

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 131)
z dnia 3 września 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 131)

3 września 2026 r.

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

- **pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim (druk nr 2995).**

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Przemysław Lenard** zastępca dyrektora do spraw inspekcji morskiej Urzędu Morskiego w Szczecinie wraz ze współpracownikami, **Adrian Pokrywczyński** ekspert w Dziale Monitoringu Prawnego i Ekspertyz Biura Związku Powiatów Polskich, **Aldona Kaczorek** kierownik Działu Rejestracji Łodzi w Polskim Związku Motorowodnym i Narciarstwa Wodnego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska**, **Andrzej Kniaziowski** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Wojciech Paluch**, **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Dzisiaj w porządku obrad mamy pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim (druk nr 2995). Nie słyszę sprzeciwu do porządku obrad.

11 sierpnia projekt ustawy trafił do Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Zgodnie z art. 39 ust. 1 regulaminu Sejmu, pierwsze czytanie projektu ustawy obejmuje uzasadnienie projektu przez wnioskodawcę, debatę w sprawie ogólnych zasad projektu oraz pytania posłów i odpowiedzi wnioskodawcy.

Przystępujemy do pierwszego czytania projektu ustawy z druku nr 2995. Rząd reprezentuje pan minister Marchewka. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałbym przedstawić informacje dotyczące projektu ustawy o zmianie ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim. Przygotowaliśmy ten projekt w związku z tym, iż chcemy osiągnąć cztery podstawowe cele. Po pierwsze, jest to uzyskanie kontroli nad jednostkami pływającymi rejestrowanymi pod polską banderą i aktualizacja danych o tychże jednostkach w rejestrze REJA24, który prowadzi urząd morski. Po drugie, jest to zapewnienie zgodności parametrów jednostek, które pływają pod polską banderą, z wymaganiami określonymi w przepisach prawa. Po trzecie, jest to zmniejszenie możliwości wykorzystywania jachtów o polskiej przynależności państwowej do działań przestępczych. Chciałbym powiedzieć, że tylko w 2025 r. odnotowano blisko 400 próśb o sprawdzenie jednostki pływającej od służb zewnętrznych, które chciały sprawdzić dany statek, który znajdował się poza wodami terytorialnymi danego państwa. I po czwarte, jest to wprowadzenie zakazu rejestracji statków przez obywateli wybranych państw, na przykład Rosji lub Białorusi, co może być następnie realizowane na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów.

Jeżeli chodzi o statystyki, dzisiaj w rejestrze REJA24 mamy zarejestrowanych 112 618 jednostek. Są to jednostki, które są zarówno jachtami morskimi, jak i jachtami związanymi z żeglugą śródlądową. Proces rejestracji jednostek, jachtów pod polską banderą jest niezwykle prosty. Otwiera również możliwości do nadużyć. Dzisiaj, będąc obojętnie w którym miejscu na świecie, wystarczy złożyć wniosek albo przez pełnomocnika, albo przez stronę internetową, gdzie można zarejestrować statek pod białą-czerwoną flagą. Jeżeli chodzi o to, kto rejestruje jednostki, a raczej o organy rejestrujące, przede wszystkim są to starostowie oraz prezydenci

miast na prawach powiatu. Jest to Polski Związek Żeglarski i Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego. Obowiązek rejestracji dotyczy jednostek, które mają długość do 24 m i są przeznaczone do uprawiania sportu lub rekreacji bądź połowu ryb, jachty oraz jednostki pływające o długości większej niż 7,5 m i o napędzie mechanicznym większym niż 15 KW oraz jachty uprawiające żeglugę międzynarodową niezależnie od wielkości i mocy napędu.

Mamy do czynienia ze stanem, w którym chcielibyśmy system uczynić bardziej transparentnym, mieć nad nim większą kontrolę jako administracja morska i jednocześnie uniknąć zagrożenia związanego z sytuacją, w której jednostki pod białą-czerwoną flagą są wykorzystywane do działań przestępczych. W ostatnich kilkunastu miesiącach mieliśmy sytuację, w których z wykorzystaniem tego typu jednostek pod białą-czerwoną flagą między innymi przewożono narkotyki, o czym informowały nas służby zagraniczne.

Co chcielibyśmy zrobić w ramach przeciwdziałania tej sytuacji? Dzisiaj sytuacja wygląda tak, że wszystkie jednostki, które są wpisane do rejestru, muszą przejść konkretny proces związany z rozpatrzeniem wniosku o rejestrację i wydaniem dokumentu rejestracyjnego. Wiąże się to z opłatą 80 zł. Wystarczy zapłacić 80 zł, żeby zarejestrować jacht pod polską banderą, będąc na drugim końcu świata. Mogę państwu jeszcze podać statystyki, że z ponad 11 tys. jachtów 60% należy do obywateli polskich, ponad 32 tys. do obywateli krajów Unii Europejskiej, a 12 tys. jednostek pływających pod białą-czerwoną flagą należy do obywateli z krajów spoza Unii Europejskiej. Będąc gdziekolwiek, w jakimkolwiek miejscu na świecie można za pomocą... Łącznie jest 112 tys., z czego 60 tys. należy do obywateli Polski, ponad 32 tys. do obywateli Unii Europejskiej i 12 tys. do obywateli spoza Unii Europejskiej.

I teraz co chcielibyśmy zrobić? Po pierwsze, chcemy wprowadzić zasady, które będą dla obywateli Polski tak samo korzystne, jak są obecnie, żeby właściciele jachtów, którymi są Polacy, w żaden szczególny sposób na tym nie stracili. Ci, którzy chcieliby rejestrować jednostki i swoje jachty sportowe pod polską banderą, musieliby, po pierwsze, zrealizować przegląd wstępny i co pięć lat potwierdzać aktualność dokumentów. Chodzi o to, żeby nie było sytuacji, w której po dokonaniu rejestracji na przykład przez pełnomocnika, kancelarię prawną nie ma później żadnej możliwości weryfikacji danych, nie ma możliwości skontaktowania się z właścicielem jednostki, dlatego że często dochodzi do sytuacji, w której organ administracji publicznej, jakim jest na przykład urząd morski, chciałby się skontaktować z właścicielem jachtu, tymczasem przy rejestracji jest podana kancelaria rejestrująca, której przedstawiciele mówią, że oni byli tylko i wyłącznie pełnomocnikami do rejestracji jednostki. W sumie nie wiadomo, czy jacht dalej znajduje się pod białą-czerwoną flagą, do czego jest wykorzystywany i w jaki sposób. Dlatego zaproponowaliśmy, żeby statki, które nie należą do obywateli Polski, przechodziły przegląd wstępny.

W ramach rozpatrzenia wniosku o rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego dla statków poniżej 15 m byłaby to kwota 2 tys. zł, a od 15 do 24 m kwota 3 tys. zł. Natomiast obywatele Polsce płaciliby jednorazową opłatę w wysokości 200 zł dla mniejszej jednostki i 400 zł dla jednostki większej. Co więcej, obywatele, którzy są obcokrajowcami, musieliby co pięć lat potwierdzić ważność dokumentu rejestracyjnego po to, żeby potwierdzić, że dany jacht czy dana jednostka dalej pływa pod białą-czerwoną flagą. Oczywiście wiązałoby się to z jednorazowymi kosztami co pięć lat w wysokości 1 tys. zł. Dla obywateli Polski byłaby zaledwie jedna dziesiąta tego, czyli 100 zł.

Przeglądy wstępne miałyby robić uznana organizacja, jaką to organizacją jest Polski Rejestr Statków, czyli w sumie jedyna spółka należąca do Skarbu Państwa, która byłaby zobowiązana i upoważniona do tego, żeby robić tego typu przeglądy wstępne. Co więcej, dla obywateli polskich nie byłoby konieczne uczestnictwo osób wydających zaświadczenia bezpośrednio w miejscu, gdzie jednostka się znajduje, można byłoby to robić zdalnie. Chcieliśmy to zrobić w taki sposób, żeby było to łatwe, przejrzyste, z korzyścią dla obywateli Polski. Ci, którzy chcą w ramach korzyści ekonomicznych zarejestrować statek pod polską banderą, musieliby co pięć lat udowodnić, że rzeczywiście statek jest pod białą-czerwoną flagą oraz to, do czego jest wykorzystywany. Robimy to w celu uszczelnienia całego systemu. Oczywiście to, że jednostki są rejestrowane pod białą-czerwoną flagą, jest powodem do zadowolenia. Są tu jednorazowe opłaty, które dostają starostowie bądź prezydenci miast.

Co jeszcze jest ważne? Oczywiście powiemy to za chwilę w szczegółach, ale jeżeli chodzi o liczbę wniosków, które są rejestrowane w organach administracji samorządowej, w ponad 50% urzędów rozpatruje się średnio mniej niż jeden wniosek miesięcznie. To też jasno pokazuje, że nie ma tutaj zespołu wykwalifikowanego do tego, żeby realizować tego typu przedsięwzięcie.

Dlaczego o tym mówię? Dlatego, że często po weryfikacji wychodzą informacje, że jednostka jest dużo większa niż być powinna. Organy administracji polskiej dostają od administracji zagranicznej sygnały, że jednostki są dużo większe niż na przykład mają wpisane w swoich papierach, dlatego że proces jest bardzo prosty i łatwy. Wystarczy tylko wypełnić wniosek bez żadnej weryfikacji. Chcielibyśmy uszczelnić system. Sytuacje, które miały miejsce, związane z tym, że na jachtach pod białą-czerwoną banderą między innymi przewożono narkotyki, jasno nam pokazały, że system musi być usprawniony. Dlatego posiadanie większej kontroli nad tym, jakie statki są rejestrowane i co robią obywatele państw spoza Unii Europejskiej, rejestrując jachty w naszym rejestrze, z naszego punktu widzenia jest istotne, ważne i potrzebne. Podkreślę jeszcze raz, że jest to z jak najmniejszym obciążeniem dla obywateli polskich posiadających jachty, jednostki żeglugi śródlądowej.

Bardzo proszę o rozpatrzenie projektu ustawy. Jesteśmy do dyspozycji wraz z zespołem Ministerstwa Infrastruktury i przedstawicielami Urzędu Morskiego w Szczecinie, który prowadzi rejestr. Z chęcią odpowiemy na każde pytanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Otwieram dyskusję. Zgłasza się pan poseł Szałabawka, potem pan poseł Hoc, potem pan poseł Głowski.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Panie ministrze, na samym początku powiedział pan, że ustawa nie dotknie polskich właścicieli, którzy rejestrują jachty. Opłata w tej chwili wynosi 80 zł. W trakcie pana krótkiej wypowiedzi usłyszałem, że za mniejsze jachty będzie opłata 200 zł, za większe 400 zł, jeżeli chodzi o rejestrację. Czy pierwszy przegląd będzie bardziej skomplikowany czy nie? Jest to tylko pytanie. W pierwszych słowach powiedział pan, że ustawa ma na celu obostrzenia dla obcokrajowców spoza Unii Europejskiej albo nawet i z Unii Europejskiej, natomiast nie dotknie Polaków, którzy będą robić polską banderę na jachtach. Chciałbym, żeby jeszcze raz powiedział pan, jeżeli chodzi o skutki finansowe, jak to wygląda w tej chwili i jak będzie wyglądało w ustawie. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dobrze. Obecnie, panie pośle, jeżeli chodzi o rejestrację i rozpatrzenie wniosku o wydanie dokumentu, który jest dokumentem rejestracyjnym, koszt wynosi 80 zł. Przegląd wstępny, który będzie miał być zrealizowany w ramach takiego postępowania, nie będzie dotyczył obywateli polskich. Polacy, właściciele jachtów zarejestrowanych w Polsce nie będą musieli robić przeglądu. Jeżeli chodzi o kwestie związane z kosztami związanymi z rejestracją dla Polaków i dla obywateli spoza Unii Europejskiej, będzie to oczywiście w rozporządzeniu Rady Ministrów, ale wstępne analizy naszego ministerstwa wskazują, że mogłaby to być jednorazowa opłata około 200 zł zamiast 80 zł. Oczywiście jeżeli chodzi o obywateli państw spoza Unii Europejskiej, myślę, że powinna być przynajmniej dziesięciokrotnie większa.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, po to, żeby dopytać w tym wątku i być może do tego nie wracać, doprecyzujemy, czy 200 zł dotyczy tego samego, co mają Polacy w kraju, jakiegoś certyfikatu czy jak by to nie nazwać. Ale pan minister pominął kwestię wstępnego badania technicznego, które miałyby obejmować, jeżeli dobrze rozumiem, wszystkie jachty, które są własnością obywateli polskich, niepolskich, którzy mieszkają za granicą. Tak? Proszę to wyjaśnić. Jak rozumiem, wtedy byłoby to bardziej kosztowne.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, jeżeli chodzi o kwestie związane z opłatą rejestracyjną za wydanie dokumentu, dzisiaj wynosi ona 80 zł dla każdej jednostki. Jest ponoszona przez obywatela polskiego, obywatela Unii Europejskiej i obywatela kraju spoza Unii Europejskiej. Po przyjęciu naszej propozycji przegląd wstępny będzie obowiązywał tylko i wyłącznie właścicieli spoza Polski, więc Polacy nie będą obciążani kosztami związanymi z przeprowadzeniem przeglądu wstępnego. To jest raz. I dwa, koszty związane z wydaniem dokumentu rejestracyjnego dla Polaków nie będą wynosić 80 zł. Proponujemy na przykład około 200 zł. Będzie to jednorazowa opłata. Natomiast dla obywateli państw spoza Polski będzie to kwota określona w rozporządzeniu, ale musi być jednocześnie kwotą pokazującą, że ktoś nie rejestruje statku, dlatego że jest to dla niego wygodne, dlatego że później nie będzie musiał nic robić ani sprawozdawać albo nawet

będzie to dla niego opłacalne, ponieważ będzie mógł wykorzystywać statek do różnych celów, o których mówiłem na początku. Kwota ta dla obywateli państw spoza Polski będzie na pewno dużo wyższa po to, żeby stanowiła pewnego rodzaju barierę wejścia. Nie obciążając oczywiście Polaków, którzy są właścicielami jednostek, dla osób spoza Polski byłaby jednak pewnego rodzaju bodźcem do tego, żeby traktować polską banderę poważnie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Mówi pan o Polakach, ale ma pan na myśli również Polaków, którzy mieszkają za granicą. Oni także nie byliby poddani wstępnej opłacie technicznej?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak, potwierdzam.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Oczywiście proszę potraktować mój głos w aspekcie pewnej roztropności i pewnej refleksji, albowiem na wstępie powiem, że jednym z głównych elementów, ideałów piękna są żagle na wietrze. Z drugiej strony musimy pamiętać, że polskie statki pływają pod tak zwaną banderą wygodną, taną, jaką są Liberia, Cypr, Wyspy Bahamy. Praktycznie polskiej nie ma. Robimy coś w tym względzie, natomiast jeszcze długi czas upłynie, zanim polska bandera na statkach rzeczywiście będzie powiewała z dumą i tak licznie jak niegdyś. Jest natomiast prawdą, że jeżeli chodzi o żeglugę rekreacyjną w Europie, polska bandera jest jedną z najpopularniejszych bander. Jest to wizytówka na cały świat. Jest to polska bandera w żegludze rekreacyjnej Europy. Wizytówkę tę w tej chwili zaczynamy zmniejszać albo wykluczać. Praktycznie wprowadzamy obostrzenia, które nie pasują polskim statkom. Dlatego uciekają do wygodnych bander. Tak samo teraz, jeżeli zabijemy wolność i rekreację, nie tyle dowolność, co dobre aspekty polskiej bandery w żegludze rekreacyjnej, pozbedzimy się pewnego waloru, nie tylko turystycznego, ale też waloru prestiżowego, jeżeli chodzi o Polskę.

Oczywiście zdaję sobie sprawę, panie ministrze, że bezpieczeństwo jest bardzo ważne. To jest prawda. Bezpieczeństwo, kwestia rejestracji, żeby nie było jakiejś dowolności, wręcz przestępczości, ale nade wszystko bezpieczeństwo to jest rzeczywiście argument, powiedziałbym, że nawet koronny. Niemniej jeszcze raz powtarzam, dlaczego są wygodne bandery. Dlatego że są tam niższe podatki, ale przede wszystkim mała, skomplikowana biurokracja, nieskomplikowane procedury. Teraz wprowadzamy procedury wręcz kosztochłonne, dlatego że to nie tylko opłata za rejestrację do 200 zł, do 400 zł, nawet do 3 tys. zł, jak jest tu napisane, jeżeli inne, pozostałe kwestie będą rozstrzygnięte. Jest opłata raz pięć lat. Zawsze było bezterminowo, była wolność, która decydowała o tym, że zagraniczne statki albo zagraniczne jednostki rekreacyjne rejestrowały się w Polsce pod polską banderę. Teraz uciekną. Szczerze mówiąc, nie wiem, czy będzie... Oczywiście jeszcze raz powtarzam, bezpieczeństwo, ale można to zrobić w inny sposób. Teraz mamy cyfryzację, mamy środki, drony i różnego rodzaju rozwiązania geolokalizacyjne w aspekcie namiarów, pomiarów, i tak dalej. Polski Rejestr Statków też mógłby wprowadzić jakieś zmiany, które praktycznie przeciwdziałałyby jakiegokolwiek przestępczej dowolności, tak bym to określił. Jest to bardzo istotne.

Myślę, że warto byłoby się na tym zastanowić i rzeczywiście podjąć jakąś głębszą refleksję, czy dużo na tym skorzystamy i co stracimy. Stracimy przede wszystkim markę, jak mówię, walor turystyczny i prestiż międzynarodowy. Wiem, że zawsze była walka. Jeszcze kilkanaście lat temu byłem inicjatorem pewnych zmian właśnie w aspekcie wolności rekreacyjnej, żeglugowej jachtów. Wtedy, jak ogłosiliśmy pewne kwestie zmniejszające obciążenia biurokratyczne i zwiększające możliwość rejestru, była totalna radość i zadowolenie, że wolność w żegludze rekreacyjnej powróciła i że jest to norma. I tak powinno być.

Mam jeszcze jedno pytanie. Związek Powiatów Polskich dał zastrzeżenie w sprawie dokładnego mechanizmu wpływów, podziałów opłat rejestracyjnych. Przede wszystkim będzie to administracja rządowa, różnego rodzaju związki sportowe i samorządy. Czy macie jakiś może nie szacunek, ale podział procentowy, co idzie do administracji rządowej, co idzie do samorządów i co idzie do związków sportowych, dlatego że to też jest istotna kwestia?

Myślę, że wyważenie argumentów, refleksje powinny być jednak pogłębione. Zasadnicze pytanie do pana ministra, jaka jest opinia armatorów żeglugi rekreacyjnej. Czy mamy jakieś

opinie, konsultacje ze strony związków rekreacyjnych? Czy oni rzeczywiście są szczęśliwi, zadowoleni z tego rodzaju, powiedziałbym, restrykcyjnego projektu ustawy? Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję. Panie pośle, rzeczywiście rozpatrywaliśmy aspekt, o którym pan mówi. Zgodzę się z tym, iż biało-czerwona flaga na morzach i oceanach całego świata jest powodem do prezentacji polskiej przynależności morskiej, naszych tradycji. Natomiast myślę, że tutaj trzeba bardzo mocno odróżnić kwestie związane z budowaniem marki od ewentualnego nawet bycia posądzanym o realizację działań, które są niezgodne z prawem, a niestety, do takich sytuacji dochodziło coraz częściej. Z punktu widzenia liczby jednostek, które są zarejestrowane pod białą-czerwoną flagą, czyli ponad 60 tys. jednostek należących do obywateli polskich, jestem przekonany, że właściciele tych jednostek, którzy pływają zgodnie z przepisami, wykorzystując swoje jednostki do działań rekreacyjnych czy jakichś podróźniczych, nie chcieliby być łączeni z tym, co realizują niektórzy właściciele jednostek w sposób nielegalny, łamiąc prawo. Tutaj oczywiście trzeba znaleźć odpowiedni balans, natomiast kwestie związane z bezpieczeństwem są z naszego punktu widzenia kwestiami priorytetowymi.

Zadał pan pytanie o opinie przedstawicieli strony społecznej. W konsultacjach społecznych został przedstawiony szereg argumentów popierających tego typu działania. Mogę przedstawić tylko jeden z argumentów, który został podany przez Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych, SAJ. Zacytuję to, co zostało napisane przez stowarzyszenie: „Wyraźny przyrost w ostatnich latach liczby jachtów pod polską banderą” – tutaj jest cudzysłów – „w zagranicznych portach stał się faktem, jednak nieprzypadkowo słowo bandera ujęliśmy w cudzysłów, ponieważ w przytłaczającej większości owe jednostki nie posiadają polskiej bandery, a jedynie niewielką białą-czerwoną flagę, bywa, że zawieszoną kolorem czerwonym do góry. Przegląd wstępny zawierający oprócz czysto technicznych elementów także obowiązek wykazania właściwego, zgodnego z polskimi przepisami oznakowania jednostek powinien przyczynić się do znaczącego poprawienia opisywanej kompromitującej sytuacji.”. Jest to tylko cytata z konsultacji społecznych, które zostały przeprowadzone.

Z naszego punktu widzenia jeżeli chodzi o obowiązki, które będą mieli armatorzy, właściciele jednostek, które są zarejestrowane w Polsce, których właściciele są Polakami, wzrost wymagań będzie niewielki. Trzeba będzie zapłacić konkretną kwotę po to, żeby uzyskać wydanie dokumentu rejestracyjnego i potem raz na pięć lat, podkreślam, na pięć lat, potwierdzić w systemie w sposób elektroniczny, bez konieczności udawania się do urzędu, że dany jacht, dana jednostka dalej jest pod polską banderą po to, żeby nasza administracja morska miała aktualne dane w systemie. Po co tworzyć fikcję, kiedy jacht zostanie zarejestrowany, przez kilkanaście czy kilkadziesiąt lat będzie widniał w systemie, a w rzeczywistości może być wycofany z eksploatacji, może być przebanderowany? Będziemy mieli takie dane. Robimy to tylko po to, żeby dane, które agreguje urząd morski, były danymi aktualnymi. Jest to do zrealizowania w sposób zcyfrowany, prosty, łatwy.

Pan poseł zapytał jeszcze o kwestię wpływów, jeżeli dobrze pamiętam. Poproszę o odpowiedź panią dyrektorkę Sonię Knobloch-Sieradzką, zastępcę dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, która również zajmuje się tym projektem. Pani dyrektorko, jeżeli pan przewodniczący pozwoli oczywiście.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Sonia Knobloch-Sieradzka:

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o konieczność dokonywania opłat, to wszystkie stawki opłat, które są w tej chwili, które przedstawiał pan minister, tak jak wskazał pan minister, będą wyłącznie określone w rozporządzeniu ministra. Tu jest jeszcze pole do uzgodnienia i skonsultowania. Jedyny obowiązek dodatkowy, jeżeli chodzi o wpływy, to przewidywana kwota opłaty w wysokości 100 zł za potwierdzenie ważności co pięć lat.

A jeżeli chodzi o wpływy, rozumiem, że są tu też jednostki samorządu terytorialnego. Musieliśmy coś oszacować, więc do danych tych należy mieć pewien dystans. Przyjęliśmy, bardzo szczegółowo opisaliśmy, jakie przewidujemy obniżenie, spadek popularności polskiej bandery w segmencie jednostek zagranicznych. Przewidujemy tu spadek o 15%. Na tę chwilę roczne wpływy jednostek samorządu terytorialnego wynoszą około 933 tys. zł. Organ rejestrujący otrzymuje opłatę 80 zł, z czego 10 zł przekazuje do budżetu państwa na utrzymanie systemu REJA, ponad 20 zł, w zasadzie 30 zł, jeżeli doliczyć koszty wysyłki, przekazuje do Polskiej

Wytwórnici Papierów Wartościowych na wyprodukowanie dokumentu rejestracyjnego i tylko pozostała część pozostaje jako dochód albo przychód organu rejestrującego, w zależności od tego, czy jest nim jednostka samorządu terytorialnego, czy Polski Związek Motorowodny albo Polski Związek Żeglarski.

Zgodnie z naszymi prognozami, planowane wpływy, po pierwsze, przy urealnieniu stawek opłat, gdzie organy rejestrujące wskazują ogromną potrzebę, gdyż stawki były ustalone w 2020 r. i zdaniem organów rejestrujących nie odzwierciedlają rzeczywistych kosztów pracy, obecnych nakładów pracy i utrzymania stanowisk do obsługi... A więc po urealnieniu opłat, a po drugie, po wprowadzeniu opłat o zróżnicowanej wysokości, w zależności od tego, czy jednostka stanowi polską własność czy nie stanowi polskiej własności, wpływy wzrosną do 23 mln zł w pierwszym roku, do ponad 22 mln zł w drugim roku. Będzie to związane z koniecznością potwierdzenia wszystkich... Nasze przepisy w zakresie konieczności potwierdzenia danych w rejestrze i przejścia przeglądu wstępnego obejmą również już obecnie zarejestrowane. Chcemy uporządkować cały rejestr. W kolejnych latach będzie to około 9-10 mln zł, jeżeli poziom rejestracji w segmencie polskim niespecjalnie ulegnie zmianom, a segment rejestracji, gdzie właścicielem jest podmiot obcy, spadnie o około 15%. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Może pani poseł, ale wcześniej zgłaszał się pan poseł Głowski.

Poseł Piotr Głowski (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, będę mówił w trybie oznajmującym. Gdyby w tym, co mówię, coś było niezgodne albo z zapisami ustawy, albo z intencją, bardzo bym prosił, żeby potem to skorygować, ale chciałbym wypowiedzieć się w tym trybie. Oczywiście dostajemy mnóstwo pytań od wielu osób, które dzisiaj są armatorami. Myślę, że nawet kilka razy warto by było powtórzyć na posiedzeniu Komisji odpowiedzi na te pytania, tak żeby było to jasne i czytelne. Sprawa jest niezwykle ważna.

Kluczowe pytanie, dlaczego ja, znany liberał, jeżeli chodzi o żeglugę, o dostęp do żeglugi, o uprawnienia, będę popierał tę ustawę. Polski paszport, polska bandera i polska tablica rejestracyjna nieprzypadkowo są tak cenne i mają tak świetną i silną markę. Stoi za tym silne państwo, w którym dokumenty te są dobrze kontrolowane. Zaczynają, niestety, wykorzystywać to ci, którzy z prawem są na bakier. Jeżeli chodzi o tablice rejestracyjne, zaczęliśmy obserwować dziwne zjawisko. Mnóstwo samochodów na południu Włoch jeździ na polskich tablicach rejestracyjnych. Zjawisko to jest identyczne z tym, które dotyczy bandery. Nasza tablica ma znamiona państwa, które daje gwarancje również ubezpieczeniowe. Dzisiaj te gwarancje w przypadku osób, które korzystają z polskich jachtów, są polskimi obywatelami, zaczynają być naruszane, to znaczy, wpłynięcie jachtem z polską banderą do obcego portu kiedyś nie budziło żadnych wątpliwości, że stoi za tym solidne państwo, solidna firma, solidne ubezpieczenie i że na pokładzie nie ma działalności przestępczej. Rozumiem, że sygnały, które otrzymuje ministerstwo czy MSZ, wskazują, że zaczyna się to, niestety, zmieniać. Sytuacja ta musi doprowadzić do tego, żeby przeprowadzić weryfikację tych, którzy w tak bardzo prosty, łatwy sposób, właściwie jednym kliknięciem w „enter” mogą w Polsce zarejestrować jacht.

Teraz kluczowe informacje. 60 tys. polskich jachtów nie będzie przechodziło żadnych badań. Jest to główne pytanie, główne niebezpieczeństwo, które się pojawiło, że będą jakieś dodatkowe badania, że trzeba będzie przeprowadzić dodatkowe działania. Oczywiście, że nie będzie. Jeżeli pan minister zaraz mnie nie sprostuje, jeszcze raz to powiem. Badania będą dotyczyć wyłącznie jachtów, które należą do obywateli, którzy nie są Polakami albo firm, które nie są zarejestrowane w Polsce. Dla Polaków jest to zupełnie obojętne, co się dzieje w tym projekcie. Jedynym elementem, który był zgłaszany... Jeszcze raz. Myślę, że za chwileczkę to wyjaśnimy. Polacy nie będą przechodzić dodatkowych badań. Będą wyłącznie przechodzić proces rejestracji, który nie łączy się z badaniem. To są dwa rozdzielne elementy. Więc dla obywatela polskiego wprowadzenie nowego systemu nie ma znaczenia.

Druga rzecz, na którą zwracali uwagę moi rozmówcy, to pięcioletni okres. Nawet w opinii tych, którzy użytkują jachty, jest on okresem rozsądnym. Jedyny element, który był zgłaszany, to ten, żeby armator otrzymywał zawiadomienie, że kończy się pięcioletni okres. I z tego, co zrozumiałem, z wypowiedzi pana ministra i pani dyrektor, takie zawiadomienie jest planowane, dlatego że w ramach rejestracji w tej chwili będą zbierane maile i telefony. Dzisiaj łatwo wysłać SMS-a i maila po upływie terminu ważności. Tutaj każdy już musiałby sam zadbać o to, żeby

jego dane były tam aktualne, ale numerów telefonów też już nie musimy zmieniać zmieniając operatora, więc z reguły każdy przez wiele, wiele lat ma taki sam numer telefonu. W związku z tym powinien dostać na ten numer powiadomienie. Mam nadzieję, że wydarzy się to w okresie pięcioletnim, czyli od momentu, kiedy uruchomimy program, do pierwszego momentu, kiedy trzeba będzie to weryfikować, a nawet jestem przekonany, że w mObywatelu pojawi się jakaś zakładka, taka sama, jaką mamy z dokumentami rejestracyjnymi samochodów. Będzie tam dodatkowa możliwość zajrzenia, żeby sobie na bieżąco na przykład sprawdzić, do kiedy mam przegląd, do kiedy mam ubezpieczenie swojego jachtu, żeby można było tym bardzo dobrze zarządzać.

Po trzecie, jest dosyć długi okres, w którym nie robi się, nie dokonuje się czynności, które idą w kierunku wykreślenia. Nie wiem, czy dobrze pamiętam, ale jest to 90 dni, jest chyba trzymiesięczny okres, który powoduje, że nie dzieje się nic złego, to znaczy, że mamy okienko, w którym pojawia się możliwość zrobienia tego, przesłania informacji, że z moim jachtem nic się nie wydarzyło. Taki jest okres pomiędzy ostatecznym terminem. Tutaj też postulat, panie ministrze, żeby być może pomyśleć o dywersyfikacji opłaty. Jeżeli nikt nic nie zmienia i po pięciu latach przesyła informacje, że w jego danych nic się nie zmieniło, osoba, która będzie opracowywała wniosek, będzie miała jednak mniej pracy niż w przypadku zmian jakichś detali, które są w rejestrze. Wtedy ta osoba płaci 50 zł, a ta 100 zł na dzisiejsze pieniądze oczywiście. To i tak są niewielkie kwoty. Jeżeli podzielimy to na lata, to mamy opłatę po 20 zł za rok. Trzeba pamiętać, że po tamtej stronie, mówię to jako były samorządowiec, siedzą ludzie, to nie są maszyny, boty. Ktoś opracowuje dokument, ktoś go sprawdza, pomimo tego, że był przesłany elektronicznie i funkcjonuje w elektronicznym systemie, to tam jest człowiek. Człowiek kosztuje każdego roku coraz większe pieniądze. Chodzi o to, żeby dokładając samorządowcom obowiązków, również zadbać o ich finansowanie. Wydaje się, że projekty, które państwo przedstawiliście, nie są nadmierne.

No i kwestia z punktu widzenia obywatela, polskiego armatora, myślę, że niezwykle ważna. Jest to kwestia polis ubezpieczeniowych, czyli tego, że w Polsce nie zostaną nam podniesione przez towarzystwa ubezpieczeniowe albo w ogóle na świecie polisy ze względu na szkodowość, ze względu na niebezpieczeństwa, które bandera powoduje na świecie. Wszystkie zmiany, które naprawdę po głębokiej analizie dla polskiego armatora okazują się prawie zupełnie obojętne, powodują, że dzięki temu, że system uszczelnia się przed tymi, którzy nadwyreżają naszą banderę, nadwyreżają dostęp do niej, nadwyreżają to, w jaki sposób z niej korzystają, faktycznie bandera będzie marką, będzie wiadomo, że nikt jej nie psuje, nikt nie wpływa na jej gorsze postrzeganie, nie wpływa również na to, że polski armator płynący za granicę nie będzie gorzej traktowany, niż jest traktowany dzisiaj z tego powodu, że przed nim ktoś, kto tylko pobrał dokument z polskiego rejestru i zawiesił białą-czerwoną na rufie, narozrabiał i zostawił niemiłe wrażenie zarówno w porcie, jak i w państwie. Niestety, tak to wygląda, że sprawa w jednym porcie bardzo szybko przechodzi na działania administracji morskiej całego państwa, ma na to wpływ.

Pewnie będzie jeszcze ileś tam drobnych zmian, poprawek, ale rozumiem, że pracujemy nad tym dokumentem. Jeżeli takie będą potrzebne, od razu deklaruję, że jeżeli państwo z ministerstwa chcielibyście coś udoskonalić, jestem gotów przejąć poprawki.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy pan minister nie zgadza się z panem posłem w jakimś zakresie?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Chciałbym powiedzieć, że wszystkie kwestie, o których powiedział pan poseł Głowski, są zgodne z przewidywanym projektem naszej ustawy. Jeżeli chodzi o kwestie związane z opłatami, rzeczywiście tutaj najważniejsze jest to, żeby polscy właściciele jachtów, jednostek pływających mieli dalej dobre możliwości do prowadzenia czy pływania pod białą-czerwoną flagą. Jednocześnie chcielibyśmy jednak mocno wpłynąć na wzmocnienie wiarygodności polskiej bandery w portach poza granicami naszego kraju. Chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jedną kwestię, która jest zasadnicza. Wstępny przegląd, o którym mówimy, dla osób, które rejestrują jednostki, nie jest przeglądem technicznym. To nie jest to samo, co badanie samochodów w stacji diagnostycznej. Tutaj chodzi przede wszystkim o weryfikację dokumentów, czy są zgodne z tym, co jest w nich zapisane, czy jednostka ma ogólne zdolności do pływania. Jest to dużo mniej uciążliwe niż przegląd techniczny. Chciałbym zwrócić uwagę na tę różnicę.

Jeżeli chodzi jeszcze o kwestie związane z wykorzystywaniem jednostek do działań niezgodnych z prawem, przytoczę państwu statystyki. W 2022 r., kiedy rejestr faktycznie wchodził

w życie, mieliśmy zaledwie 11 wniosków o sprawdzenie łodzi. Wnioski dotyczyły podejrzenia wykorzystywania ich...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

W którym roku?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

W 2022 r. Podejrzenia w sprawie sprawdzenia łodzi przez administrację zagraniczną dotyczyły przemytu narkotyków. Było 11 wniosków o sprawdzenie. W roku ubiegłym było już 378 wniosków. Każdego roku wzrost jest widoczny, dlatego że informacje o możliwości wykorzystywania jednostek w tak łatwy sposób są coraz powszechniej dostępne. Według informacji, które posiadamy, dlatego że tutaj też zwracaliśmy uwagę na kwestie...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A w następnych latach? Skończył pan minister na 2023 r.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Nie, powiedziałem o 2025 r.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

O 2025 r.?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

378 było w 2025 r.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

To narastało. W 2022 r. było 11, następnie 25, 101 i 378. Widać tutaj znaczący wzrost. Chciałem jeszcze zwrócić uwagę na to, że według naszych informacji, w Unii Europejskiej nie ma żadnej administracji morskiej, która wydawałaby dokumenty bezterminowo, gdzie nie trzeba byłoby co jakiś czas ich potwierdzić. Zresztą pięcioletni okres został wskazany również w ramach konsultacji społecznych jako okres odpowiedni, który jest wystarczający do tego, żeby z niezbyt dużą intensywnością aktualizować dane. Chciałem powiedzieć jeszcze jedną rzecz, o którą pytał pan poseł, ale wrócę do niej za chwilę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Dziękuję. Pani poseł Arciszewska- Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Już kiedyś rozmawialiśmy na ten temat. W momencie, kiedy Polski Związek Żeglarski bronił opłat, które należy wносить i uzyskać legitymację czy zaświadczenie, że jest się w Polskim Związku Żeglarskim, pracowaliśmy nad rozwiązaniami, żeby przymusowej przynależności nie było, dlatego że ona li tylko wiązała się z opłatami, a opłaty i sama przynależność nie gwarantują bezpieczeństwa na wodzie. To była bardzo szeroka dyskusja. Mało tego, rozmawialiśmy o tym, że bardzo wiele jachtów jest rejestrowanych za granicą z racji na skomplikowane albo nieadekwatne do rzeczywistości opłaty, a szybkość, sprawność i wygoda rejestracyjna była lepsza w Szwecji i w innych krajach. Dotyczyło to jachtów, które przez dziesięć miesięcy właściwie są zacumowane, dlatego że ze względu na warunki pogodowe często nie wszystkie jednostki mogą wypływać.

Dzisiaj z państwa wypowiedzi zapamiętałam tylko element dotyczący opłat, że będą one podniesione, że w ogóle będą uiszczane. Jest podział na polskich i zagranicznych armatorów, ale generalnie wszystko sprowadza się do tego, że podnosimy i skupiamy się na opłatach. Rozumiem, że są zgłaszane wątpliwości, zwłaszcza w kontekście przemytu, ale to jest na całym świecie. Jeżeli jacht czy jakakolwiek łódź w ogóle jest zarejestrowana, to państwo oczywiście możecie to weryfikować. Nie wydaje mi się, żebyśmy musieli tutaj wprowadzać jakieś nadzwyczajne środki, które, po pierwsze, skomplikują życie i możliwości uprawiania żeglugi małym jachcikom i łodziom, podwyższą opłaty. Według wypowiedzi, uwag ze strony ich właścicieli są one też nierealne. Przyjrzałam się konsultacjom i wnioskom, które wpłynęły do państwa, do ministerstwa. Z wieloma się zgadzam. Widzę, że powtarzają się, dlatego że państwa propozycje moim zdaniem nie wychodzą naprzeciw bezpieczeństwu, nie wychodzą naprzeciw oczekiwaniom

armatorów, ponieważ pewne rozwiązania, które wiążą się z weryfikacją lub uzyskaniem certyfikatów, wiążą się ze znacznie większymi opłatami. Przytaczając za chwilę wpisy z konsultacji, uzasadnię je.

I tak pokrótce. Piszą to nie tylko reprezentanci organizacji, które również pobierają opłaty. Tu też mam do pana ministra bądź do pani pytanie. Powiedzieliście państwo, że jeżeli chodzi o opłaty związane z rejestracją, wpływy obniżą się o 15%. Więc chciałabym państwa zapytać jeszcze raz, ile z tego dostanie Polski Związek Żeglarski, ile administracja, ile ministerstwo, jak się rozkładają te sumy. Pani tutaj wspominała, ale czy mogłaby pani nam jeszcze o tym powiedzieć, ale na przykład w kontekście czy w porównaniu z jakimś krajem, czy to ze Szwecją, czy to z Holandią, czy to z jakimś innym krajem, jak tam rozwiązany jest ten problem. Dlaczego ludzie tam rejestrują? Bo jest łatwiej prościej, przyjemniej. Albo będą rejestrować z racji tego, że państwo wprowadzacie takie zmiany. Jeżeli mamy być skuteczniejsi rzeczywiście w likwidowaniu czy sprawdzaniu tych, którzy uprawiają proceder nie tylko przemytu narkotyków, ale i inne, to chciałabym, żebyście państwo zderzyli nam to z przykładem rozwiązań w innym państwie, na przykład jakimś skandynawskim albo europejskim, gdzie takie rozwiązania zwiększyły wpływy albo bezpieczeństwo. Jak to tam wygląda?

Właściciele, którzy interesują się rozwiązaniami ustawowymi, piszą w ten sposób: „Jako mieszkaniec Unii Europejskiej, korzystając z polskiej bandery, uważam, że obowiązkowy przegląd jest niemożliwy do wykonania poza terytorium Polski. Projekt jest niezgodny z praktyką Unii Europejskiej, ogranicza swobodę korzystania z jednostek w innych krajach. Polska straci na tym wielu zagranicznych armatorów.”. „Dla osób, które pływają sezonowo projekt tworzy niepotrzebne bariery, wiele jednostek stoi większość roku na brzegu i nie wymaga przeglądu administracyjnego. Takie przepisy odstraszały zwykłych ludzi od żeglarstwa, zamiast wspierać rozwój rekreacji wodnej. Proszę o zmianę projektu.”. „Proponowane zmiany wprowadzają obowiązki, które nie poprawiają bezpieczeństwa na wodzie. Jako instruktor żeglarstwa wiem, że to edukacja, praktyka i serwis decydują o bezpieczeństwie, a nie jednorazowy przegląd urzędowy. Proszę wycofać obowiązek przeglądu dla jednostek.”. „Wprowadzenie przeglądów zwiększy koszty eksploatacji małych jachtów o kilka tysięcy złotych. To uderzy głównie w zwykłych obywateli i zniechęci ich do żeglarstwa. Regulacja powinna wspierać, a nie utrudniać rozwój tej pasji.”. „Zmiany są praktycznie niewykonalne dla osób mieszkających za granicą. Transport jednostki do Polski, by wykonać przegląd, jest ekonomicznie absurdalny. Projekt dyskryminuje Polaków mieszkających poza krajem i powinien zostać zmodyfikowany.”.

Chciałabym zwrócić uwagę na jeden wpis, uwagi osoby mieszkającej poza Polską: „Dla osób mieszkających i pływających za granicą projektowane przepisy są praktycznie nie do wykonania. Nie ma możliwości wykonania przeglądu w innym kraju, a transport jednostki do Polski to koszt wielokrotnie przewyższający wartość jachtu. Państwo nie może wymagać rzeczy nierealnych. Tysiące Polaków żyjących za granicą znajdzie się w sytuacji, w której będą musieli albo ponieść ogromne koszty, albo stracą rejestrację, mimo że ich jednostki były zgodne z obowiązującym prawem.”. Dlaczego o tym mówię? Ponieważ państwo piszecie tu tak: „Przegląd wstępny będzie można wykonać poza terytorium Polski. Upoważniona uznana organizacja będzie świadczyć usługi w tym zakresie na całym świecie, a w niektórych przypadkach procedura będzie mogła odbywać się zdalnie. Wszystkie wnioski w procedurze rejestracji, w szczególności wnioski związane z potrzebą aktualizacji danych w rejestrze mogą być składane w postaci elektronicznej. Istnieje też możliwość działania przez pełnomocnika.”. Rozumiem, że ma pan na myśli PRS, gdyż tak pan powiedział, panie ministrze, ale proszę zważyć, że PRS nie ma wszędzie swoich oddziałów, że PRS musi wysłać swojego pracownika, zapłacić za jego nocleg, dojazd, i tak dalej. Są to dodatkowe koszty, ale niezależnie od tego, na ile jest współpraca, nawet jeżeli chodzi o zdalne procedury, dlatego że są też takie możliwości, to to wszystko kosztuje. To są niewspółmierne koszty do tego, o czym pan mówi. PRS ma swój cennik i to też są koszty, więc generalnie ci ludzie wiedzą, o czym mówią. Natomiast laik nie wie, że każda tego typu instytucja jest bardzo drogą instytucją i są to naprawdę duże koszty.

Poza tym często jest tak, że rzeczywiście trzeba gdzieś przepłynąć, dopłynąć. To nie są takie jednostki, jak my sobie wyobrażamy, że podpłyną. To jest koszt wszystkiego, więc chciałabym, żeby pan jednoznacznie rozwiązał wątpliwości albo powiedział, na ile żeglarze mieszkający poza Polską, mówiąc o kosztach, wiedzą, o czym mówią. Bądź niech pan powie, że oni nie wiedzą, o czym mówią i że nie mają się o co martwić, dlatego że w ogóle nie będzie ich to kosztować, a jeżeli będzie, to proszę powiedzieć, w jakim zakresie PRS, w jakiej skali, ile będzie ich

to kosztować, jeżeli będą chcieli nawet zdalnie... Być może rzeczywiście się mylę, ale zadaje pytanie w imieniu tych osób, które mnie o to prosiły. Być może się mylę, ale wtedy proszę rozwiać moje wątpliwości.

Druga kwestia. Proszę podać przykład, jak chcecie państwo zabezpieczyć właśnie względy bezpieczeństwa, żeby nie było przemytu, żeby polska marka była dobrą i dobrze postrzeganą, ale nie ograniczając możliwości rejestracji poprzez opłaty i tego typu manewry. Jak sama pani powiedziała, jest spadek wpływów. Jak to się ma do tego, jak to rozwiązały inne kraje? Między innymi jest to właśnie przyczyną do tego, że Polacy rejestrują jachty albo łódki do dwudziestu paru metrów. Drodzy państwo, my wiemy, o czym mówimy, ale niektórzy wyobrażają sobie, że jest to wielki jacht, nie wiadomo jaki, że wszyscy pływają na wspaniałych, przepraszam, wypasionych jachtach, a czasami to są łódki, które rzeczywiście stoją z racji tego, że nie mogą wypłynąć przez większą część roku w morze czy w ogóle na wodę ze względu na warunki atmosferyczne. Są to łódeczki, łódki, jachty, i tak dalej. Akurat my tutaj wiemy, o czym mówimy, ale uważam, że wyobrażnia wielu osób, które nas słuchają, wykracza znacznie poza to. Warto tu przytaczać wpisy, żebyśmy nie wylali dziecka z kąpielą, żebyśmy wszystkich nie wrzucili do jednego kosza, biorąc pod uwagę tylko wpływy. Wtedy realnie nam coś ucieknie. Chodzi o to, żebyśmy spojrzeli realnie.

Jeżeli jest to PRS, to miejmy świadomość, że czy jest to duży armator, czy jest to łódeczka, to koszty są niewspółmierne do kosztu nawet łódeczki w skali roku czy pięciu lat. Weźmy to pod uwagę. Jest to napisane prostym językiem, ale często to nie są jacyś żeglarze, o których pisze się na łamach tygodników, miesięczników, i tak dalej, tylko zwykli użytkownicy, którzy rekreacyjnie chcą sobie skorzystać z takiej przyjemności. Jeżeli się mylę, panie ministrze, proszę mnie tutaj skorygować, powiedzieć, że nie mam racji. Bardzo się ucieszę. Bardzo proszę o odpowiedź na to pytanie, ale też w porównaniu z innymi krajami, które przyjęły tego typu rozwiązania. Proszę powiedzieć, jak one wyglądają, jakie to są rozwiązania, żebyśmy mieli tego świadomość i nie skrzywdzili siebie samych i naszych żeglarzy czy posiadaczy łodzi. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję, pani poseł. Chciałbym zwrócić uwagę, że autorzy opinii, które zostały przysłane, które pani zacytowała, otrzymali odpowiedź, która jest w zestawieniu. Chciałbym jednoznacznie zapewnić panią poseł, wszystkich państwa i tych, którzy słuchają, że wątpliwości, które zostały zgłoszone, nie będą miały pokrycia w rzeczywistości. Dlaczego? Po pierwsze, obowiązek przeglądu nie będzie dotyczył Polaków. Więc jeżeli ktoś pisze o tym, że jest instruktorem żeglarstwa albo mówi, że obowiązek przeglądu jest niemożliwy do wykonania poza terytorium Polski, to jeżeli pisał to polski obywatel po polsku, tak jak tutaj jest wskazane, to on nie będzie musiał wykonywać przeglądu. Podkreślam z całą stanowczością i pewnością, że osoba, która jest Polakiem, ma zarejestrowany w systemie swój jacht, która znajduje się poza granicą, która może 200 dni w roku żeglować, nie będzie musiała realizować takich działań. Nawet jak kupi jacht za granicą, też nie będzie musiała robić przeglądu wstępnego. To po pierwsze. Potwierdzam, że nie ma obowiązku przeglądu wstępnego dla właścicieli jednostek, którzy są Polakami. Dalej jest wskazane w opiniach...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tylko dodam, że zapytałam też o zagranicznych armatorów, czy my chcemy się ich pozbyć. Pani sama to stwierdziła. Wie pani, mnie to nie do śmiechu, gdyż każdy kalkuluje, tym bardziej jeżeli za granicą jest to lepiej rozwiązane, w związku z czym poprosiłam o przykład, to w czym jest problem, żeby to sprawdzić? Dlaczego chcemy to wyeliminować i założyć, że o 15% spadną nam wpływy czy rejestracja? Po co? Jeżeli to ma być założenie projektu, to chyba nie jest to dobre rozwiązanie. Tak mi się wydaje.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Następna kwestia dotyczy opinii, że wiele jednostek większość roku stoi na brzegu, nie wymaga przeglądu administracyjnego. Dalej nie będzie wymagała. W tej kwestii zupełnie nic się nie zmieni. W jednej z przytoczonych opinii była mowa o konieczności transportu jednostki do Polski po to, żeby zrobić przegląd techniczny. Osoba, która to napisała, popełniła dosyć znaczący błąd w interpretacji, dlatego że w żaden sposób nie będzie takiej konieczności. Pani poseł, my nie chcemy się...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

A co w takim przypadku ma zrobić...

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Obcokrajowiec co ma zrobić w takiej sytuacji?

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy PRS ma od niego pobrać czy ma to zrobić zdalnie?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Ale nie, on w ogóle nie musi tego robić. Jest to dla jednostek, które dopiero mają zostać zarejestrowane. Jeżeli ktoś na przykład gdzieś z Azji będzie chciał zarejestrować statek w Polsce, to będzie oczywiście musiał przeprowadzić przegląd wstępny. Będzie go realizował Polski Rejestr Statków, który ma siedziby na całym świecie, ale jednocześnie może to zrobić w sposób zdalny, dlatego że chodzi tu tylko i wyłącznie o potwierdzenie dokumentów i zgodności danych, które są przedstawiane rejestrowi, ze stanem faktycznym, żeby nie było sytuacji, w której w dokumentach jest wskazane, że jest to mała jednostka, a w rzeczywistości jest to duży jacht, który nawet wykracza poza wielkość, która jest dopuszczona do rejestru. A mieliśmy do czynienia również z takimi sytuacjami, że było to w taki sposób przygotowane, więc chcielibyśmy tego uniknąć.

Dzisiaj rejestrując statek, jacht pod białą-czerwoną flagą, duże środki finansowe od osób z zagranicy pobierają pośrednicy. Mogę państwu powiedzieć, że mamy też symulacje, które pokazują, że średni koszt rejestracji statku w Polsce obecnie to jest około 2,5 tys. zł, z czego średnia opłata 520 euro jest pobierana przez pośredników, którzy w sposób organizacyjny realizują rejestrację. To znaczy, że są wyspecjalizowane kancelarie, które pobierają kwotę ponad 500 euro, jest to kwota średnia, po to, żeby od osoby z zagranicy przejąć dokumenty, złożyć je w starostwie, w związku motorowodnym i zarejestrować jednorazowo statek czy jacht. Później w momencie, w którym na przykład administracja morska chciałaby uzyskać informacje o danej jednostce, osoba upoważniona do rejestracji, która reprezentuje na przykład jakąś kancelarię, wskazuje, że była tylko jednorazowym pełnomocnikiem do realizacji czynności związanej z realizacją jednostki. Z punktu widzenia funkcjonowania pośredników wszystkie te działania w dużej mierze mogłoby przejąć Polski Rejestr Statków, dlatego że wszystkie działania związane z rejestracją jednostek przez osoby spoza Polski byłyby z wykorzystaniem polskiej firmy, spółki Skarbu Państwa, która jest do tego wyspecjalizowana i mogłaby tego użyć.

Chciałbym jeszcze tylko dodać, jeżeli chodzi o kwoty i wartości stawek, oczywiście zostaną one przedstawione jako propozycje w rozporządzeniu Ministerstwa Infrastruktury. Jeżeli pan poseł Głowski zwraca uwagę na stawkę, że powinna wynosić nie 100 zł, tylko mniej, to jestem przekonany, że znajdziemy tutaj kompromisowe rozwiązanie, dlatego że dokumenty te będą poddane również konsultacjom społecznym. My tu nie mówimy na sztywno, że będzie to taka, a nie inna kwota. Chcemy, żeby system był, po pierwsze, szczelny, po drugie, dawał gwarancję aktualnych danych dla administracji morskiej, a przede wszystkim unikał możliwości wykorzystywania przez ludzi spoza Unii Europejskiej białą-czerwoną bandery do prowadzenia działań, które mają charakter nielegalny. Dziękuję.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mam jeszcze jedno pytanie. Mówił pan o przeglądach. Rejestracja rejestracją, pośrednicy, może to przejąć PRS. Panie ministrze, to wciąż są duże koszty. Mówi pan, że nie ma kosztów, a PRS też wystawia rachunki. Będzie tak samo. A jeżeli chodzi o przegląd, jeżeli ma to zrobić PRS, to PRS też musi dojechać. Ja o tym mówię. Dobrze pan wie, że PRS nie ma wszędzie swoich placówek. PRS też ma koszty związane z podróżą, noclegiem, certyfikatem, przeprowadzeniem kontroli. Nakłada pan duże koszty na te osoby, niezależnie, czy coś ma to 4 m czy dwadzieścia parę metrów czy 24 m. Fajnie się mówi, ale realia są takie, że to kosztuje. Więc te wpisy nie są bezpodstawne, dlatego że jeżeli przeglądy i wszystkie sprawy związane z bezpieczeństwem chce pan oddać w ręce PRS-u, to sorry, ale to są bardzo duże koszty. To nie jest tak, że PRS jest na miejscu.

Statek też często szuka sobie klasyfikatora czy innego przedstawiciela, żeby było po prostu taniej. Każdy liczy koszty, a pan zakłada, że może to przejąć PRS, ale moim zdaniem to nie zmniejszy kosztów, chyba że pan udowodni, że już jest gotowy cennik i że opłaty za te usługi będą znacznie niższe niż opłaty pośrednika. Wtedy okej, ale ja dalej nie usłyszałam, jak względy bezpieczeństwa, kontroli, rejestracji są rozwiązane w innym państwie. Jeżeli państwo chcecie

wprowadzić, jak uważacie, dobre przepisy, jeżeli są one korzystniejsze, a pani mówi, że odpłyną nam zagraniczni armatorzy, mimo że w Unii Europejskiej przepływ informacji... Nieważne. Proszę mi odpowiedzieć na pytanie, jak to jest w innych państwach i dlaczego pani zakłada, że 15% odpłynie od nas. Nie chciałabym tego. Proszę o porównanie z innym państwem, które wprowadza jakieś mechanizmy, gdzie jest bezpieczeństwo i możliwość sprawdzenia, że ktoś nie wykorzystuje łodzi, jachtu, zwał jak zwał, także statku, mówię już szerzej, do przewożenia narkotyków. Bardzo proszę powiedzieć mi, na czym się państwo wzorowali i w czym te przepisy są lepsze na przykład od jednego z krajów europejskich, kiedy w konsultacjach jest powiedziane, że będzie odpływ do innych państw, które robią to szybciej, sprawniej i gdzie nie będzie dodatkowych kosztów. Ja tylko o tym mówię. Nie zakładam, że to jest złe, być może państwo po prostu nie przedstawili nam tych argumentów, więc proszę o przedstawienie argumentów, że jest to lepsze niż rozwiązania w innych państwach, gdzie teraz są nasi obywatele, którzy twierdzą, że skomplikuje im to życie, ponieważ jest to zmiana zasad w trakcie, która podwyższy o kilka tysięcy złotych ich funkcjonowanie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Droży państwo, daję posłom możliwość dopytania się, jeżeli widzę, że minister nie odpowiedział na wszystkie pytania, ale jednocześnie proszę posłów o konkretność w zadawaniu pytań, dlatego że niektóre są zadawane kilkakrotnie w jednej wypowiedzi. Panie ministrze, proszę odpowiedzieć.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Za chwilę poproszę panią dyrektora, żeby podała szczegółowe informacje na temat tego, jak ten problem został rozwiązany, na przykład w Holandii, gdzie zostały wprowadzone bardzo podobne mechanizmy. Natomiast ja chciałbym jeszcze raz zwrócić uwagę na zasadniczą kwestię. Jeżeli myślimy o interesie Polaków, właścicieli jednostek, które pływają pod polską banderą, w tej sytuacji nie zmienia się nic. Cel, który nam przyświeca, to przede wszystkim zbudowanie oczywiście prestiżu biało-czerwonej flagi, która powiewa na naszych jednostkach, ale również uniknięcie zagrożeń związanych z tym, że obcokrajowcy, również spoza Unii Europejskiej, wykorzystują w sposób cyniczny, bezprawny i często nielegalny białą-czerwoną flagę. Podkreślam jeszcze raz, osoby, które są obywatelami spoza Unii Europejskiej i chcą zarejestrować statek pod polską banderą, mają to robić nie dlatego, że jest tanio i opłaca im się to robić, tylko z jakiegoś konkretnego powodu. A jeżeli chcą to zrobić po to, że jest tanio i mogą wykorzystywać jacht do niecznych, często bezprawnych celów, to my chcemy im to uniemożliwić. Jest to oczywiste. Osoba, która mieszka poza Polską, ale jest Polakiem, jest właścicielem jachtu, kupuje sobie nowy jacht, nie będzie musiała przechodzić przeglądu. Podkreślam to raz jeszcze. Jeżeli jest obcokrajowcem i z jakiegoś powodu nigdy nie była w Polsce, ale chce zarejestrować statek pod polską banderą, to musi przeprowadzić przegląd wstępny, który realizuje Polski Rejestr Statków. Jeżeli chodzi o stawkę, która jest realizowana w ramach tego przedsięwzięcia, w projekcie ustawy jest zapis, że stawka nie może być wyższa niż średnie wynagrodzenie w gospodarce narodowej. Dla przykładu dzisiaj możemy sobie przyjąć, że dla obcokrajowca, który nigdy nie był w Polsce, ale chce zarejestrować u nas jacht, który sobie kupił za setki tysięcy dolarów, będzie to 2 tys. zł. Wydaje mi się, że poniesienie przez niego kwoty 2 tys. zł dla jachtu poniżej 15 m to nie jest jakieś wielkie wymaganie. Chciałbym na to zwrócić uwagę. To jest po pierwsze.

Po drugie, powiedzieliśmy jasno, że jeżeli dojdzie do sytuacji, że osoby spoza Polski nie będą miały łatwych i tanich możliwości rejestracji statków pod tanią banderą, to rzeczywiście liczba obcokrajowców może się zmniejszyć o 15%, natomiast wpływy będą zdecydowanie wyższe. A więc z punktu widzenia podmiotów rejestrujących, czy to jednostek samorządu terytorialnego, czy to firm państwowych, jaką to firmą jest Polski Rejestr Statków, obywatele spoza Polski, którzy będą chcieli zarejestrować statek w naszym systemie, będą musieli ponieść takie opłaty. Jest to naturalne, oczywiste. Wydaje się jasne, że aktualizacja danych w systemie, ale aktualizacja bez konieczności transportowania jednostek, pojawienia się w urzędzie, stawiania się na wyzwanie, jest czymś, co nie wymaga wielkiego poświęcenia raz na pięć lat i uiszczenia opłaty w wysokości 100 zł. Kwestie, o które pytała pani poseł w odniesieniu do innych krajów europejskich, zostaną przedstawione przez panią dyrektora.

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Jeżeli chodzi o inne kraje Unii Europejskiej, tutaj kluczowe jest rozróżnienie wymagań w zakresie rejestracji oraz wymagań w zakresie przeglądów technicznych i inspekcji bezpieczeństwa wpływających również na decyzję o rejestracji pod daną banderą. Chciałabym oddzielić te dwie kwestie. Teraz jeżeli chodzi o samą rejestrację, utrzymujemy w zasadzie wszystkie kryteria, które dzisiaj stanowią przewagę konkurencyjną, że tak powiem, które stanowią o atrakcyjności rejestracji pod polską banderą. Po pierwsze, rejestr pozostaje otwarty. Nie ma wymogu zamieszkania w Polsce, żeby zarejestrować jednostkę pod polską banderą. Większość krajów europejskich ma taki wymóg. Dlatego też ich rejestry są znacząco mniej atrakcyjne. Nasz rejestr jest jednym z najczęściej wybieranych rejestrów dla zagranicznych armatorów. Po drugie, dokument rejestracyjny pozostaje bezterminowy. Wszystkie kraje europejskie, tak jak wskazywał pan minister, nakazują odnawianie dokumentu rejestracyjnego w procedurze rocznej, dwuletniej, pięcioletniej, różnie. My nadal wydajemy bezterminowy dokument. Trzeba będzie tylko potwierdzać jego ważność w cyklu pięcioletnim.

Teraz jeżeli chodzi o segment wymogów dodatkowych z zakresu przeglądów technicznych i inspekcji bezpieczeństwa, na tę chwilę jeżeli chodzi o jachty zagranicznych armatorów rejestrowane w systemie REJA, w zasadzie są to wyłącznie jednostki morskie. W rejestrze REJA na chwilę obecną mamy 72 tys. jednostek, które są zarejestrowane jako statki morskie, pozostałe są śródlądowe. Spośród 72 tys. tylko 9% jednostek podlega obowiązkowi inspekcji bezpieczeństwa i przeglądu technicznego. Obowiązek ten jest nałożony na jednostki komercyjne i na jednostki rekreacyjne do 15 m. To nie są przepisy tej ustawy, są to przepisy ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz rozporządzenia w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty. Nie zmieniamy ich. Jednostki rekreacyjne do 15 m nadal nie będą podlegać wymogom przeglądu technicznego i inspekcji bezpieczeństwa. Dla segmentu najszerzej zainteresowanego rejestracją pod polską banderą rejestr nadal pozostaje bardzo otwarty.

Po drugiej stronie mamy różne kraje. Między innymi Holandia najbardziej mierzyła się z tym problemem, z którym teraz mierzy się Polska, a mianowicie z częstym wykorzystaniem jednostek pod jej banderą w procesie przemytu narkotyków. To, na co Holendrzy postawili, to było znaczące zwiększenie wymogów w zakresie właśnie przeglądów technicznych. Wprowadzili coroczny obowiązkowy przegląd techniczny dla wszystkich jednostek. Nasze rozwiązania są...

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

...lightowe.

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Tak można by było podsumować. Jeszcze tylko pozwolę sobie króciutko odnieść się, ponieważ pani poseł poprosiła również o to, żebyśmy wskazali, jaki jest podział opłaty. W tej chwili jest to 80 zł. Jest to wpisane obecnie w ustawę. 10 zł z 80 zł idzie do budżetu państwa na utrzymanie systemu REJA, pozostałe 70 zł stanowi dochód lub przychód organu rejestrującego, ale z tego organ rejestrujący musi jeszcze opłacić dokument rejestracyjny. Na tę chwilę koszt produkcji dokumentu rejestracyjnego, a pamiętajmy, że jest to dokument kategorii pierwszej w rozumieniu ustawy o dokumentach publicznych, dokument ze wszystkimi istotnymi zabezpieczeniami, więc jest to drogi dokument. Jest to kwestia opłaty między 20 a 30 zł w zależności od tego, jaki pakiet dokumentów jednorazowo jest wysyłany do organu rejestrującego.

Chciałabym tutaj podkreślić, że byliśmy w bardzo długim procesie negocjacji z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Bardzo rzetelnie przeanalizowaliśmy wszystkie argumenty trafiające od jednostek samorządu terytorialnego. Mamy ich pozytywną opinię w tym zakresie. Tak jak podkreślił pan minister, przewidujemy nieznaczny spadek liczby rejestracji, natomiast bardzo znaczący, dziesięciokrotny wzrost dochodów organów rejestrujących. Sytuacja organów rejestrujących powinna się polepszyć. Przewidujemy, że zgodnie z nowym projektem opłaty mogą wzrosnąć. Tak jak powiedział pan minister, będzie to uregulowane ostatecznie w rozporządzeniu, natomiast zmiana polega na tym, że nie jest to już określone kwotowo. To nie będzie 10 zł, tylko będzie dziesięcioprocentowy udział budżetu państwa w tym. 10% opłaty z rejestracji będzie trafiało do budżetu państwa między innymi po to, żeby system REJA mógł być modernizowany, żeby mógł mieć wszystkie nowe funkcjonalności, których potrzebują również polscy armatorzy, żeby między innymi powiadomienia, przypominajki związane z koniecznością realizacji obowiązku potwierdzenia zaktualizowania danych mogły być wysyłane. Dziękuję bardzo.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Z czego wynika spadek o 15%?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Z zagranicy.

Zastępca dyrektora departamentu MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Zakładamy, że część jednostek, przemysłników czy tych, którzy są zainteresowani bardzo łatwym wejściem pod polską banderę, dlatego że nie zostaną zweryfikowani, a potem wykorzystaniem jednostki do celów przestępczych, zrezygnuje. Nie wiemy, jest to szacunek, założenie, nie możemy tego wiedzieć.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, dziękuję. Jeszcze raz apeluję o konkretność w zadawaniu pytań, dlatego że pytań jest dużo, a niektóre wypowiedzi są rozwlekłe. Przepraszam, że to mówię, ale niektóre wypowiedzi są rozwlekłe.

Panie ministrze, jak rozumiem, kamieniem węgielnym ustawy jest kwestia bezpieczeństwa. Są wasze niepokoje, że zbyt wiele jednostek jest wykorzystywanych przede wszystkim do przemytu narkotyków. Podał pan dane, wskazując, że w zeszłym roku 378 zgłoszeń dotyczących jednostek pływających pod polską banderą zostało przekazanych z organów państw trzecich do polskiej strony w związku z jakimś, jak rozumiem, sprawami karnymi. Czy mógłby pan minister wyjaśnić mi konkretnie, ile z 378 zgłoszeń dotyczyło jednostek, których właścicielami są obywatele Polski, a ile jednostek, których właścicielami nie są Polacy? Chyba jest to kluczowa informacja w sposobie rozumienia przez państwa zmiany kontekstu bezpieczeństwa i wykorzystywania polskiej bandery. Jeżeli okazałoby się, że tak naprawdę większość zgłoszeń dotyczy jednostek, których właścicielami są Polacy, wtedy państwa argumentacja, przepraszam, ale ległaby w gruzach. Tutaj poproszę o konkretne dane, żeby ocenić, czy projekt w ogóle jest potrzebny w tym zakresie.

Druga sprawa to kwestia państwa wyobrażenia, że wstępna opłata techniczna miałaby sprawić, że handlarze narkotyków nie rejestrowaliby jednostek pod polską banderą. Podał pan przykład, panie ministrze, jednostek wart kilka milionów euro. Jeżeli właściciel takiego jachtu chce zarejestrować jednostkę, to co to będzie dla niego dodatkowy koszt 1 tys. euro? Ja co prawda nie mam zbyt wielu, to znaczy, nie mam żadnych kontaktów z półświatkiem, ale na logikę i z wiedzy historycznej domyślam się, jak kartele narkotykowe funkcjonują, ile mają gotówki. Domyślam się, że dla mafii narkotykowej znalezienie 1 tys. zł, kiedy przewozi ładunek wart pewnie miliony dolarów, to nie jest żadne ograniczenie. Nie wpłynie to w tej kategorii na to, że handlarze narkotyków z jakichś względów przestaną używać do tego białą-czerwonej bandery, nie wiem, ale nie będą się bać takich obciążeń fiskalnych. Jestem tego pewien. W związku z tym nie rozumiem tego argumentu, że ustawa miałaby w kategorii bezpieczeństwa cokolwiek zmienić, natomiast na pewno zmieni to, że jeżeli chodzi o osoby spoza Polski, bez polskiego obywatelstwa czy osoby z Azji, jak pan wspominał, czy jakiegoś biednego, w cudzysłowie, Francuza, ale który ma 10 tys. euro, żeby sobie kupić jakiś jachcik, to dla niego opłata około 1 tys. euro dla PRS-u, opłata 10% już może mieć znaczenie, czy będzie chciał zarejestrować w polskim rejestrze czy nie. Dlatego ja na tę chwilę nie jestem przekonany co do celowości tej ustawy, chyba że państwo jesteście w stanie przekazać mi konkretne dane, o które przed chwilą poprosiłem.

Przepraszam, jeszcze jedno. Jeżeli są jakieś zgłoszenia w liczbie nawet 400 zgłoszeń w zeszłym roku, poproszę o informacje. Może za zeszły rok jeszcze się nie uda, dlatego że pewnie mogą trwać jakieś postępowania, możecie państwo nie mieć danych, ale poproszę o informacje za 2024 czy 2023 r., żeby znać proporcje. Jeżeli chodzi o zgłoszenia w jakimś karnym kontekście dotyczące jachtów pływających pod polską banderą, ile z owych jachtów ostatecznie zostało uznanych w procesach karnych za wykorzystywane w jakimś kryminalnym procederze? Wtedy rzeczywiście będziemy wiedzieć, czy są to zgłoszenia, nie wiem, jakiej natury, być może pochopne, czy rzeczywiście ma to sens. Być może radykalne zwiększenie zgłoszeń wynikało z tego, że nawet jakieś jedno z państw, jedne służby nagle zmieniły podejście do realizacji swojej polityki policyjnej, ścigania przestępców. Może postępują zupełnie nadgorliwie w stosunku do tego, co robiły wcześniej. W związku z tym też chciałbym wiedzieć, z jakich państw było 378 zgłoszeń w zeszłym roku. Jak będziemy mieć takie dane, to wtedy będę wiedział, czy państwa ustawa warta jest

poparcia z głównego powodu, dla którego państwo przygotowaliście ten projekt nowelizacji. Bardzo proszę o odpowiedź.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, 378 spraw dotyczyło wniosków od służb państw zagranicznych do Centralnego Biura Śledczego Policji jako jednostki koordynującej. CBŚP potwierdza rejestrację takiego statku, udziela zgody na wejście na pokład oraz zgody na przeszukanie, oczywiście jeżeli statek nie znajduje się na wodach terytorialnych danego państwa. Szczegółowe informacje...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, dopytam, ponieważ tego pan wcześniej nie powiedział. W ilu z 378 przypadków znaleziono narkotyki?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Nie jestem upoważniony do tego, żeby mówić o sprawach, które są realizowane przez służby zagranicznych państw.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, tak się pan nie wymiga. Ja nie pytam o konkretne sprawy karne, które są objęte tajemnicą śledztwa, ja pytam o dane statystyczne.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Przedstawiam panu dane statystyczne, które posiada polska administracja, w tym zgłoszenia, które przedstawia Centralne Biuro Śledcze Policji. 378 razy służby zagraniczne wnioskowały o wejście na jednostki pod polską flagą w związku z domniemaniem, przemytem narkotyków. To są informacje, które my posiadamy. Jeżeli pan potrzebuje szczegółowych danych od Centralnego Biura Śledczego Policji, jestem przekonany, że najlepiej do nich o to wystąpić, natomiast te wszystkie kwestie...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie, panie ministrze, to jest niesprawiedliwe.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

No nie, panie pośle.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, ale ja mam prawo zapytać. Ja prowadzę dyskusję.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Ale jeżeli pan nie rozumie, co ja mówię, to proszę posłuchać mnie z uwagą. Teraz ja coś do pana mówię.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pana przerzuca odpowiedzialność na Komisję...

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Nie przerzucam.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

...kiedy państwo nie macie danych, a to państwo jesteście autorami ustawy, która powstała z uwagi na bezpieczeństwo.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Ale czego pan nie rozumie? 378 wniosków do CBŚP. Co mam powiedzieć więcej?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A ja się pytam, w ilu sprawach znaleziono narkotyki.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Ale proszę pana, ja nie jestem osobą, która odpowiada za prowadzenie tych spraw.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A w ilu przypadkach okazało się, że nie było sprawy?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pomylił pan adresatów.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jeżeli pan by wiedział...

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Proszę nie podnosić...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł, ja prowadzę obrady Komisji.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan nie wie.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Takie działania prowadzą organy śledcze, a nie Ministerstwo Infrastruktury. Więc bardzo proszę. Mówię o zgłoszeniach, które zostały wskazane do administracji. Było ich 378 w związku z podejrzaniami. Jest to znaczący wzrost. Jeżeli naprawdę państwo nie widziecie tutaj korelacji pomiędzy łatwością wejścia pod białą-czerwoną flagą a zwiększeniem tego typu działań, to trzeba powiedzieć jasno, że korelacja jest jasna, jest oczywista. Chcę zwrócić na nią uwagę. Mogę panu tylko przytoczyć, co wskazał Financial Times, znany brytyjski dziennik. Będę mówił oczywiście o publikacjach prasowych. Opierając się na raportach ONZ, określił polską banderę, tu cudzysłów, nowym hitem wśród przestępców. Dla mnie ta sytuacja jest oczywista. Dla osób, którzy siedzą po tej stronie ta sytuacja jest oczywista. Jeżeli mamy sprawić, że polska bandera będzie wiarygodną banderą, jeżeli mamy uszczelnić wejście dla osób z zagranicy pod białą-czerwoną flagą, to po prostu zrobmy to. Ja rozumiem, że pan poseł mówiąc o tych sprawach, może się martwić o niezamożnego Francuza, który kupuje sobie jacht, ale dlaczego nie rejestruje tego jachtu we Francji? Jeżeli pan tak się o niego martwi, to trzeba to jasno powiedzieć. To pierwsza sprawa.

Po drugie, jeżeli ktoś wykorzystuje jednostki morskie do działań, które są niezgodne z prawem, to nie wykorzystuje do tego jachtu za 3 mln dolarów, tylko wykorzystuje mniejszą jednostkę, która jest po prostu tania, do tego, żeby realizować tego typu działania. A jeżeli ktoś, kto kupuje jachty za miliony dolarów, chce je zarejestrować w celach rekreacyjnych i uczciwego wykorzystywania, zgodnie z przeznaczeniem owych jednostek pod białą-czerwoną flagą, to dla niego opłata za przegląd wstępny nie jest barierą. To mam na myśli. Bariera, jaką jest przegląd wstępny, dla osób z zagranicy jest barierą wejścia. Chcemy na tym etapie zatrzymać tych, którzy chcą wykorzystywać jednostki pod białą-czerwoną flagą, mówiąc wprost, białą-czerwoną banderę do tego, żeby realizować te cele. Dla mnie jest to oczywiste.

Jeżeli popatrzymy na interes Polaków, którzy są właścicielami jednostek, jest on zachowany. W naszym interesie jako administracji morskiej państwa polskiego jest sprawianie, żeby polska bandera, w cudzysłowie, nie była nowym hitem wśród przestępców. Po to robimy tę ustawę. Proszę państwa, żebyście się jej przyjrzeni, a nie stawali po stronie, jak pan przewodniczący wskazał, niezamożnego Francuza kupującego jacht, który nie będzie mógł teraz tak łatwo zarejestrować statku pod białą-czerwoną banderą. Absurdalny argument. Przepraszam, ale nie mogę inaczej się do tego odnieść. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Droży państwo, ja uważam, iż to jest wielki walor, że obcokrajowcy rejestrują się w polskich rejestrach, również jachtowych, dlatego że jest to po prostu reklama naszego państwa. Niektórzy z państwa posłów przytaczaliście również ten argument. Idąc tokiem rozumowania pana ministra, po prostu zamknijmy polski rejestr jachtowy dla obcokrajowców. Absurdem, drogi panie ministrze, jest to, co pan mówi. Wielokrotnie podkreślał pan oczywistość. Oczywiście dla mnie jest to, że nie jest pan w stanie odpowiedzieć na kluczowe pytania z punktu widzenia jakościowej zmiany kontekstu bezpieczeństwa, jaki ta ustawa wprowadziłaby po jej wejściu w życie. Niestety, ale na razie nie macie państwo, mam nadzieję, że to zmienicie, zebranych bardzo podstawowych, wydaje mi się, logicznych danych, które są niezbędne do tego, żeby ocenić, czy rzeczywiście problem jest bardzo realny. Gdybym miał politykę państwa dostosowywać do artykułów w polskiej czy zagranicznej prasie, to chyba rzeczywiście ogon machałby psem, a nawet jakaś zagraniczna rasa machałaby polskim psem. Nie wiem, bardzo dziwne nastawienie.

Zachęcam pana przy okazji – to taka dygresja – do sięgnięcia do książki mojego autorstwa „Wszystkie pionki Putina”. Opisuję tam przykład między innymi redaktora naczelnego właśnie Financial Times, który w 2021 r. przeprowadzał w cztery oczy, sam na sam wywiad z Władimirem Putinem,

gdzie łykał jak pelikan wszystkie jego kłamstwa, na przykład wybielanie użycia broni chemicznej w Syrii. Niestety, prasa zachodnia przez wiele, wiele lat była karmiona pieniędzmi Kremla, które szły każdego roku. Są to dane oficjalne, zapewniam państwa. Możecie przeczytać o nich w książce. Przez wiele lat każdego roku dosłownie ponad 1 mld dolarów był w specjalnym funduszu narodowych mediów rosyjskich, przeznaczonym na to, żeby kupować najważniejsze tygodniki, najważniejszych dziennikarzy na świecie. To tak w dygresji do pana bardzo dziwnego argumentu o Financial Times. Dzisiaj jeszcze mamy w Polsce, mam nadzieję, polityków, którzy martwią się interesem polskim, a nie tym, czy prasa zachodnia dobrze czy źle o nas pisze.

W związku z tym, panie ministrze, bardzo proszę, żebyście państwo więcej tego nie robili. Powiedział pan wręcz, że to ja powinienem zebrać informacje, jeżeli mnie to interesuje. Nie, nie, nie. To państwo, jeżeli pojawiają się takie pytania, a myślę, że są jak najbardziej ad rem, macie obowiązek zebrać takie informacje i niezwłocznie przekazać je Komisji. Dlatego bardzo państwa proszę o ciut więcej pokory, nawet jeżeli państwo nie lubicie krytyki. Proszę postarać się możliwie szybko zebrać owe dane, żeby można było sprawnie, zgodnie z sumieniem i interesem Polski, głosować w taki lub w inny sposób nad projektem państwa nowelizacji. Mam nadzieję, panie ministrze, że szybko zbierzecie i przekażecie te dane, a jeżeli we współpracy z MSWiA czy jakimikolwiek innymi służbami jakichś danych nie będzie dało się zebrać z jakichś względów, mam nadzieję, że państwo nas o tym poinformujecie i powiecie, dlaczego takich danych nie jesteście w stanie zebrać. Pan minister chce się jeszcze odnieść?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak, chcę się odnieść, że było to jasne, gdyż myślę, że pan, panie przewodniczący, powinien tę sprawę zrozumieć, jeżeli wytłumaczę ją jeszcze raz. Jeżeli dochodzi do sytuacji, że na przykład administracja francuska, hiszpańska, portugalska, włoska, gdyż między innymi takie zwracały do CBŚP o zgodę na wejście na jednostkę pod białą-czerwoną banderą, jeżeli na przykład służba hiszpańska prowadzi postępowanie i prosi o wejście na jednostkę pod białą-czerwoną banderą, to ani ta służba, ani hiszpańskie organy państwowe nie przekazują Ministerstwu Infrastruktury informacji z prowadzonego śledztwa, czy były tam narkotyki czy ich nie było, kto tam był, ile ich miał. Proszę to zrozumieć. My jako Ministerstwo Infrastruktury nie posiadamy takich danych, polskie państwo takich danych nie posiada. Proszę nie wymagać ode mnie, żebym przedstawiał panu przewodniczącemu wyniki śledztw prowadzonych przez służby hiszpańskie. W interesie Polski, pani poseł, jest to, żeby białą-czerwoną flagą nie była wykorzystywana przez przestępców do tego, żeby przemycać narkotyki. I pani powinna stawać...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę państwa, bardzo proszę o spokój na sali. Pani poseł, bardzo proszę. To i tak się nie rejestruje. A pana ministra proszę, żeby nie krzyczał.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Czy pan przewodniczący zrozumiał to, co powiedziałem?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wydaje mi się, że rozumiem, co pan mówi. Po prostu, panie ministrze, wydaje mi się, że jest panu niezręcznie, że do tej pory państwo nie wystąpiliście o te dane. Przygotowaliście ustawę, która ma zwiększać bezpieczeństwo, ale nie macie danych. Natomiast nie zgadzam się gruntownie z pana opinią, że Polska nie jest informowana o tym, czy na zarejestrowanym pod polską banderą statku były narkotyki. Jestem wręcz przekonany, że państwa, które dokonują inspekcji, są zobowiązane informować polskie władze państwowe odpowiedniego szczebla o takich incydentach. Co do tego jestem zupełnie, na 100% przekonany.

Bardzo proszę, pan poseł Szałabawka, pana posła Hoca nie ma, więc następnie pan poseł Głowski.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Teraz już wszystko jest jasne. Można powiedzieć, że dyskusja idzie w kółko. Teraz jaka jest logika myślenia ministerstwa, które chce zrobić ustawę poprawiającą bezpieczeństwo przy okazji niszcząc dobrą polską markę? Tyle było mowy o tym, że polską markę trzeba promować na świecie. Właśnie takim ruchem chcecie ją zniszczyć, a wasza logika poczucia bezpieczeństwa wygląda w ten sposób, że bandery to są jakieś czółna. Migranci z Erytrei płyną sobie nimi przy pomocy wiosła. Dają polską banderę. Nie mają żadnych pieniędzy. Mają po 500 kilo kokainy,

ale nie mają żadnych pieniędzy. Jak teraz damy im przegląd i będą musieli zapłacić po 2-3 tys., to wtedy już nie popłyną, no nie, dlatego że na to ich nie stać, jest to normalne. Przecież jest to totalna bzdura. Jest to zrobione w ogóle bez pomysłu. Chodzi tylko o to, że chcecie wyciągnąć trochę kasy, jak zwykle chcecie zniszczyć to, co polskie. Przecież wiadomo, że niszczenie gospodarki, to przy okazji polską banderę na jachtach, która zaczęła zyskiwać renomę, też niszczyć, dlatego że jest do niczego niepotrzebna.

Doprowadzicie do takiej sytuacji, że zwiększycie, niestety, niebezpieczeństwo przemytu narkotyków. Wiadomo, teraz już mówię na poważnie, że dla kogoś, kto przemycza narkotyki, zrobienie opłaty za banderę w wysokości 1 tys., 2 tys., 5 tys. czy 10 tys. to jest nic. Uczciwi żeglarze wycofają się, dlatego że stwierdzą, że jak Polska tak podchodzi, to poszukają bandery gdzie indziej. Szkoda. Jachtów po przeglądach PRS-u będzie dużo mniej. Niby będą one wiarygodne. Wtedy mogą być właśnie te jachty, które będą przemyczały narkotyki. Branża narkotykowa ma się w Europie dobrze, tak jak branża przemytu, migracji ludzi, więc poradzą sobie z opłatami i nic to nie wniesie. Możecie nazwać w ustawie, że chcecie zwiększyć z 80 zł na 200 zł opłaty dla Polaków. I o to chodzi, ponieważ jest dziura budżetowa, tylko że dziury budżetowej, którą Tusk zrobił, nie zasypiecie opłatami, nawet jak będzie 400 zł. Może być i 400 zł, a nawet i 1 tys. zł, ale nic się nie stanie. A jeżeli chodzi o poprawę bezpieczeństwa, bezpieczeństwa nie poprawicie. Wręcz myślę, że może dojść do jeszcze bardziej niebezpiecznych sytuacji, ponieważ pójdzie sygnał do instytucji zajmujących się przemysłem narkotyków w Europie czy na świecie, że teraz już są obostrzenia w postaci opłat i teraz już tylko uczciwi ludzie będą pływać jachtami. Przecież jest to nieprawda. Już nie będę przedłużał, dlatego że w kółko, cały czas mówimy o tym samym.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Głowski.

Poseł Piotr Głowski (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, ja znowu z prośbą. Jeżeli coś jest niezgodne z dokumentem, proszę o korektę. Chciałbym to powiedzieć do tych, którzy nas oglądają. Zarówno z fragmentów, które były tu dzisiaj cytowane, jak i z dyskusji wynika, że jest albo niezrozumienie, albo celowo ktoś wprowadza elementy... Panie przewodniczący, czy mogę poprosić?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę nie przeszkadzać panu posłowi w wypowiedzi.

Poseł Piotr Głowski (KO):

To nie jest ustawa o przeglądach technicznych. Wielokrotnie to padło z ust ministerstwa, a niektórzy posłowie z uporem maniaka to powtarzają. Ustawa nie zmienia nic w dokumentach, które dotyczą bezpieczeństwa, kart bezpieczeństwa. Przynajmniej ja nie znalazłem tam żadnego fragmentu, który by się do tego odnosił. Jest to ustawa o dokumentach rejestracyjnych, o tym, żeby pojawił się element kontroli, nie za 1 tys., 2 tys. czy 3 tys. zł, dlatego że to nie jest ten element, który powoduje, że ktoś zarejestruje albo nie zarejestruje jachtu. Mówimy o obcokrajowcach w Polsce. Ma to pokryć koszty kontroli dokumentów, sprawdzenia, czy jednostka została dobrze zgłoszona, czy faktycznie istnieje, czy ma takie rozmiary. Ustawa reguluje elementy w tym zakresie. To wszystko, o czym państwo mówicie, PRS dotyczy wyłącznie dokumentów i ogólnego sprawdzenia, czy jednostka faktycznie jest taka, a nie inna.

Koszty dla Polaków... Jeszcze raz doprecyzuję. Jeżeli chodzi o właścicieli jachtów, wyłączna zmiana, która dotyka osoby, które będą wносить opłatę rejestracyjną, zgodnie z propozycją dotyczy kwoty 200 zł. Rozumiem, że być może jeszcze jakieś rozmowy na ten temat będą prowadzone. 200 zł to jest koniec opłat, nie ma żadnych opłat PRS-owskich. PRS związany z kartą bezpieczeństwa jest dla jachtów, które miały taki obowiązek. Tu nic się nie zmieni. To po pierwsze. Nie ma żadnych 500... Proszę nie opowiadać takich...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan minister to powiedział.

Poseł Piotr Głowski (KO):

Jest straszny chaos w wypowiedziach. 90% zupełnie nie ma pokrycia w rzeczywistości. Więc jeszcze raz. Polski obywatel, który ma albo chce kupić jacht, będzie ponosił jedyną opłatę w związku z jego rejestracją w wysokości 200 zł. Nie ma obowiązkowego przeglądu. Ustawa nie mówi o przeglądach technicznych.

Kolejnym elementem jest to, czy z tego powodu bandera będzie szanowana na świecie. Usłyszałem tutaj, powiedziałbym, heheszki z tego, czy jest to 200 czy 300 takich przypadków. Wydaje mi się, że każdy taki przypadek jest ujmą dla Polski, dla polskiej bandery. Jeżeli możemy zrobić coś, co ten system uszczelni... Rozumiem, że sygnały pokazują, że z kilku czy kilkunastu przypadków wchodzimy w setki, tendencja rośnie, nie jest to zjawisko jednokrotne, jednorazowe. Może to oznaczać, że w następnych latach będziemy mieć po prostu wysyp takich sytuacji.

Jest to ustawa nie o bezpieczeństwie na morzu, jest to ustawa o bezpieczeństwie polskiej bandery, polskiego państwa, naszej reputacji. Reputacja jest w tej chwili naciągana przez tych, którzy z bardzo, bardzo prostej procedury, którą w tej chwili mamy... Wysyłamy jedynie zgłoszenie. Nikt tego nie weryfikuje tak naprawdę. Tak obecnie wygląda system. Chcemy przejść do systemu, w którym będzie miała miejsce kontrola nad rejestracjami z zagranicy.

Ostatni, sześćdziesiąty raz to powtórzę, dlatego że pewnie trzeba powtarzać. Wiem, że tutaj posłowie proszą, żeby skracać, ale wydaje mi się, że trzeba będzie to powtarzać w nieskończoność. Polski armator z powodu tej zmiany legislacyjnej nie będzie miał dodatkowych przeglądów. Nie będzie żadnych dodatkowych PRS-ów, które tutaj są opowiadane, nie będzie żadnych dodatkowych działań, które będzie musiał podejmować. Jedyne dwa działania, które są zapisane dla Polaków, to moment rejestracji i po pięciu latach potwierdzenie, że statek istnieje, że nadal go mam i że pływa. To jest wszystko, co dotyczy polskiego obywatela. A to, czy Francuzi bądź inne nacje będą chciały u nas rejestrować, oczywiście będzie zależało od tego, jaką będą mieć wolę. Zapewniam państwa, gdyż wielokrotnie to sprawdzałem w różnych miejscach, że każdy mówi, że u niego trawa jest najbardziej zielona. Jak się pojedzie do innego portu, to nagle okazuje się, że tam liczba barier administracyjnych nie jest wcale mniejsza, tylko jest większa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dajmy już spokój. Szanowni państwo, nie widzę więcej zgłoszeń. Dobrze. Nie mogę odmówić posłowi jak poseł się zgłasza. Jeszcze tam ktoś się zgłasza. Pan poseł Hoc będzie za chwilę. Proszę bardzo, tylko proszę się przedstawić.

Ekspert w Dziale Monitoringu Prawnego i Ekspertyz Biura Związku Powiatów Polskich Adrian Pokrywczyński:

Oczywiście. Dziękuję, panie przewodniczący. Adrian Pokrywczyński. Związek Powiatów Polskich.

Wysoka Komisjo, ponieważ odwołano się do naszych uwag, odniosę się do tego, przedstawię kontekst uwag w zakresie opłat. Otóż Związek Powiatów Polskich rzeczywiście przedstawił uwagę, natomiast, podkreślę, dotyczyła ona pierwotnego kształtu projektu, gdzie był pomysł, żeby opłaty rejestracyjne były dzielone pół na pół, to znaczy, pół trafiało do organu rejestrującego, tudzież związku motorowodnego i pół do Skarbu Państwa. W toku dyskusji w ramach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego... Dla nas pomysł pierwotny był nie do przyjęcia, natomiast ostateczna wersja, która trafiła do parlamentu, jest taka, że 90% opłaty rejestracyjnej trafi do organu, czyli do jednostki samorządu terytorialnego, jakim jest powiat albo miasto na prawach powiatu, a 10% będzie stanowić niepodatkową należność budżetu państwa o charakterze publicznoprawnym zgodnie z ustawą o finansach publicznych. Tego dotyczyła nasza uwaga. Ponieważ podział pierwotny był dla nas niekorzystny, zwróciliśmy na to uwagę. Po dyskusjach w ramach komisji wspólnej, która ostatecznie wydała opinię pozytywną do tego projektu, przyjęto taki kształt.

Odniosę się jeszcze do kwestii wysokości opłat. Niestety, muszę powiedzieć, to jeszcze nie jest przesądzone. Rzeczywiście będzie to w rozporządzeniu, które zresztą też powinno trafić do Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, gdy już będzie kształtowane. Natomiast z perspektywy organów rejestrujących raczej trzeba będzie podnieść opłaty. My nie mówimy o kwocie, natomiast trzeba spojrzeć na warunki makroekonomiczne, a także na koszty obsługi pewnych zgłoszeń, o czym powiedział pan poseł Głowski. Tutaj raczej jest kierunek oczywiście do wzrostu, natomiast jest on obiektywny, gdyż wynika wprost na przykład z inflacji kosztów utrzymania pracowników administracji, a 10% i tak będzie trafiać do Skarbu Państwa, przede wszystkim tak jak nam to tłumaczono, na utrzymanie systemu REJA, co jesteśmy w stanie zrozumieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Czy są jeszcze pytania? Nie ma. Dobrze. Zamykam dyskusję. Stwierdzam zakończenie pierwszego czytania projektu ustawy z druku nr 2995.

Drodzy państwo, wnoszę o to, żeby dalsze prace nad projektem kontynuować po udzieleniu przez pana ministra odpowiedzi na zadane podczas posiedzenia pytania.

Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

8 głosów do 7.

Wróćmy do szczegółowego rozpatrzenia projektu po przekazaniu przez pana ministra odpowiedzi na zadane pytania.

Dziękuję bardzo. Zamykam posiedzenie Komisji.