady? Zawsze administracja polska wobec naszej gospodarki, naszych armatorów jest bardziej restrykcyjna, opresyjna, niż wymaga to dokument Unii Europejskiej.

I spadek konkurencyjności. Proszę sobie wyobrazić, że nie ma tu tak zwanej klauzuli lustrzanej. Proszę sobie wyobrazić, że nasze polskie i porty europejskie w aspekcie portów spoza krajów Unii Europejskiej będą praktycznie na przegranej pozycji. My będziemy wymagali różnych standardów sanitarnych, pracowniczych, osłonowych, merytorycznych, paliwowych itd., natomiast kraje spoza Unii Europejskiej takich standardów nie przestrzegają, w ogóle nie mają takich standardów. Następnie proszę zwrócić uwagę, że będzie podrożenie transportu morskiego, a jak transport morski zdrożeje, to wszystkie towary w sklepach, wszystko zdrożeje.

Nie ma tutaj implementacji zdroworozsądkowej, tylko praktycznie na siłę. Kwestie kar, Kpa, Ordynacji podatkowej są tego najlepszym przykładem.

I druga kwestia. Leży logistyka. Mówimy o regulacji prawnej gospodarki morskiej, a praktycznie nie mówimy o żadnym procesie i strategii dekarbonizacji, nie mamy żadnych inwestycji strategicznych, nie mamy perspektywy pokoleniowej w aspekcie rozwoju, tylko restrykcje, opresje i szczerze mówiąc, surowe egzekwowanie prawa, straszenie, że jeżeli nie wykonamy tego i tego, to praktycznie będziemy pozbawieni praw korzystania z transportu morskiego, itd. To jest po prostu niegodne, nieuczciwe i szczerze mówiąc, nieuprawnione. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan przewodniczący Wałęsa.

Posel Jarosław Wałęsa (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Te rzeczy już wybrzmiały, ale może trzeba podkreślić je jeszcze raz. Po pierwsze, weto prezydenta nie zwalnia polskich statków z unijnych wymogów. Przepisy FuelEU Maritime obowiązują w całej Unii Europejskiej, niezależnie od tego, czy panu prezydentowi się to podoba czy nie, tak po prostu jest. Różnica polega na czymś innym, zresztą mówił o tym pan minister.

Ustawa wyznacza dyrektorów polskich urzędów morskich jako organy właściwe do wydawania weryfikacji i certyfikatów technicznych. A więc bez ustawy polski armator nie dostanie polskiego dokumentu. Będzie musiał weryfikacji szukać, gdzie? Za granicą? Będzie musiał płacić obcym podmiotom albo ryzykować, że jego jednostka zostanie niedopuszczona do portu bądź w ogóle zostanie zatrzymana. To nie jest ochrona polskiego biznesu w żaden sposób. To jest rzucanie kłód pod nogi polskim armatorom. Trzeba to powiedzieć jasno.

Po drugie, jeszcze mamy drugą stronę, polskie porty. Jeżeli pan prezydent uniemożliwi sprawną obsługę zdawania odpadów i spójnego monitorowania paliw, to czy sprawi, że nasze porty będą bardziej konkurencyjne? Chyba nie. Może sprawi, że staną się mniej wiarygodne dla międzynarodowych przewoźników, którzy może wybiorą sobie inne porty, Hamburg, Rotterdam, Kłajpedę, gdzie procedury są jasne, przejrzyste, dostosowane do standardów globalnego handlu.

Nie rozumiem tego weta, zresztą nie tylko tego, ale jeżeli mówimy o tym, to po prostu nie ma sensu. To, co robi pan prezydent, jest sprzeczne z polskim interesem. Podkreślę jeszcze raz to, co powiedziałem na początku. Weto prezydenta nie zwalnia polskich statków z unijnych wymogów. One będą obowiązywały czy tak, czy nie. To chyba musimy ułatwiać naszym armatorom życie, a nie utrudniać.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan minister Bogucki.

Szef Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Zbigniew Bogucki:

Dziękuję, panie przewodniczący. Jeszcze raz, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo goście, muszę odnieść się do sformułowań, które padły przed chwilą z ust pana posła Wałęsy, ale wcześniej do argumentacji, którą przedstawił pan minister Marchewka.

Po pierwsze, dziękuję panu przewodniczącemu za sprostowanie nieprawdziwych informacji, które są powielane, powtarzane. Rozumiem, że ta propaganda ma przełamać prawdę i utrwalić kłamstwo dotyczące tego, kto, kiedy, w jaki sposób zgodził się na Zielony Ład.

Przywołane przez pana przewodniczącego Płażyńskiego głosowania dotyczące stanowiska poprzedniego rządu, rządu Zjednoczonej Prawicy, rządu Prawa i Sprawiedliwości, kierowanego przez pana premiera Morawieckiego, są bardzo jasne. Nie było zgody polskiego rządu, rządu Prawa i Sprawiedliwości na owe rozwiązania. Pan, panie ministrze i pana środowisko polityczne doskonale o tym wie. Przeciwnie, rozwiązania dotyczące szkodliwej polityki klimatycznej, były forsowane przez środowiska polityczne Unii Europejskiej, z którymi wy się zgadzacie, z którymi jesteście w jednej frakcji, z którymi kooperujecie politycznie i pod każdym innym względem. Więc jeżeli mówimy, kto na co się zgodził, to można powiedzieć w sposób odpowiedzialny, że pośrednio państwo się na to zgodziło, dlatego że to wasi przyjaciele polityczni przegłosowują te wszystkie szkodliwe rozwiązania, które są szkodliwe nie tylko dla polskich portów, co nas oczywiście, a pana prezydenta w sposób szczególny zajmuje, ale są szkodliwe dla gospodarki portów europejskich, dla europejskiej gospodarki, dla Unii Europejskiej jako takiej. Dość powiedzieć, że 25 lat temu gospodarka Unii Europejskiej była większa niż Stanów Zjednoczonych, po rozszerzeniu, po 25 latach, po rządach liberałów i środowisk lewicowych, gospodarka Unii Europejskiej jest mniejsza niż gospodarka Stanów Zjednoczonych. To są skutki szaleństwa klimatycznego.

W przyszłym tygodniu będzie rozpoznawany po raz kolejny przez Senat wniosek pana prezydenta o przeprowadzenie referendum, tak żeby naród, wszyscy obywatele wypowiedzieli się. Jeżeli pan minister podnosi kwestie dotyczące zobowiązań Zielonego Ładu, zielonego szaleństwa, to wierzę, że równie mocno pan minister będzie przekonywał senatorów Koalicji Obywatelskiej, senatorów koalicji rządowej, żeby zagłosowali za wnioskiem pana prezydenta dotyczącym rozpisania referendum. Wtedy będziemy mieli jasne stanowisko i rządu, i koalicji rządowej oraz uzyskamy najważniejsze stanowisko, czyli polskich obywateli. To po pierwsze.

Po drugie, jeżeli chodzi o porównanie dwóch ustaw dotyczących, nazwijmy w skrócie, paliwa lotniczego i obecnej ustawy dotyczącej armatorów polskich oraz w istocie i w jednym, i w drugim

przypadku implementacji, wdrażania, dodania pewnej konstrukcji do wykonywania rozporządzenia, tu się zgadzamy, ono przecież w znacznym zakresie działa, ale chodzi o to, żeby działało dobrze, sprawnie i nie było nadregulacji. Panie ministrze, to, co pan podniósł, że prezydent podpisał tamtą ustawę, a tej nie podpisał, powinno ministerstwo, pana ministra, koalicję rządową napęlić refleksją. To znaczy, że prezydent nie podchodzi do owych ustaw w taki oto sposób, że ponieważ pochodzą one ze strony rządowej albo są implementacją takiego czy innego prawa Unii Europejskiej, z mety nie podpisuje bądź co do zasady nie podpisuje rozporządzeń, żeby zrobić komuś na złość, czy panu ministrowi, czy rządowi, czy armatorom, czy przemysłowi lotniczemu. No nie. Skoro tamta ustawa została podpisana, to z konkretnych powodów. Podam jeden, panie ministrze. Jeżeli mówimy o ustawie o paliwach lotniczych, tam nie ma takich zasad egzekucji kar oraz nakładania ich właśnie w takim trybie. I myślę, że i pan minister, i pana współpracownicy doskonale o tym wiedzą, że tam, w tamtej ustawie takich restrykcji po prostu nie ma. To jest zasadnicza różnica. Na to zwracał uwagę również pan przewodniczący Płażyński.

Kolejna rzecz. Jeżeli mówimy o portach morskich, mówimy o ustawie, która dotyczyła, mówiąc generalnie, paliw lotniczych, to ja jeszcze raz przypomnę, że nie jest zastrzeżeniem prezydenta, że pewne przepisy trzeba, chociaż ma wielkie uwagi w ogóle co do kierunku polityki unijnej w zakresie spraw klimatycznych czy środowiskowych, ale to nie jest zastrzeżenie.... Oczywiście to rozporządzenie dzisiaj jest i trzeba je w jakiś sposób wprowadzić, natomiast nie może być też tak, i tu nie ma zgody prezydenta, żeby było to bardzo prosto przenoszone, przerzucane na inne podmioty. Rząd mówi: „myśmy zrobili swoje, bo zrobiliśmy ustawę, ustawa już jest i macie się do niej stosować”.

Jeszcze raz przypomnę, że Ministerstwo Infrastruktury przygotowując projekt ustawy nie przedstawiło żadnego programu realizacji niezbędnych inwestycji w tym zakresie. Panie ministrze, nie ma żadnego programu. To nie jest tak jak w przypadku ustawy dotyczącej paliw lotniczych, dlatego że tam jest zupełnie inne otoczenie. Tutaj nie ma żadnego. Nie wiemy, jeszcze raz podkreślę, czy polskie porty morskie przygotowują się już do dostarczania paliw odnawialnych do statków. Jeżeli pan na to odpowie, bardzo chętnie będę z panem w dialogu. Nie wiemy, czy została opracowana lista niezbędnych do realizacji inwestycji sektorowych wraz z oszacowaniem kosztów owych inwestycji. Została czy nie? Wreszcie nic nie wiadomo, żeby została przygotowana aktualizacja obowiązującego od 2019 r. Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 r. A pan tą tematyką, panie ministrze, zajmuje się nie tylko w resorcie, ale zajmował się wcześniej. Zna pan mechanizm prowadzenia inwestycji w portach, ich kosztochłonność, długotrwałość. Warto by było, żeby była przedstawiona jakaś konkretna strategia, a nie tylko powiedzenie, że rząd wprowadził ustawę i właściwie wywiązał się ze swojego obowiązku. To jest co najwyżej administrowanie, trudno to nazwać odpowiedzialnym rządzeniem państwem, zarządzaniem państwem.

Wreszcie było tutaj wielokrotnie podnoszone stanowisko armatorów. Mam przed sobą uwagi, które Związek Armatorów Polskich zgłaszał do ustawy. Uwagi te nawet w minimalnym zakresie nie zostały uwzględnione. Przypomnę, że mamy obowiązek korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu. Jaka jest uwaga? Obowiązek ten wiąże się z koniecznością modernizacji infrastruktury portowej. Mówiłem o tym. Dotyczy to również statków, co generuje istotne koszty. W polskich portach, takich jak Swinoujście czy Gdynia, obecnie brakuje odpowiednio rozwiniętej infrastruktury. Sugerujemy uwzględnienie w ustawie planu wsparcia finansowego i organizacyjnego, na przykład przez programy unijne lub krajowe, które umożliwią zarówno armatorom, jak i portom dostosowanie się do nowych wymagań. Czy to jest w ustawie? Nie ma.

Po drugie, chodzi o intensywność emisji gazów cieplarnianych. Rozporządzenie wprowadza ściśle limity dotyczące intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku. Uwaga Związku Polskich Armatorów Polskich jest taka, że po to, żeby spełnić owe limity, konieczne będzie zwiększenie udziału paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, co może wiązać się z problemami dostępu do takich paliw na rynku. W projekcie ustawy warto uwzględnić mechanizmy wspierające rozwój rynku takich paliw w Polsce, na przykład LNG, skroplonego biogazu, e-metanolu, biodiesela. Proponujemy również doprecyzowanie procedur weryfikacji zgodności z limitami emisji, w tym ról i obowiązków weryfikatorów oraz zasad raportowania w odpowiednim systemie. Czy to jest w ustawie? Nie ma.

Dokument zgodności FuelUE. Kontekst. Wymagane będzie posiadanie dokumentu zgodności, który potwierdza zgodność statku z wymaganiami rozporządzenia. Uwaga armatorów jest taka, że proces uzyskania dokumentu powinien być przejrzysty i szybki. Proponujemy wprowadzenie

procedur przyspieszających wystawienie dokumentów, na przykład poprzez dopuszczenie weryfikatorów niezależnych, już akredytowanych na rynku. Czy to jest w ustawie? Nie ma.

Kolejne proponowane zmiany w ustawie to wsparcie dla inwestycji w modernizację statków i infrastruktury portowej, wprowadzenie okresów przejściowych, harmonizacja z przepisami ETS dla żeglugi morskiej, zwolnienie i uproszczenie dla określonych tras. Czy w ustawie znalazło się cokolwiek, co było konsultowane i wskazywane przez armatorów? Nie.

Panie ministrze, mówmy prawdę. Powiedział pan, że szkoda, że się nie spotkaliśmy. Tak, ja też żałuję, że nie było dialogu między ministerstwem a kancelarią, natomiast to po stronie rządu jest obowiązek skonsultowania tego ze środowiskami, przyjęcia tam, gdzie jest to oczywiście możliwe, sugestii, w tym wypadku armatorów czy środowisk, których dana ustawa, dany akt normatywny dotyczy. Kancelaria Prezydenta, pan prezydent poprzez swoją kancelarię, mówiąc dokładnie, jest gotowy do dyskusji, także po wecie. Można ustawę poprawić, można wyeliminować na tyle, ile się da, niedomagania ustawy, po to, żeby dwa urzędy, mówimy o Urzędzie Morskim w Szczecinie i Urzędzie Morskim w Gdyni, mogły rzeczywiście wykonywać swoje obowiązki.

Dziękuję także za zwrócenie uwagi na to, co powiedział pan poseł Czesław Hoc, który mówił o tym, jaka jest atmosfera w urzędach morskich, gdzie pracownicy wskazują w sposób bardzo zdecydowany na swoje niezadowolenie i niedomagania funkcjonowania tej administracji. A tutaj, na co pan prezydent także zwracał uwagę w swoim wniosku, nie ma żadnej refleksji po stronie rządu.

Proszę nie odczytywać weta w kontekście drugiej ustawy dotyczącej paliw lotniczych jako próby przeszkadzania rządowi, tylko jako próbę zmobilizowania rządu do tego, żeby rozwiązania, które są przedkładane do podpisu pana prezydenta, a które dotyczą tak ważnej gałęzi jak polska gospodarka morska, która jest, a przynajmniej powinna być jednym z kół zama-chowych całej polskiej gospodarki, były możliwie najlepsze, tak żeby przepisy unijne, które przeszkadzają bardzo często, niestety, w prowadzeniu działalności gospodarczej, przeszkadzają w rozwoju polskich portów, przeszkadzają w rozwoju całej Unii Europejskiej, były ograniczone do minimum. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Droży państwo, pan minister chce się odnieść.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję, panie ministrze, za przedstawienie stanowiska, natomiast doskonale chyba wszyscy tutaj zdajemy sobie sprawę, że brak owych rozwiązań spowoduje dużo dalej idące komplikacje w prowadzeniu działalności gospodarczej dla armatorów niż przyjęcie ustawy. Mówię to dla jasności, jest to oczywiste. Jeżeli najważniejszym problemem dla pana prezydenta jest kwestia Ordynacji podatkowej, to chciałbym zwrócić uwagę na zasadniczą kwestię. Jeżeli armator płaci opłaty, które wpływają do budżetu państwa, a następnie idą na programy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, to zgodnie z rekomendacjami Ministerstwa Finansów stosuje się do tego Ordynację podatkową. A więc bardzo się dziwię, że sprzeciwicie się sytuacji, w której kary już pobrane w 2026 r. od armatorów ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich, z Bahamów, z Hongkongu czy z Japonii, nie mogą trafić na fundusz, który mogą wykorzystać polscy armatorzy, jak na przykład Polska Żegluga Morska. Argumentacja, którą pan prezydent przedstawia, naprawdę nie jest argumentacją, która w jakikolwiek sposób pomaga rozwojowi żeglugi. Panie ministrze, wdrożone tutaj propozycje są absolutnym minimum. Chodzi tu tylko i wyłącznie o wskazanie urzędu morskiego. Powtórzę to jeszcze raz.

A jak pyta pan o realizację inwestycji, które na przykład służą zasilaniu statków z ładu, to mogę panu powiedzieć, że na przykład w Gdańsku realizujemy projekt o wartości 120 mln euro, z czego 90 mln euro pochodzi z dofinansowania unijnego właśnie na realizację inwestycji, które pozwalają między innymi na zakup urządzeń, dzięki którym można ładować OPS-ami statki z ładu. To już się dzieje. Mogę powiedzieć o 1,3 mld zł przeznaczonych przez nasz rząd na realizację jednostek napędzonych na gaz. Przecież te wszystkie rzeczy się dzieją. I pan minister doskonale wie, gdyż pan to obserwuje, jest pan ze Szczecina. Interesuje się pan gospodarką morską, więc doskonale pan wie.

Natomiast jeżeli chodzi o kwestie związane z urzędami morskimi, to tylko państwu przypomnę, że fundusz płac w roku 2026 był o 43% wyższy niż w roku 2023. Więc myślę, że to najlepiej świadczy. Liczby same się bronią. Myślę, że najlepszym jest, żeby pokazywać konkret.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Wyszedł pan z posiedzenia Komisji i nie usłyszał pan, za ile pracuje kapitan.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję. Mamy rekordowe inwestycje.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Trzeba było zostać z szacunku do tych ludzi.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł, bardzo proszę.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Manipuluje pan.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pan przewodniczący wie, ponieważ mnie usprawiedliwił.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie chciał pan słuchać.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

43% wzrostu. Uważam, że zawsze najlepszą metodą walki z kłamstwem jest prawda. Prawda sama się broni poprzez liczby. Jestem skłonny, panie ministrze, do rozmowy, co zrobić, żeby uniknąć chaosu. Naprawdę mamy już kary pobrane przez urzędy morskie, tylko po pierwsze, w żaden sposób nie można ich wykorzystać na wsparcie dekarbonizacji, ponieważ nie ma narzędzia i podstawy prawnej, żeby to zrealizować. A po drugie, w sytuacji, w której polscy armatorzy, dlatego że najbardziej będziemy się martwić o polskich armatorów, gdyż taka jest nasza rola... Gdyby okazało się, że któryś z armatorów przekroczy limity, chociaż mam nadzieję, że tak się nie stanie, dlatego że w 2025 r. tak się nie zdarzyło, to nie chcielibyśmy doprowadzić do sytuacji, w której taki armator nie dostanie certyfikatu i nie będzie mógł wpłynąć do europejskiego portu. Najpierw zapłaciliby duże kary za brak certyfikatu, a później musiałby zostać po prostu zbanowany, jeżeli chodzi o potencjalne wpływanie do tego portu. Zostały tutaj implementowane minimalne kwestie, które dotyczą rozporządzenia. Mam nadzieję, że znajdą one zrozumienie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Droży państwo posłowie, proszę wszystkich troszkę ciszej, dlatego że słabo słyszę nawet tutaj. Jeszcze pani poseł chciała zabrać głos?

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Chciałam tylko powiedzieć, że jest wielkim, nie chcę mówić chamstwem, przepraszam, jest to takie słowo, że nie został pan na posiedzeniu Komisji, nie usłyszał pan, w jakich warunkach pracują ludzie odpowiedzialni za bezpieczeństwo w urzędzie morskim. Pracują na dwa etaty, różnice płacowe i niskie płace powodują, że nikt nie chce przyjść pracować w urzędzie morskim. 6 tys., 4 tys. czy 8 tys. zł, różnice 20% między urzędamiorskimi są nie do zaakceptowania. Gubimy kadrę, która jest wartościowa. Pan teraz kłamie, że daliście podwyżki. Daliście podwyżki takie, na jakie Prawo i Sprawiedliwość pozwoliło i zostawiło pieniądze, żebyście mogli to zrobić. To po pierwsze.

A po drugie, jeżeli chodzi o fundusz w NFOŚiGW, o którym pan mówi, dołączając się do pana ministra z Kancelarii Prezydenta do tego, czego nie zrobiliście, nie wskazaliście, na co pieniądze mają iść, jeżeli chodzi o pomoc polskim armatorom. Nie jest to konkretny pieniądz, nie jest toznaczony pieniądz. Armatorzy dalej nie wiedzą, jak mogliby z tego skorzystać. W związku z tym to jeszcze jeden kamyczek do koszyczka, którego nie zrealizowaliście i nie wskazaliście.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jest oznaczony. Niech pani przeczyta ustawę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, proszę nie przerywać pani poseł.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Muszę walczyć z kłamstwem.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan kłamie w pełnej rozciągłości, aż przykro wobec ludzi, którzy wczoraj przyjechali na posiedzenie Komisji.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

To bardzo autodestrukcyjne, panie ministrze, walczyć samemu ze sobą.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Drodzy państwo, wszystkie argumenty padły. Gwoli ścisłości, muszę usprawiedliwić pana ministra. Wczoraj wyszedł wcześniej, ale usprawiedliwił się u mnie. Musiał iść, zdaje się, na posiedzenie Stałego Komitetu Rady Ministrów.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

To mógł się pożegnać, przeprosić, że musi wyjść, ale niech nie kłamie. Niech nie kłamie po prostu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł, prosiłbym jednak o pewne miarkowanie. Przeprosił mnie jako przewodniczącego Komisji. Myślę, że akurat z tego nie można robić zarzutu. Jeszcze pan sekretarz Stefaniak chciał zabrać głos.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Szanowni państwo, Radosław Stefaniak. Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych.

Informacje o sankcjach, jak i o bezpośrednim skutku rozporządzenia już tutaj padły, ale chcę zwrócić uwagę z praktycznego punktu widzenia, czym grozi brak ważnie wydanego dokumentu zgodności w dwóch obszarach. Po pierwsze, nie będziemy mogli podłączyć się do tak zwanego Onshore Power Supply. Przedstawię tutaj procedurę. Na 72 godziny przed wejściem statku do portu designated person on board, czyli osoba wyznaczona na pokładzie i designated person ashore prowadzą ze sobą dialog. Designated person on board informuje port o szacunkowym czasie przybycia, o danych dotyczących statku oraz czy posiada on FuelEU Maritime Certificate, czyli dokument zgodności FuelEU Maritime. I właśnie brak dokumentu zgodności fuel EU Maritime będzie skutkował tym, że nie będzie można takiego statku podłączyć do Onshore Power Supply, czyli nie będzie miał możliwości pobierania energii elektrycznej z lądu, z nabrzeża. To jest pierwsza kwestia.

Druga kwestia to jest to, że czarterujący, jak też finansujący, którzy są jednymi z aktorów procesu przewozu ładunków drogą morską, coraz częściej wymagają, żeby armatorzy albo przedsiębiorstwa żeglugowe, które przejęły na siebie zobowiązania z zakresu ASM czy ASM Company, miały ważny dokument zgodności FuelEU Maritime. Wywiera to taki wpływ, że brak ważnego wydanego dokumentu zgodności FuelEU Maritime, niestety, skutkuje utratą dostępu do ładunków, utratą dostępu do finansowania. Na te dwa aspekty chcielibyśmy tutaj zwrócić uwagę państwu posłom, przedstawicielom ministerstwa, przedstawicielom Kancelarii Prezydenta jako na bardzo ważną, istotną kwestię.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję bardzo. Nie widzę więcej głosów, więc zamykam dyskusję. Oczywiście zgadzam się z panem sekretarzem, że trzeba szybko przyjąć ustawę, ale chodzi o to, żeby była to dobra ustawa.

Szanowni państwo, przypominam, że art. 64 ust. 3 regulaminu Sejmu stanowi, że komisja, do której wniosek prezydenta został skierowany, przedkłada Sejmowi sprawozdanie, w którym przedstawia wniosek o ponowne uchwalenie ustawy w brzmieniu dotychczasowym bądź wniosek przeciwny. W związku z tym zgłaszam sprzeciw z uwagi na to, że ustawa nie wychodzi wystarczająco naprzeciw potrzebom przedsiębiorców, nakłada na nich procedurę ostrzejszą niż wymaga rozporządzenie unijne, jak również nie zawiera w sobie możliwości wspierania instytucjonalnego, finansowego ponad to, co jest w rozporządzeniu, czego przecież prawo europejskie nie wyklucza, żeby takie rozwiązania znajdowały się w projekcie. Przejdziemy do... Czy jest sprzeciw do mojego sprzeciwu? Jest wniosek.

W takim razie głosujemy. Kto jest za tym, żeby ustawa w brzmieniu dotychczasowym trafiła ponownie na posiedzenie Sejmu celem podważenia weta prezydenta? Może pan mecenas wskaże dokładnie, jak powinna brzmieć formułka.

Legislator Jarosław Lichocki:

Proponuję zacytować regulamin Sejmu. Art. 64 ust. 3 zdanie drugie stanowi, że komisje przedstawiają w sprawozdaniu wnioski o ponowne uchwalenie ustawy w brzmieniu dotychczasowym bądź wniosek przeciwny.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Głosujemy.

Legislator Jarosław Lichocki:

Pierwszy wniosek o ponowne uchwalenie ustawy w brzmieniu dotychczasowym.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Kto jest za ponownym uchwaleniem ustawy w brzmieniu dotychczasowym? Kto jest przeciwny?
7 głosami do 8 ośmiu głosów Komisja ustaliła, że rekomenduje...

Legislator Jarosław Lichocki:

Ten wniosek nie uzyskał większości. Teraz należy przedstawić wniosek przeciwny i przegłosować go.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeszcze wniosek przeciwny.

Legislator Jarosław Lichocki:

Tak. Wniosek musi uzyskać większość pozytywną. Nie można domniemywać.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Droży państwo, przepraszam bardzo, proszę o ciszę, jeszcze jest głosowanie. W związku z tym, że wniosek o rozpoznanie ustawy jeszcze raz nie uzyskał większości, głosujemy teraz wniosek przeciwny.

Kto jest za wnioskiem przeciwnym? (8). Kto nie popiera wniosku przeciwnego? (7).

Droży państwo, postępuję zgodnie z wytycznymi pana mecenasa. Jaka teraz jest konkluzja, panie mecenasie?

Sekretarz Komisji Jolanta Ostrowska:

Trzeba wybrać sprawozdawcę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Komisja przedstawia wniosek przeciwny do wniosku o ponowne uchwalenie ustawy w brzmieniu dotychczasowym.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale on nie jest wiążący. Jest to jedynie rekomendacja Komisji.

Legislator Jarosław Lichocki:

Jest to rekomendacja Komisji. Tak, oczywiście.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Rekomendacja.

Legislator Jarosław Lichocki:

To Wysoka Izba decyduje o ponownym uchwaleniu bądź nie.

Poseł Artur Szalabawka (PiS):

Proponuję pana przewodniczącego.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Kacper Płażyński.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Zgadzam się. Czy jest inna propozycja?

Poseł Jarosław Wałęsa (KO):

Panie przewodniczący, do tej pory sprawozdawcą był Artur Łacki, więc może powinniśmy kontynuować dobrą tradycję. Niech kontynuuje.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Łącki chciałby być naszym sprawozdawcą?

Posel Artur Łącki (KO):

Tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A więc są dwie kandydatury, moja i posła Łackiego.

Kto jest za tym, żebym to ja był sprawozdawcą tego dokumentu? (7). Kto jest przeciw? (7).

Kto się wstrzymał? (1).

Teraz pan poseł Łącki.

Kto jest za tym, żeby był pan poseł Łącki? Kto jest przeciw? Kto jest przeciw kandydaturze pana posła Łackiego? Teraz głosujemy kandydaturę pana posła Łackiego jako sprawozdawcę.

Kto jest za tą kandydaturą? Bardzo przepraszam. Całkiem poważnie, proszę o spokój. Kto jest za kandydaturą posła Łackiego? (7). Kto jest przeciw? (8).

Drodzy państwo, z uwagi na to, że wstrzymałem się wobec swojej osoby, dlatego że zazwyczaj taka jest kultura polityczna, zgadzam się, żeby poddać moją osobę raz jeszcze pod głosowanie, jeżeli ktoś złoży wniosek, żeby ten pat po prostu przeciąć.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Zgłaszam jeszcze raz wniosek. Zgłaszam pana przewodniczącego Płażyńskiego.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A więc głosujemy jeszcze raz moją osobę jako sprawozdawcę.

Kto jest za tym, żebym był sprawozdawcą? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Nikt się nie wstrzymał.

Sumą głosów 8 do 7 zostałem wybrany sprawozdawcą tego dokumentu. Musiałem przeciąć ten pat.

Dziękuję państwu bardzo. Dziękuję panu ministrowi. Zamykam posiedzenie. Dziękuję.