

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 90)
z dnia 15 października 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 90)

15 października 2025 r.

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

- informację na temat konkurencyjności polskiej bandery – korzyści wynikające z pływania pod polską banderą, kierunki nowelizacji przepisów dotyczących rejestracji statków, analiza wyzwań i korzyści, wpływ na rozwój floty handlowej, inwestycje w żeglugę oraz konkurencyjność polskich portów i armatorów,
- informację na temat funkcjonowania polskich armatorów, których flota pływa pod niepolskimi banderami – struktura przedsiębiorstw, wynagrodzenia pracowników z podziałem na pełnione funkcje, zasób kadrowy z podziałem na pełnione funkcje i narodowość.

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Marcin Banaszkiewicz** starszy inspektor w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Dariusz Doscocz** dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej PP, **Robert Latała** dyrektor Żeglugi Gdańskiej sp. z o.o., **Monika Lisatowicz** prezes zarządu Polskiego Ratownictwa Okrętowego sp. z o.o., **Radosław Marciniak** prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych SA, **Marcin Talwik** prezes zarządu Żeglugi Polskiej SA, **Tomasz Nadratowski** prezes Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego wraz ze współpracownikami, **Izabela Klonowska-Hincka** prezes zarządu Stowarzyszenia Kobiet Branży Morskiej INSPIRA, **kpt. ż. w. Tadeusz Hatałski** wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej, **Radosław Stefaniak** sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych, **Henryk Piątkowski** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, współprzewodniczący Trójstronnego Zespołu do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, **Andrzej Kościak** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, członek Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska**, **Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

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

Szanowni państwo, proszę o zajmowanie miejsc. Za chwilę zaczynamy. Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Dzisiaj w porządku mamy dwa punkty. Pierwszy to rozpatrzenie informacji na temat konkurencyjności polskiej bandery – korzyści wynikające z pływania pod polską banderą, kierunki nowelizacji przepisów dotyczących rejestracji statków, analiza wyzwań i korzyści, wpływ na rozwój floty handlowej, inwestycje w żeglugę oraz konkurencyjność polskich portów i armatorów. Punkt drugi to rozpatrzenie informacji na temat funkcjonowania polskich armatorów, których flota pływa pod niepolskimi banderami – struktura przedsiębiorstw, wynagradzanie pracowników z podziałem na pełnione funkcje, zasób kadrowy z podziałem na pełnione funkcje i narodowość. Sprzeciwu co do takiego porządku nie słyszę.

Dziękuję, panie ministrze, państwu prezesom za to, że licznie stawiliście się dzisiaj na posiedzeniu Komisji. Dzisiaj jest bardzo branżowo. Dziękuję również prywatnym armatorom, którzy się pojawili. Temat dotyczy nie tylko spółek Skarbu Państwa, ale również prywatnych armatorów. Wiemy, jak jest. Wiemy, że chcielibyśmy, żeby polskiej flagi było więcej, nie dlatego że polska bandera ładnie powiewa na maszcie, tylko dlatego że zapewnia to większe bezpieczeństwo, szczególnie w takich trudnych czasach jak dzisiaj. Pewnie szybko one nie znikną. Mimo wszystko kontrola nad statkami jest dużo większa, również w przypadku, w którym mielibyśmy do czynienia, chociażby z działaniami zbrojnymi na Morzu Bałtyckim. Nawet takie kwestie

trzeba brać pod uwagę, rozpatrując te rzeczy, poza kwestiami podatkowymi, poza tym, że jednak jakaś część dochodów, która mogłaby wpływać do budżetu państwa, ląduje gdzie indziej.

Debata na ten temat, jak wiecie, toczy się w Polsce od zawsze. Do tej pory nie było jakichś zauważalnych efektów, jeżeli chodzi o zmianę stanu rzeczy. Dlatego bardzo państwa proszę, żebyście państwo po panu ministrze powiedzieli ze swojej perspektywy, co należy zmienić w polskiej polityce w tym kierunku, żeby polskim armatorom opłacało się pływać pod polską banderą. Jest to najważniejsze pytanie skierowane do państwa. A jeżeli chodzi o prywatnych armatorów, niektórzy, jak np. biała flota w Gdańsku, Żegluga Gdańska pływa pod polską banderą. Panie prezesie, czy mógłby pan wyjaśnić, z czego to wynika? To też pytanie do pozostałych, którzy płyną pod polską banderą. Proszę się nie obrazić, ale jest to ciekawostka w kontekście polskich armatorów, mówiąc „polskich”, mam na myśli właściciela. Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Szanowny panie przewodniczący...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, panie ministrze, zapomniałem. Dziękuję obecnym, ale muszę zauważyć, panie ministrze i proszę o jakąś drobną interwencję, żeby nie powtarzało się to w przyszłości. Polska Żegluga Bałtycka, jeden z największych naszych armatorów, dosyć lakonicznie poinformował nas mailowo, że nikogo od nich dzisiaj nie będzie na posiedzeniu Komisji, co jest dla mnie jednak dziwne. Jest to ich komisja branżowa. Jest to jeden z największych naszych podmiotów w tym zakresie. Nie są w stanie wysłać żadnego członka zarządu ani nawet dyrektora na posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w takiej sprawie. Nie wiem, z czego to wynika. Proszę, panie ministrze, o jakąś interwencję w tej spółce, co się tam dzieje.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, zapewniam, że nasza obecność, moja i przedstawicieli ministerstwa infrastruktury, którzy pełnią bezpośredni nadzór nad Polską Żeglugą Bałtycką, będzie w tej sprawie wystarczająca. Są też przedstawiciele innych armatorów. Mówimy tu o generalnej sytuacji, która dotyczy wszystkich armatorów w taki sam sposób.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, dziękuję za to, że poruszamy temat, który jest priorytetową sprawą naszego rządu. Podejmujemy działania zmierzające do tego, żeby na statki handlowe należące do polskich armatorów przywrócić białą-czerwoną banderę. Chodzi przede wszystkim o to, żeby stworzyć odpowiednie warunki do prowadzenia działalności żeglugowej w Polsce. Jest to największe wyzwanie. Oczywiście białą-czerwoną flagą jest wartością samą w sobie, ma charakter patriotyczny, pokazuje przywiązanie Polski do morza, ale najważniejsze jest to, żeby stworzyć odpowiednie warunki do funkcjonowania po to, żeby armatorzy, którzy funkcjonują i konkurują na rynku światowym, mieli dobre warunki do prowadzenia działalności tutaj, w Polsce.

Można powiedzieć, że białą-czerwoną banderą jest następstwem stworzenia warunków, które zapewnią, że działalność żeglugowa w Polsce będzie atrakcyjna. Geneza przeflagowania polskich statków sięga, a można powiedzieć, że w sumie to nawet kończy się w 2004 r. Będę tutaj mówił o sprawach, które dotyczą armatorów należących do Skarbu Państwa. W 2004 r. ostatni statek Polskiej Żeglugi Morskiej „Ziemia Gnieźnieńska” został przeflagowany, zdjęto z niego polską banderę. Myślę, że geneza była dosyć istotna z punktu widzenia zachowania konkurencyjności. Jeżeli przedsiębiorcy żegludowi konkurują na światowym, globalnym rynku, to muszą mieć jak najniższe koszty prowadzenia działalności. Kraje wygodnej bandery dawały możliwości, które pozwalały na niższe koszty pracy, niższe koszty podatkowe, niższe koszty działalności operacyjnej. Jest to niezbędne do tego, żeby odpowiednio prowadzić działalność, dlatego że jeżeli armator musiałby płacić wysokie podatki, miałby wysokie koszty pracy w porównaniu do innych armatorów, którzy konkurują na rynku globalnym, to musiałby zaproponować wyższą cenę za fracht, czyli oferować droższe usługi po to, żeby pokryć koszty, które są kosztami stałymi wynikającymi chociażby ze spraw podatkowych.

Sprawa jest omawiana na różnych szczeblach rządowych, parlamentarnych, komisji trójstronnych od wielu, wielu lat. Wielu z państwa uczestniczy w tych sprawach. My postanowiliśmy nadać tej sprawie priorytetowe znaczenie i rozpoczęliśmy prace, które mają za zadanie stworzenie warunków do tego, żeby polscy przedsiębiorcy i nie tylko polscy przedsiębiorcy, ale przedsiębiorcy, którzy posiadają flotę bądź zarządzają flotą, rejestrowali swoje statki w Polsce.

Co w tej sprawie robimy? Pozwólcie państwo, że ja powiem na poziomie generalnym i poproszę o ewentualne uszczegółowienie moich współpracowników. O sprawach, które są niezwykle istotne już z punktu widzenia samych armatorów, powiedzą przedstawiciele naszych przedsiębiorstw.

Zdiagnozowaliśmy trzy podstawowe obszary, które muszą zostać zmienione, żeby warunki się zmieniły. Pierwszy krok to kwestia ubezpieczenia społecznego marynarzy. Jak państwo wiecie, w wielu krajach tzw. wygodnej bandery nie ma obowiązku płacenia składek na ubezpieczenie społeczne. W związku z tym, co było dyskutowane już w ramach Komisji, została przyjęta ustawa o ubezpieczeniach społecznych marynarzy, która daje możliwość płacenia składek na ubezpieczenie społeczne na dużo niższym poziomie, gdzie podstawą wymiaru składki jest minimalna pensja. Z punktu widzenia Polskiej Żeglugi Morskiej na tym poziomie i tak marynarze płacą ubezpieczenie, tylko że nie mają ubezpieczenia chorobowego i wypadkowego, a dzięki temu zyskali taką możliwość. Podkreślę, że oczywiście jest to kwestia dobrowolna. Jest to pierwsza kwestia.

Druga kwestia to niższe opodatkowanie przedsiębiorców żeglugowych. Dzisiaj przedsiębiorcy, którzy prowadzą w Polsce działalność, muszą płacić podatek CIT. W wielu krajach Unii Europejskiej funkcjonuje podatek tonażowy. Wielkość podatku jest naliczana w zależności od wielkości jednostki. Jest specjalny przelicznik, który daje możliwość płacenia podatku tonażowego, który jest zdecydowanie niższy niż podatek CIT. Podatek CIT jest jednym z trzech dozwolonych przez Komisję Europejską narzędzi wspierających rozwój żeglugi. Oprócz niższych ubezpieczeń społecznych marynarzy, zwolnienia z podatku PIT trzecią sprawą jest właśnie podatek tonażowy. W związku z tym przygotowaliśmy projekt ustawy o wsparciu przedsiębiorstw żeglugowych. Projekt ustawy jest przed etapem Komitetu Stałego Rady Ministrów. Jesteśmy na etapie zaawansowanych konsultacji między innymi z Ministerstwem Finansów w sprawie rozwiązań, które zaproponowaliśmy. Ustawa zakłada wprowadzenie podatku tonażowego, czyli stworzenie takich warunków, które pozwolą przedsiębiorcom żeglugowym płacić niższe podatki. Wystąpiliśmy już o notyfikację tego środka pomocowego do Komisji Europejskiej. Jest on stosowany między innymi na Cyprze.

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

W większości krajów.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Także na Malcie, w Portugalii. Chcemy, żeby z powrotem działał w Polsce. Chcę tylko państwu powiedzieć, że kiedyś została wprowadzona ustawa o podatku tonażowym, natomiast okres jej notyfikacji i możliwości korzystania z tego środka pomocowego wynosił dziesięć lat. Zakończył się w 2013 r., a więc dzisiaj nie można z tego podatku korzystać. Dlatego realizujemy działanie, które umożliwi płacenie niższych podatków dla przedsiębiorstw żeglugowych.

Trzecia sprawa, która wiąże się z ustawą o wsparciu przedsiębiorstw żeglugowych, dotyczy zmian w ustawie o podatku PIT. Komisja Europejska jako środek pomocowy pozwala również wykorzystywać zwolnienie marynarzy z podatku PIT. W naszym kraju z przyczyn, które są niejasne, zwolnienie jest obowiązujące wtedy, kiedy marynarz przepracował przynajmniej 183 dni na morzu. Jest to rozwiązanie podobne mniej więcej do rezydencji podatkowej, ale naszym zdaniem niewystarczające, dlatego że w ramach konsultacji społecznych z naszymi firmami zdiagnozowaliśmy następującą sytuację. Na przykład realizowane są podmiany załogi w drugiej części roku, a więc naturalnym jest, że ktoś, kto przez cztery ostatnie miesiące roku jest na statku, nie zostałby zwolniony z płacenia podatku PIT, dlatego że nie przepracował na statku minimum 183 dni, co z punktu widzenia atrakcyjności tego rozwiązania nie spełnia założonych kryteriów. Dlatego zaproponowaliśmy w ustawie o wsparciu przedsiębiorstw żeglugowych również zmianę, która rozszerza zwolnienie z podatku PIT na pracę na morzu, bez względu na to, ile marynarz pracuje. Jeżeli przepracuje na statku dwa miesiące, trzy miesiące albo osiem miesięcy w roku, to będzie zwolniony z podatku PIT. Taka jest nasza propozycja, która wyszła z naszego ministerstwa.

Kolejna kwestia, nad którą pracujemy, to również usprawnienie procesu rejestracji statków, który w krajach, które oferują dzisiaj bardzo korzystne warunki do prowadzenia działalności żeglugowej, jest błyskawiczny, niezbiurokratyzowany, możliwy do ekspresowego przeprowadzenia. W związku z tym również prowadzimy działania po to, żeby to usprawnić, tworząc specjalny rejestr, który będzie prowadzony przez urząd morski po to, żeby jak najszybciej były podejmowane decyzje. Państwo doskonale zdajecie sobie z tego sprawę, że często zmiany

związane z kwestiami nadzoru właścicielskiego nad jednostkami, kiedy jednostki są w ruchu, muszą być podejmowane niezwłocznie, dlatego że każdego dnia są to kontrakty warte dziesiątek tysięcy dolarów. Tutaj nie ma czasu na zwłokę związaną z tym, że jakaś instytucja prowadzi proces dłużej, niż byśmy chcieli, tak mogą powiedzieć delikatnie.

To, na co warto jeszcze zwrócić uwagę, to kilka statystyk. Generalnie dzisiaj, jeżeli chodzi o statki, które należą do polskich armatorów, są ich własnością albo współwłasnością, według najnowszego Rocznika Statystycznego Gospodarki Morskiej jest to 88 jednostek, z czego z 34 jest zarejestrowanych na Bahamach, dwanaście na Cyprze, dwie w Hongkongu, siedemnaście w Liberii, dziewięć na Malcie, a zaledwie czternaście ma polską banderę. Podkreślę jeszcze raz, że dzisiaj nie jest problemem zawiesić polską banderę. Problemem, chociaż może nie problemem, ale największym wyzwaniem jest sprostanie wymogom podatkowym, finansowym, które w Polsce obowiązują. W porównaniu do takich krajów, jak Cypr, Malta, krajów, które wymieniłam, są to warunki, które są dużo mniej korzystne dla armatorów, którzy muszą konkurować w żegludze globalnej i korzystać z rozwiązań, które oferują państwa dające najkorzystniejsze warunki do prowadzenia działalności. W związku z tym rozwiązania, które proponujemy, będą równie atrakcyjne, jak te, które są obecnie proponowane na Cyprze, gdzie jest zarejestrowanych wiele jednostek.

Myślę że bardzo istotną kwestią z naszego punktu widzenia jako Ministerstwa Infrastruktury, nadzorującego najważniejsze spółki Skarbu Państwa związane z żeglugą, najważniejszą kwestią jest to, że po latach, dzięki tym rozwiązaniom, nasze spółki będą mogły wrócić do Polski. Dzisiaj prowadzą oddziały w państwach, w których płacą podatki. Między innymi jest to Cypr. Chcielibyśmy bardzo, żeby polskie firmy z powrotem miały warunki do tego, żeby tutaj prowadzić swoją działalność. Co jest istotne, jest to rozwiązanie, które nie dosyć, że nie wpłynie negatywnie na wpływy do budżetu, to wręcz będzie wpływać pozytywnie, dlatego że dzisiaj ci, którzy mają statki, polskie przedsiębiorstwa, które mają statki, mają je zarejestrowane za granicą i chociaż niewielkie, to jednak tam płacą podatki. A więc nie płacą ich w Polsce. Jeżeli po blisko 20 latach będzie możliwość powrotu naszych firm do Polski, to podatki, które dzisiaj w ogóle nie są płacone, co prawda w niewielkiej części, ponieważ będą to bardzo atrakcyjne warunki, ale będą jednak wpływały do kasy państwa. Jest to też dodatkowy pozytywny czynnik dotyczący tych rozwiązań. Oczywiście kwestie, o których pan przewodniczący powiedział, związane z bezpieczeństwem, bezpośrednim nadzorem też mają duże znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa. To co jest najistotniejsze, będą to statki należące do firm będących pod polską jurysdykcją. A więc w razie jakichkolwiek działań, które miałyby charakter kryzysowy, zdecydowanie łatwiej będzie podejmować jakieś decyzje w tej sprawie.

Myślę, że są to najważniejsze aspekty spraw, nad którymi pracujemy. Po przyjęciu ustawy o ubezpieczeniach społecznych marynarzy, która była pierwszym krokiem w tym kierunku, realizujemy działania, które pozwolą na przyjęcie ustawy o wsparciu przedsiębiorstw żeglugowych. W celu osiągnięcia rezultatu, o którym mówię, niezbędne jest zrealizowanie wszystkich kroków. Żaden pojedynczy krok nie załatwi tej sprawy. To, co zrobiliśmy do tej pory, jest krokiem do celu, ale nie jego ostatecznym osiągnięciem. Po zrealizowaniu ustawy o ubezpieczeniach społecznych marynarzy musimy podjąć kolejne kroki związane właśnie z ustawą o wsparciu przedsiębiorstw żeglugowych, które zapewnia niski podatek tonażowy, rozszerzenie funkcjonowania podatku PIT, a także ustawą o rejestracji statków pod polską banderą, gdzie zakładamy stworzenie rejestru, który będzie zdecydowanie ułatwiał proces rejestracji statków pod polską banderą.

To tyle tytułem wprowadzenia. Dziękuję. Myślę, że panowie armatorzy będą mogli powiedzieć coś więcej, a my tutaj z zespołem jesteśmy do państwa dyspozycji. Chciałbym tylko przekazać, panie przewodniczący, że w Senacie odbywa się debata nad ustawą o wsparciu armatorów rybołówstwa rekreacyjnego. W momencie, w którym będzie omawiana, będę musiał pójść do Senatu. Potem wrócę po swoim wystąpieniu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wie pan minister, o której zaczynają?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Zaczęło się o godz. 11.00. Jesteśmy w punkcie piątym. Czekamy tylko na sygnał.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tylko dopytam, panie ministrze, ponieważ nie zrozumiałem jednej kwestii. Pan minister powiedział, że w Polsce nie ma podatku tonażowego.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jest ustawa, natomiast podatek nie obowiązuje, dlatego że Komisja Europejska wyraża zgodę na jego korzystanie przez okres dziesięciu lat. Było to w 2013 r. Okres ten minął w 2023 r., wobec czego nie obowiązuje.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Teraz poproszę panów albo panią prezes. Pan dyrektor Dorskocz z PŻM. Bardzo proszę.

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej PP Dariusz Dorskocz:

Dzień dobry. Dziękuję bardzo. Zgaduję, że oczywiście chodzi o skalę ze względu na to, że większość floty polskiej...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę wszystkich państwa przedstawicieli amatorów o powiedzenie, czy zmiany, które proponuje pan minister, nad którymi pracuje rząd, sprawia, że rzeczywiście będzie wam się to opłacało. Czy będziecie planować albo może już planujecie powrót pod polską banderę?

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej PP Dariusz Dorskocz:

Oczywiście jeżeli chodzi o prace ministerstwa związane z powrotem pod polską banderę oraz z ułatwieniem działalności armatorom, to muszę powiedzieć, że wszystkie te działania są z nami bardzo mocno konsultowane. Dotyczy to przede wszystkim Związku Armatorów Polskich, ale myślę, że koledzy z PZPŻ, czyli ze struktury również powiązanej bardzo mocno z żegluga, także to potwierdzą. Jesteśmy konsultowani od samego początku prac nad tymi ustawami. Nasz głos zarówno jako PŻM, czyli w sumie dominującej firmy, jeżeli chodzi o nasz rynek, jak i samego związku jest bardzo wyraźnie słyszalny. Jedynymi ograniczeniami, z jakimi się spotykamy, są jakieś kwestie prawne wynikające z innych ministerstw bądź wynikające z uwarunkowań unijnych lub międzynarodowych. Jeżeli chodzi o prace, muszę powiedzieć, że mówiąc wprost, trudno sobie wyobrazić lepszą współpracę. Wszystkie nasze argumenty albo znajdują odzew, albo ewentualnie są dyskutowane na bazie jakichś bardzo merytorycznych punktów. Dotyczy to zarówno ustawy, która została już przyjęta, związanej z pracą na morzu, ustawy o wspomoczeniu armatorów i powrocie pod polską banderę, jak również tej trzeciej, o której pan minister wspominał, odnoszącej się do ułatwień związanych z rejestracją. Nie mogę powiedzieć nic, co podważyłoby moją pierwszą tezę.

Czy kształt jest idealny? Dla nas nie jest idealny, dlatego że chcielibyśmy zebrać ze wszystkich możliwych zakątków świata wszystkie najlepsze punkty i skleić z tego coś jeszcze lepszego dla nas, ale jest to niemożliwe. Oczywiście gdzieś tutaj dochodzą realia naszego prawa europejskiego i jakichś uwarunkowań. Jest pełne zrozumienie, pełna współpraca, jeżeli chodzi o pana dyrektora i oczywiście przede wszystkim o pana ministra. Zobaczymy, co powiedzą koledzy, ale w tym aspekcie nie mamy żadnych wątpliwości, że współpraca przebiega bardzo dobrze. Konkretnie odnosząc się do sytuacji Polskiej Żeglugi Morskiej jako dominującego podmiotu uprawiającego żeglugę w Polsce, 90% rzeczy pan minister zawarł w swojej wypowiedzi. Szczerze powiedziawszy, miałem punkty, które chciałem podnieść, ale właściwie wszystkie zostały przez pana ministra w jakiś sposób poruszone, więc tylko co poniektóre pogłębię.

Nie ulega wątpliwości, że proces przeflagowania wynikał ze względów czysto ekonomicznych oraz z tego, że polskie prawo nie nadążało za tym, że armatorzy wrócili na rynek światowy. Polska Żegluga Morska pierwsze statki zaczęła przeflagowywać w roku 1991. Ostatni statek był przeflagowany w 2004 r, a więc ten proces był ciągły. Warto zaznaczyć, że odbywało się to często wręcz na żądanie załóg. W przypadku ostatnich statków dysponujemy nawet pismami, gdzie wprost jest wyrażane, że załogi żądają jak najszybszego przeflagowania, co pokazuje, jak bardzo przepisy ówczesne były niedopasowane do realiów żeglugi. Wiązało się to oczywiście ze większymi obciążeniami, z tym, że marynarze nie bardzo chcieli przyplывать do Polski. Jak statek miał przyplывать do Polski i mieć remont w Polsce, wtedy nie zarabiali dewiz, mówiąc umownie, co w ogóle dyskwalifikowało, był problem z mustrowaniem, były to rzeczy nie do przyjęcia.

Później, skutkiem tego, że nastąpiło ogólne wyflagowanie, przynajmniej jeżeli chodzi o większych armatorów, było to, że również przepisy przestały się zmieniać, dlatego że temat przestał

być pałacy. Wszyscy właściwie trochę odłożyli go na półkę. Był to stan, który satysfakcjonował zarówno marynarzy, ponieważ osiągnęli stawki zbliżone do światowych, płacone umownie w dolarach, jak i armatorów, ponieważ mogli dopasować koszty do rzeczywistości. Zaś jeżeli chodzi o przepisy, o sprawy formalne, weszło się w strefę wygodnych bander, niedopowiedzeń. Regulacje światowe jeszcze nie były takie ostre, jak teraz. Mówię, jak jest.

W tej chwili sytuacja zmienia się pod każdym względem. Po pierwsze, zupełnie inaczej wyglądają płace. W tej chwili takie kwestie, jak ubezpieczenie marynarzy mają znaczenie. Powiedzmy wprost, kiedyś marynarze nie chcieli ubezpieczenia, chcieli zarabiać po prostu jak najwięcej na rękę. Każdy mówił – panowie ze związków chyba to potwierdzą – że sam sobie woli zapłacić, nie chce wchodzić w jakieś tam ubezpieczenia, nie chce, żeby mu zabierano pieniądze. Oczywiście teraz się to zmieniło, optyka również się zmieniła. Przepisy światowe, europejskie, unijne, polskie, fiskalne zmieniły się w ramach całego świata. Ochrona pracownicza oczywiście też. Te rzeczy wymuszają pewne zmiany. Model, który polegał na tym, że wybierało się wygodne bandery, w pewnym sensie powoli się wyczerpuje, dlatego że bandery te już nie są takie wygodne. Na przykład kwestie ubezpieczeń społecznych w tej chwili są bardzo mocno podnoszone na Malcie, a przede wszystkim na Cyprze. Ten temat już nie jest tak wygodny dla armatora, jak był kiedyś. Naszym wspólnym dążeniem, ministerstwa i marynarzy jest to, żeby ten temat jak najbardziej uporządkować, ale wracając jeszcze do genezy problemu, dodam, iż przez to, że temat w naszym przekonaniu – mówię z punktu widzenia armatorów – był zaniedbywany przez wiele lat, również dlatego że nie było silnej presji, ponieważ wszyscy byli w jakiś sposób zadowoleni z tego stanu rzeczy, zaniedbania narosły i stały się właściwie prawie że węzłem gordyjskim strasznie trudnym do rozwiązania. Dopiero teraz systemowe podejście, które w tej chwili prezentuje ministerstwo i przede wszystkim pan minister Marchewka, pozwala nam, punkt po punkcie, doganiać standard europejski umożliwiający uprawianie normalnej żeglugi.

Problemem, który myślę, że państwo, którzy dysponują statkami pod białą-czerwoną, wyraźnie podkreślają, jest to, że da się pływać pod białą-czerwoną, ale raczej w bliskim zasięgu, to znaczy w sytuacji, kiedy ma się małe statki. Weźmy holowniki jako przykład. Marynarze śpią w domu, a na statek przychodzą popłynąć, wracają i pracują troszeczkę tak, jakby pracowali normalnie na lądzie, tyle tylko że na morzu. W przypadku rejsów dalekomorskich, jak w przypadku PŻM, gdzie kontrakty są kilkumiesięczne, statki mogą nie tylko Polski, ale też Europy w ogóle nie zobaczyć nawet z daleka. Polskie przepisy, polskie prawo w tej chwili uniemożliwia taką działalność. To nawet nie jest kwestia pieniędzy, tylko po prostu nie da się tego w praktyce przeprowadzić. Musielibyśmy mieć dodatkową załogę, która zastępowałaby tamtą wtedy, kiedy liczba nadgodzin zrówna się z limitami, kiedy nie wyrównają się godziny pracy. Polskie prawo lądowe jest całkowicie nieprzystosowane, jest rozbieżne z wymogami, z tym, co jest na morzu, nazwijmy to, na prawdziwym morzu, jeżeli już mówimy o statkach, które uprawiają żeglugę międzynarodową. Dopóki to nie zostanie zmienione, to powrót pod polską banderę jest po prostu niemożliwy.

Bardzo mnie cieszy to, co powiedział pan minister. Jest to coś, co właśnie ustaliliśmy jako armatorzy na samym początku drogi. To nie może być tak, że spełnimy dwie trzecie wymogów i wtedy się powie: „ok., może to być zrobione”, dlatego że każdy jeden z punktów, które sobie ustaliliśmy, wywraca całą układankę. Co z tego, że będziemy mieli podatek tonażowy, jeżeli na przykład kwestie podatkowe będą tak zrobione, że nikt nie podpisze kontraktu? Jeżeli marynarz miałby płacić pełny podatek pod białą-czerwoną, a pod każdą inną nie, to możemy pozmienić wszystkie ustawy, a jeżeli tej jednej nie zmienimy, to polski marynarz po prostu przyjdzie, zobaczy i powie: „dziękuję, ja po prostu nie pójdę, przecież nie jestem niewolnikiem”. Są to rzeczy, które muszą być załatwione kompleksowo.

Przyznam, że w tej chwili, jeżeli spotykamy się z jakimś oporem, to właśnie jest to kwestia wyjaśniania innym organom administracji państwowej jakichś niejasności, niezrozumienia. Przykładem, który był kuriozalny i bardzo długo nas blokował, była kwestia leków. W wyniku przepisów wprowadzonych jeszcze w czasie pandemii był zakaz wywozu leków za granicę. Dotyczył on również statków. Skutek był taki, że statki z jednej strony były zobligowane do uzupełniania swoich apteczek statkowych w polskich portach, dlatego że wymagają tego przepisy i konwencje podpisane przez Polskę, kiedy na przykład coś się przeterminowało, a z drugiej strony nie mogły tego zrealizować, ponieważ z Polski nie można było wywieźć dosłownie ani listka leków z jakiejś listy, a na statku są wszystkie leki.

Dyrektor Żeglugi Gdańskiej sp. z o.o. Robert Latała:

Przychodziły polskie inspekcje do armatora i karały go.

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej PP Dariusz Doskocz:

Dokładnie jest tak, jak mówią koledzy. Zresztą wszyscy mieliśmy z tym problem. Sprawa była drobna, ale wyjaśnienie, że nikt nie chce kontenerem wywozić leków i że bardzo łatwo można to zabezpieczyć, zajęła kilka miesięcy, w sumie kilka lat, ale kilka miesięcy naszej pracy, chodzenia, działań, które podejmowaliśmy, a sprawa ciągnęła się od pandemii. Przepraszam, już kontynuuję. Był to tylko przykład, z jakimi problemami ministerstwo musi się uporać. Wspieramy merytoryczną wiedzą wszędzie tam, gdzie jest to możliwe. Są to drobne sprawy, ale bardzo nam zależało, żeby przepisy były kompleksowe i obejmowały wszystko. Jak czegoś nie zrobimy teraz, to potem już nie będzie raczej możliwości do tego wrócić.

Wracając do podstawowych elementów, zdajemy sobie sprawę, że nie da się zrobić wszystkiego idealnie, ale chcemy, żeby projekt był jak najbardziej zbliżony do pewnych wzorców europejskich. Tutaj elementem, do którego dążymy, są rozwiązania cypryjskie, dlatego że to, co robi Cypr, jest uzgodnione z Komisją Europejską. Są to rzeczy, które w ramach prawa unijnego są do przejścia, a z drugiej strony są przez nas, armatorów uznawane za wygodne w praktyce. Mam też dużą nadzieję, że w tej sprawie będą się pojawiać ustawy, w najbliższym czasie co najmniej jedna związana z udogodnieniem w uprawianiu żeglugi, druga związana z rejestracją statków. Tutaj również mam głęboki apel do Komisji, żeby z nami współpracować, na ile się da.

Dodatkową sprawą jest to, dlaczego są fundamentalne problemy i przeszkody. Potężną przeszkodą były kwestie finansowe, a mianowicie kwestie kredytowania statków, hipoteki polskiej pod białą-czerwoną banderą, przenoszenia hipotek. Są to rzeczy, które na świecie odbywają się wręcz w godzinach, ale powiedzmy, że w dniach, żeby już nie przesadzać. Myślę, że panowie mogą potwierdzić, że u nas może to być kwestia miesięcy. Jest bardzo dużo różnych problemów technicznych, co każdego skutecznie odstrasza. We współczesnej żegludze decyzje są podejmowane z dnia na dzień. Każdy dzień przestoju statku, gdybyśmy dzisiaj zatrzymali nasz statek, dlatego że chcemy administracyjnie coś dograć, to strata 20 tys. dolarów dziennie. Oznacza to, dzień w dzień przy jakimś przestoju, dlatego że ktoś sobie czegoś zażyczy, że tracimy 80 tys. zł. Są to bardzo duże pieniądze. Nikt sobie na to nie może pozwolić.

W porządku obrad są różne pytania dotyczące też kwestii zatrudnienia, zarobków. Nie wiem, czy to w tym punkcie czy jakoś później pan przewodniczący chciałby, żeby się do tego odnieść.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Myślę, że rozważajmy to wspólnie, ale drugi punkt jest bardziej celem zebrania informacji. Jeżeli w toku dyskusji ktoś ze spółek będzie chciał już konkretnie zadać jakieś pytania, to myślę, że może się to odbyć w dyskusji. Teraz państwa o to nie proszę.

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej PP Dariusz Doskocz:

To jeszcze tylko uzupełnię, że traktujemy polską banderę, tak jak pan minister wspomniał, nie jako cel sam w sobie, chociaż element prestiżu i dumy z noszenia polskiej bandery jest oczywisty, ale chodzi nam o to, żeby warunki obiektywnie były dobre. Funkcjonowanie pod banderami w różnych jurysdykcjach, pod różnymi banderami, płacenie podatków w różnych krajach, szczerze mówiąc, jest skomplikowane i robi się coraz bardziej skomplikowane. Naszym docelowym modelem jest, żeby polskie przepisy były stabilne, dopasowane do standardów europejskich, światowych, umożliwiały żeglugę, żeby wtedy był to naturalny wybór. Teoretycznie rzecz biorąc, to tak, jak już pan minister wspomniał, dzisiaj moglibyśmy powiesić białą-czerwoną, tylko że po jakimś, powiedzmy, roku zwinęlibyśmy się. W ogóle nie tędy droga.

A jeszcze dojdą przeszkody obiektywne, czyli przeszkody ze strony banków, które nie pozwolą nam na przeniesienie kredytu, chociaż my mamy statki wolne od hipoteki, więc teoretycznie jakbyśmy się uparli, moglibyśmy coś zrobić, tylko chodzi oczywiście o to, że ma to mieć sens. Nie chcemy robić działań tylko i wyłącznie pod publikę. To zupełnie nie wchodzi w grę. Ostatnio jak robiliśmy takie przymiarki, dlatego że oczywiście rozmawiamy z bankami, co ciekawe, polski bank na piśmie nam odpowiedział, że są mocno przestraszeni koncepcją, ponieważ nie mogą sobie pozwolić na kredytowanie jednostki pod egzotyczną banderą. Dotyczyło to dokładnie niewymienionej polskiej bandery. Tak to wygląda na dzisiaj. Musimy zmienić ten stan.

Element bezpieczeństwa również jest bardzo istotny, zwłaszcza w kontekście nadchodzących zagrożeń, które po prostu są widoczne gołym okiem. Oczywiście współpracujemy i jesteśmy

firmą, która jest powiązana, jest wpisana w system bezpieczeństwa, ale obiektywnie są problemy, gdyby ktoś chciał to wyegzekwować, dlatego że statki pływają po całym świecie pod obcymi banderami, dotykając obcych jurysdykcji. A więc to nie jest takie oczywiste, że w każdej chwili są dostępne. To tak tytułem opisanie sytuacji PŻM oraz tego, dlaczego nie ma polskiej bandery i dlaczego chcemy ją mieć.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze. Teraz poproszę panią prezes Polskiego Ratownictwa Okrętowego Monikę Lisatowicz.

Prezes zarządu Polskiego Ratownictwa Okrętowego sp. z o.o. Monika Lisatowicz:

Dzień dobry. Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, szanowni państwo, Polskie Ratownictwo Okrętowe spółka z o. o. posiada statek pod biało-czerwoną flagą. Jest to jednostka konwencyjna, dźwig pływający Maja, ale tak jak tutaj już wspomniano wcześniej, możliwość uprawiania żeglugi pod biało-czerwoną flagą wynika głównie z tego, że jest to jednostka zbazowana w porcie Gdynia, pływająca również do Gdańska. Przyznaję, że przy żegludze międzynarodowej, którą również uprawia w portach zagranicznych, mierzymy się z bardzo dużymi trudnościami. Praktycznie za każdym razem wiąże się to chociażby z przekroczeniami związanymi z ustawą o pracy na morzu. Nie jesteśmy w stanie spełniać tych regulacji, tych wymogów uprawiając żeglugę jednostką pod biało-czerwoną flagą. Jesteśmy dumni, że posiadamy taką jednostkę. Radzimy sobie dzięki temu, że jest ona głównie zbazowana i świadcząca usługi w polskich portach.

Oprócz tego w ramach grupy kapitałowej posiadamy dwie specjalistyczne jednostki offsho-
re`owe. Są to jednostki typu AHTS. Są to jednostki pod banderą maltańską. Dlaczego? Przyłączam się do stanowiska, które wcześniej przedstawił pan minister, jak również pan dyrektor PŻM. Wynika to głównie z kwestii ekonomicznych, żeby uprawianie żeglugi było opłacalne. Natomiast jak najbardziej jesteśmy gotowi do tego, tym bardziej, że mamy doświadczenie, cały czas kontynuując uprawianie żeglugi pod biało-czerwoną flagą, do przeflagowania tych jednostek, jednak niezbędna jest zmiana przepisów, o których tutaj już wcześniej wspomniano.

Nie wiem, panie przewodniczący, czy powtarzać kwestie, które zostały opisane. Mówimy tu o podatku tonażowym.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie musi pani, jeżeli pani prezes potwierdza to wszystko, co było powiedziane.

Prezes zarządu Polskiego Ratownictwa Okrętowego sp. z o.o. Monika Lisatowicz:

Potwierdzam.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie chce pani dodawać nic więcej czy chce pani coś dodać?

Prezes zarządu Polskiego Ratownictwa Okrętowego sp. z o.o. Monika Lisatowicz:

Troszeczkę chciałabym dodać.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę bardzo.

Prezes zarządu Polskiego Ratownictwa Okrętowego sp. z o.o. Monika Lisatowicz:

Na przykład bardzo chętnie dodam coś do podatku tonażowego, dlatego że jest to sprawa, którą właśnie analizowaliśmy w odniesieniu do naszego dźwigu pływającego Maja. W przypadku, gdy jednostka nie przebywa 183 dni w żegludze międzynarodowej, armator nie może skorzystać z podatku tonażowego. Mamy tutaj takie obwarowanie. Mówimy o podatku PIT dla marynarzy i o 183 dniach. Stąd moja inicjatywa, żeby zadbać również o to, szczególnie, że planowane są wielkie inwestycje, a właściwie już się toczą, jeżeli chodzi o farmy wiatrowe. Chodzi o to, żebyśmy nie zapomnieli o tym, żeby podatek tonażowy mógł być również stosowany dla jednostek, które może niekoniecznie spędzą 183 dni w żegludze międzynarodowej. To dodatek do kwestii podatku tonażowego.

Jeżeli chodzi o kwestie załogowe, może uszczegółowię, dlatego że akurat pan dyrektor opisał już większość rzeczy, pod którymi Polskie Ratownictwo Okrętowe jak najbardziej również się podpisuje. Uważamy, że są konieczne zmiany. Chodzi o kwestię narodowości marynarzy. W przypadku Polskiego Ratownictwa Okrętowego nie jest tajemnicą, że radzimy sobie na dźwigu

plywającym Maja. Faktycznie mamy załogę tylko i wyłącznie polską, ale wiąże się to z tym, że w zasadzie nie możemy tam zatrudnić innej narodowości. Próbowaliśmy, ale są problemy komunikacyjne, językowe, zapisów w języku. Chodzi o kwestię międzynarodowego języka żegluga, czyli angielskiego. Oczywiście rozumiem narodowość bandery polskiej, natomiast proszę mi wierzyć, że w codziennej pracy, w uprawianiu żegluga dla bezpieczeństwa marynarzy, w mojej ocenie, powinien być to język żegluga międzynarodowej, czyli język angielski.

Kwestia dokumentów załogowych, endorsementów. Może są to szczegóły, ale to wszystko jest bardzo ważne. Wiem, że są wymagane jakieś dodatkowe egzaminy na stanowisku kapitana i starszego mechanika, żeby w ogóle zatrudnić go na statku pod polską banderą. Faktycznie na naszych jednostkach, również pod banderą maltańską, mamy kapitanów narodowości polskiej, ale jednak powinniśmy być elastyczni i mieć możliwość zatrudniania innych narodowości na naszych jednostkach.

Cóż jeszcze? O języku już wspomniałam. Koszty wynagrodzeń. Uprawianie żegluga pod białoczerwoną flagą na jednostce dźwigu pływającym Maja jest dla nas do udźwignięcia, ponieważ są to inne warunki. Porównałabym to do warunków polskich. Tu marynarze zarabiają zdecydowanie mniej, mimo że obciążenia, podatki i ZUS są wysokie. Natomiast na jednostkach specjalistycznych, takich jak AHTS średnie wynagrodzenie to minimum 4,5 tys. euro brutto. Odnosnie do ZUS-u, będę bazowała na rozwiązaniu, które stosujemy, czyli na banderze maltańskiej. Dla porównania mogę powiedzieć, że opłacamy ZUS na Malcie, dlatego że zgodnie z dyrektywą unijną jest to przypisane do flagi. Jest to łącznie koszt rzędu 350 euro miesięcznie dla wszystkich marynarzy, bez względu na to, ile zarabia dany marynarz. A więc skala jest nieporównywalna. Myślę, że to wszystko z mojej strony. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeszcze pan prezes Marciniak z PLO.

Prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych SA Radosław Marciniak:

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, może kilka słów na temat Polskich Linii Oceanicznych. Jest to spółka w 99% należąca do Agencji Rozwoju Przemysłu pod Ministerstwem Aktywów Państwowych. Aktualnie w eksploatacji są trzy jednostki, dwa ro-rowce, a także statek kontenerowy. W biurach mamy zatrudnionych około 60 osób. Bazujemy na trzech liniach biznesowych. Jest to ship Chandler, żegluga oraz hotel. Jeżeli chodzi o bandery, na dwóch statkach posiadamy bandery maltańskie oraz banderę liberyjską. W rejestrze stałym na Malcie mamy zarejestrowany statek, na którym powiewa bandera liberyjska.

Tutaj w pełni zgadzam się z przedmówcami. Współpracujemy w ramach Związku Armatorów Polskich, a także Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych. Ministerstwo również wspiera nas w zakresie niezbędnych zmian, które muszą być przeprowadzone, żeby polska bandera pojawiła się na polskich statkach.

W kwestii rozwoju Polskich Linii Oceanicznych planujemy pozyskanie jednostki ro-ro dual-use, na której chcielibyśmy, żeby pojawiła się polska bandera. Wtedy również postawimy na załogi polskie. Myślimy również o budowie coasterów. Są to jednostki żegluga bliskiego zasięgu, które mogłyby być dobrym test case, jeżeli chodzi o podniesienie polskiej bandery. Są to jednostki, które pływają głównie na terenie Europy. Mam tutaj na myśli Morze Bałtyckie i Morze Północne. Trzecim z elementów rozwoju PLO są bunkierki LNG, które mogłyby obsługiwać między innymi planowany Floating Storage Regasification Unit na Zatoce Gdańskiej.

Jeżeli chodzi o kwestie bandery i kwestie załogowe, 30 grudnia 2020 r. Polskie Linie Oceaniczne podpisały umowę z zewnętrzną firmą prywatną, która zapewnia nam załogi. Można powiedzieć, że na chwilę obecną PLO nie jest bezpośrednio pracodawcą, jeżeli chodzi o załogi. Oczywiście mamy pewien wpływ na skład załóg, jak również na wysokości zarobków. Porównując do rynku, są one dosyć konkurencyjne. Myślimy tutaj oczywiście o podwyżkach, o reorganizacji. Staramy się, żeby większość załóg, które są, była jak najlepiej zagospodarowana. W chwili obecnej na pokładach naszych statków, jeżeli chodzi o składy narodowe, posiadamy 90% Polaków i 10% załogi ukraińskiej. W PLO na pokładzie jest również pierwsza pani kapitan pochodząca ze Słowacji, natomiast mieszkająca na stałe w Polsce, jak również Filipinka, która jest żoną jednego z naszych marynarzy.

To tyle może tytułem wstępu. Jeżeli chodzi o zmiany, które mogłyby być wprowadzone, które widzimy jako Polskie Linie Oceaniczne, to tak jak wspomniałem, współpracujemy ze Związkiem Armatorów Polskich i Polskim Związkiem Przedsiębiorców Żeglugowych.

Problemami, z którymi się borykamy, podobnie jak inni armatorzy, oczywiście są ubezpieczenia społeczne, podatek PIT dla polskich marynarzy, wysokość opłat rejestracyjnych. I tutaj muszę powiedzieć, że w 2024 r. próbowaliśmy zmienić banderę jednego z naszych ro-rowców na banderę polską. Wspomagał nas w tym obecny na sali mecenas Kochanowski, który może rozwinąć ten wątek i pokazać na żywym organizmie, z jakimi problemami się borykaliśmy w tym czasie, jaka była wysokość potencjalnych opłat i jak trudno tak naprawdę było podnieść polską banderę na naszym statku.

Jeżeli chodzi o inne elementy, które byłyby potrzebne, pani prezes, pan dyrektor już wspominali, że jest to brak elektronizacji, informatyzacji procedur, konieczność posługiwania się językiem polskim, czyli niepełne wykorzystanie języka angielskiego, wysokie koszty pracy, skomplikowane procedury rejestracyjne, brak zachęt fiskalnych. To tyle tytułem wstępu, jeżeli chodzi o Polskie Linie Oceaniczne.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Może po państwa wystąpieniach od razu, jeszcze przed dyskusją, poproszę pana Latałę o zaprezentowanie państwa punktu widzenia. Jak to jest, że pływacie pod polską banderą? Jakich zmian oczekivalibyście jako prywatny armator?

Dyrektor Żeglugi Gdańskiej sp. z o.o. Robert Latała:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, panie ministrze, jeżeli chodzi o to, w jaką stronę idą prace i co udało się uzyskać, a co jest w toku, myślę, że i pan minister, i pan dyrektor Dorskocz wszystko powiedzieli. Jeżeli chodzi o kwestie tego, co jest potrzebne, konieczne, żeby jednostki zaczęły być z powrotem rejestrowane pod białą-czerwoną banderą, rzeczy się toczą. Jeżeli w procedowanym kształcie zostaną uchwalone i wejdą w życie, to myślę, że jest szansa, żeby dużo jednostek wróciło pod polską banderę. Tak jak powiedział pan minister, i potem Darek Dorskocz potwierdził i uszczegółowił, tu nie może być tak, że z pakietu coś wyleci, dlatego że wtedy to nie zagra. Musi być to całościowe. Robimy kroki, tak jak pan minister powiedział, zresztą państwa Komisja również się tym zajmowała, ZUS wchodzi od stycznia. Następne rzeczy się dzieją, więc więcej nie mam co tu dodawać.

Dlaczego pływamy pod białą-czerwoną? Zadał pan takie pytanie, panie przewodniczący. Zaczęliśmy pływać pod nią, jeżeli mówimy o jednostkach towarowych, w 1994 r., jeżeli dobrze pamiętam. Wtedy nasza pierwsza jednostka towarowa zaczęła pływać pod białą-czerwoną. Wynikało to z sentymentu mojego taty i z tego, że zawsze chciał, żeby flota po tym, jak zaczęła się zwijać... Mówię w sensie liczby jednostek pod białą-czerwoną czy to w PLO, czy to w PZB, czy to w PZM. Próbował to zrobić trochę na przekór. My też nie mamy za dużo jednostek pod białą-czerwoną, a wynika to z tego, że po prostu nasza bandera w kształcie, jaki jest obecnie, nie jest bankowalna. Nie można uzyskać dobrego finansowania dla jednostek pod polską banderą w ramach przepisów w obecnym kształcie. Jest to jedna rzecz.

Druga jest taka, że jeżeli chodzi o duże jednostki, gdzie mamy dużą obsadę załogową, koszty pracy, które są w obecnym kształcie, zabijają wszystko. Na jednostkach, które mają 30 tys. GT, obsada załogowa jest między 17 a 20 osób. Regulacje, które są obecnie w Polsce, nie różnią się w stosunku do kogoś kto, za przeproszeniem, pływa na statku i nie ma go pół roku w domu, i w stosunku do pani, która idzie na osiem godzin do biura. Regulacje są w tej chwili takie same, koszty obciążeń pracy są takie same, co ma się nijak do rynku światowego, na którym stawki uzyskiwane niezależnie od tego, czy ma się białą-czerwoną czy każdą inną, są takie same.

My też myślimy o rozwoju floty. Zresztą byliśmy czy jesteśmy operatorami wielu dużych jednostek. Muszę przyznać, że nawet mieliśmy większe jednostki niż PZM, jeżeli chodzi o dead weight. Natomiast nie było to możliwe pod polską banderą. Nasi kontrahenci często nas o to pytali, wiedząc o tym, że małe jednostki mamy pod polską banderą, ale musieliśmy szczerze odpowiedzieć, że dużych nie wprowadzimy, dlatego że biznesowo w żaden sposób nie będzie się to spinało.

Trzecią rzeczą jest to, że polska bandera wiąże się z różnymi, dziwnymi rzeczami, które są eliminowane teraz w ustawach, nad których pracujemy, które na pierwszy rzut oka może nie wydają się jakoś znaczące, ale bardzo utrudniają działalność. Jak powiedział pan dyrektor Dorskocz, są to nawet błahie rzeczy związane z lekami. Intencja wprowadzenia całej ustawy o blokowaniu wywozu była dobra z punktu widzenia wszystkiego, ale ktoś zapomniał, że jednak jesteśmy krajem morskim. Dotyczyło to nie tylko białą-czerwoną banderę, ale wszystkich statków, które przyplwały do polskich portów. Przyplwał statek, który pływał na przykład półtora czy dwa miesiące, ludzie byli chorzy, zużyli leki. Zawijając do polskiego portu nie było

możliwości uzupełnienia ich. Przychodziła kontrola państwa polskiego, która karała, wymagała, że przed wyjściem statku muszą uzupełnić zasoby.

My mamy zatrudnionych polskich marynarzy. Na statkach, którymi operowaliśmy, zatrudnialiśmy załogi mieszane. Na stanowiskach kapitanów i oficerów byli Polacy, na pozostałych stanowiska akurat preferowaliśmy załogi filipińskie. Nie oszukujemy się, jest ciężko o zwykłych pracowników, tzw. ratingów ze względu na to, że jest to bardzo ciężka praca na morzu. Mogą uzyskać nawet większe pieniądze pracując w kraju.

Na razie idzie to w dobrą stronę. Zobaczymy, czy wszystko uda się zrealizować. Tutaj też bym prosił, żeby czasowo w miarę szybko się to odbyło, dlatego że moglibyśmy coś porobić pod polską, biało-czerwoną banderą w najbliższym czasie. Nie oszukujemy się, PŻM, inni armatorzy, PŻB, PLO, PRO też mają jakieś swoje plany inwestycyjne. Jeżeli zbuduje się cały model biznesowy pod jakąś inną banderę, potem instytucje finansowe nie są zbyt chętne do zmiany w trakcie trwania finansowania na banderę na przykład polską, tym bardziej, że będzie ona po wielu zmianach i będzie im ciężko to potem przekształcać. Głównie chodzi też o zabezpieczenia, dlatego że to narzędzie pracy jest jednak drogim środkiem produkcji.

Jak podniósł tutaj pan minister, na pewno konieczna jest zmiana, usprawnienie kwestii związanej z rejestracjami. Koledzy pracują głównie na nowych jednostkach. Ja pracuję na jednostkach second hand, czyli używanych, mających około dziesięć lat, które kupujemy na rynku międzynarodowym dla naszych partnerów i potem nimi zarządzamy. Tam przerejestrowanie statku, wydanie nowych dokumentów i wyjście w morze zajmuje mi do 72 godzin. Ustanowienie hipoteki zajmuje maksymalnie do trzech dni roboczych, oczywiście czasami zdarzają się weekendy, ale trzy dni robocze to jest maksimum. Instytucje finansowe zawsze będą preferować tego typu bandery z racji zabezpieczenia swoich interesów związanych z pieniędzmi swoich udziałowców finansujących. Myślę, że to tyle. Jeżeli pan przewodniczący albo państwo mają jakieś pytania, oczywiście z chęcią odpowiem.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze. Otwieram dyskusję. Kto chciałby zabrać głos w dyskusji? Bardzo proszę, pan przewodniczący.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, współprzewodniczący Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo, panie pośle przewodniczący. Henryk Piątkowski, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy, ale także współprzewodniczący branżowego dialogu społecznego. To też ma jakieś znaczenie w tej debacie, którą teraz prowadzimy.

Nie chciałbym wracać do bardzo dalekiej historii przede wszystkim z tego powodu, że historia reflagingu odbywała się w sumie, obrazowo mówiąc, na moich plecach, dlatego że wówczas byłem marynarzem na statkach, który były przeflagowywane. Uczestniczyłem w tym. Moja perspektywa jest pewnie trochę inna, ale potrzebowalibyśmy na jej przedstawienie więcej czasu niż mamy, więc zostawmy to. Dzisiaj mamy sytuację, którą wszyscy znamy, rozmawiamy o niej od bardzo wielu lat. Projekty, o których pan minister wspominał, zarówno już przyjęta ustawa o ubezpieczeniach społecznych marynarzy, jak i planowane w pakiecie akty prawne niewątpliwie są istotne dla całego sektora żeglugi i ludzi zatrudnionych w tym sektorze, i na lądzie, i na statkach. Panowie ze strony Związku Armatorów Polskich podnosili, wskazywali ze swej strony, i to bardzo dobrze, że byli tak mocno konsultowani, dlatego że rzeczywiście są źródłem najlepszej wiedzy, co trzeba zrobić, żeby zechcieli wrócić pod polską banderę.

Chciałbym zwrócić uwagę na to, że mamy w tym wszystkim zmiany dotyczące wprost ludzi, nie tylko otoczenia biznesowego, ale także ludzi. Chciałbym chwilę skupić się na czynniku ludzkim, dlatego pozwolę sobie jednak może dwa zdania na temat ustawy o ubezpieczeniach społecznych. Często w debacie na ten temat pojawia się kwestia preferencyjnej stawki, preferencyjnych warunków dla marynarzy. Nie pierwszy raz i pewnie nie ostatni pozwolę sobie nie zgodzić się z tą kwestią. Niewątpliwie są one preferencyjne dla pracodawców, dlatego że rozwiązania przyjęte w ustawie pozwalają pracodawcy zaprzestać płacenia składki na ubezpieczenie społeczne, ale bez udziału pomocy państwa, tylko przy pomocy pracownika, mówiąc wprost, dlatego że to na niego przerzucono ciężar opłacania ubezpieczeń społecznych w rozwiązaniu przewidzianym dla polskiej bandery. Trzeba to sobie powiedzieć otwarcie. Tak została skonstruowana ustawa i taki jest jej skutek. Marynarz, który zarejestruje się w urzędzie, w administracji

morskiej ze statusem marynarza, przejmuje obowiązek opłacania składki na ubezpieczenia społeczne. Zupełnie inną kwestią jest to, czy jego pracodawca zechce wspomóc go z innych źródeł, chociaż nie musi. Z ustawy nie wynika żaden obowiązek pracodawcy. Powiedzmy to sobie.

Oczywiście można też próbować rozstrzygać to na konkretnym przykładzie. Na przykład w dokumentach przedłożonych dzisiaj Komisji pani prezes Polskiego Ratownictwa Okrętowego wskazała statek Maję i jego załogę. Ponad 11 tys. zł wynosi średnie miesięczne wynagrodzenie. Marynarze pracują, płacą składkę, to znaczy oni i ich pracodawca, od kwoty, którą zarabiają. Ich świadczenia w przyszłości będą naliczane od tej składki. Jeżeli zaczną płacić składkę sami i wybiorą poziom minimalnego bądź nieco wyższego wynagrodzenia, składka będzie od niższej kwoty i świadczenie w przyszłości będzie niższe. Wielokrotnie państwo tu podkreślaliście, że jest to ciężka praca. Stąd też nie łatwo jest znaleźć ludzi chętnych do wykonywania tej pracy, zwłaszcza na stanowiskach nieoficerskich. To wszystko prawda. Proszę państwa, to, co teraz powiedziałem, to nie jest krytyka ani jakakolwiek wycieczka. Jednak gdy weźmiemy konkretny przykład, to możemy otrzymać konkretne rezultaty. Dobrze byłoby czasem pochylić się nad konkretnymi rezultatami przy podejmowaniu decyzji, rozstrzyganiu co do losów przyszłych rozwiązań prawnych.

Wracając do głównego tematu, który jest akurat przed rządem, czyli do wspomnianej przez pana ministra ustawy zmieniającej kilka ustaw, przepraszam, dla wygody nazwę to ustawą pomocową, dlatego że de facto ma ona taki charakter, jest to ustawa o ułatwieniach dla przedsiębiorców żeglugowych. Znajdujemy tam cały szereg proponowanych zmian. Trudno jest przejść do porządku dziennego i opowiedzieć o każdej, natomiast chciałbym skoncentrować się w zasadzie na dwóch kwestiach w tej materii, kwestiach podatkowych i ustawie o pracy na morzu, która też w tym pakiecie ma być zmieniana. Jest wiele artykułów tej ustawy, które mają być zmieniane. Jako strona pracowników zespołu trójstronnego do spraw żeglugi i rybołówstwa, który w swym regulaminowym zakresie zadań ma dyskutowanie nad dokumentami ważnymi dla sektora żeglugi, nie mieliśmy zbyt wielu okazji, żeby móc się wypowiedzieć na temat projektu. Było to raz w ubiegłym roku, a teraz mamy drugą okazję, więc jest tu rozpiętość czasu, tym bardziej że mówimy o trochę różnych projektach. Proszę wybaczyć, że chciałbym powiedzieć trochę więcej w tej materii.

Otóż chciałbym państwu przedstawić, dlatego że będzie to najprostsze, chciałbym najkrócej odczytać stanowisko, które strona pracowników zespołu trójstronnego przyjęła wczoraj na temat zmian do ustawy o pracy na morzu, przedłożonych w pakiecie proponowanych zmian. Projekt jest datowany na 3 września. Trzy organizacje związkowe, czyli Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” oraz Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy przedkładają poniżej komentarz i uwagi usystematyzowane według propozycji zawartych w omawianym projekcie ustaw. Stąd numeracja będzie dokładnie... Jest to w dokumentach, które funkcjonują w obiegu. Nie wiem, czy państwo posłowie otrzymali ten projekt.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie mamy tego projektu.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, współprzewodniczący Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego Henryk Piątkowski:

Przepraszam, sądziłem, chyba naiwnie, że jeżeli tematem dzisiejszego posiedzenia jest dyskusja na temat nowelizacji przepisów dotyczących rejestracji statków, analizy wyzwań i korzyści, wpływu rozwoju floty handlowej, itd.... Rozwiązania te są zawarte w tym projekcie. Projekt mam ze strony RCL, tak do mnie trafił.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jest to projekt, o którym mówił pan minister, czy jest to coś innego?

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, współprzewodniczący Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego Henryk Piątkowski:

Przepraszam, w takim razie nie będę tak szczegółowo się do tego odnosił, natomiast kilka rzeczy przy tej okazji może warto sobie ...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę nie czytać, tylko streścić, ewentualnie przesłać pismo do członków Komisji.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, współprzewodniczący Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego Henryk Piątkowski:

Nie będę tego czytał. Później zostawię państwu oryginał. Wobec tego już nie wszystko, ale kilka rzeczy dosyć istotnych. Otóż projekt zakłada wprowadzenie bardzo wielu zmian istotnych, ważnych, także pozytywnych, co warto i trzeba podkreślić, natomiast w zasadzie wymaga, przynajmniej w ocenie strony pracowników z zespołu, dłuższej debaty, przede wszystkim wyjaśnienia niektórych zagadnień wpisanych do projektu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie przewodniczący, czy mogę prosić pana o konkretne wypowiedzi?

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, współprzewodniczący Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego Henryk Piątkowski:

Jeżeli konkretne, to musiałbym to jednak przeczytać, panie pośle przewodniczący. Może zrobimy jednak inaczej, w takim razie może spróbuję...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Co jest w ramach konsultacji, konkretnie które postulaty budzą państwa obawy i dlaczego?

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, współprzewodniczący Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego Henryk Piątkowski:

Słusznie. Punktów nie jest wiele. Są to rzeczy dotyczące, po pierwsze, propozycji zupełnie szerokiego otwarcia na wielonarodowe załogi. Mamy świadomość tego, że w dzisiejszej żegludze nie da się pracować w oparciu wyłącznie o załogi polskiej narodowości, dlatego że ludzi nie jest zbyt wielu, ale chciałbym zwrócić uwagę na to, że ciągle mamy w Polsce średnie szkoły morskie, które kształcą w zakresie marynarzy, ciągle mamy zupełnie poważne, i mówię to bez żadnej ironii, bez żadnego trzeciego dna, szkoły morskie uczące, kształcące na poziomie operacyjnym, czyli oficerów, mamy dwie duże uczelnie. Wydaje się, że uznanie jednego stanowiska, uznanie, że wystarczającą obsadą załogi na polskim statku pod polską banderą będzie kapitan, jest chyba trochę za daleko idące. Proponowalibyśmy jednak przyjęcie w tej sprawie może trochę innych rozstrzygnięć.

Druga drobiazgowa kwestia, aczkolwiek dosyć istotna. W projekcie jest kilka miejsc, które dotyczą urlopu wypoczynkowego i urlopu wyrównawczego, ich rozliczania, wypłacania ekwiwalentu za urlop. Dzisiaj stan prawny nie pozwala pracodawcy wypłacić ekwiwalentu za urlop, gdyż urlop powinien być udzielony w naturze. Całkowicie rozumiejąc to zapotrzebowanie, strona pracowników nie zgłaszała uwag, wręcz przeciwnie, wspieraliśmy działania armatorów w tej materii, aczkolwiek rozwiązanie sprowadzające się do tego, że armator udziela, nie jest naszym zdaniem właściwym rozstrzygnięciem. Wolelibyśmy, uważamy, że byłoby bardziej uczciwie i sprawiedliwie, gdyby ekwiwalenty były wypłacane na wniosek pracownika. Wiemy, że zaległości faktycznie istnieją na przykład w Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, gdzie wolnych dni zebrało się kilka tysięcy. Trudno jest je, przepraszam za żargon, spracować w naturze. Jest trudno, a ekwiwalentu nie można wypłacić. A więc tutaj proponujemy złagodzenie propozycji ze stanowczego stwierdzenia, że armator wypłaca, owszem, wypłaca, ale uważamy, że wniosek pracownika w tym względzie byłby dobrym rozwiązaniem.

Następna kwestia to wyłączenie z niektórych postanowień statków innych niż dotychczas wyłączone z ustawy. Ustawa na samym wstępie określa, których statków nie dotyczy. Nie dotyczy statków Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i jednostek Policji. Natomiast tutaj wprowadzona jest nowa jakość, która nie została też w ustawie zdefiniowana. Być może potrzebna byłaby albo definicja, albo pozostawienie wyłączenia. Jest to wyłączenie jednostek używanych do rządowej służby niehandlowej. Jest to dosyć nowe pojęcie, przynajmniej w ustawie. Wprawdzie w uzasadnieniu znajdujemy nieco informacji na ten temat, czego to może dotyczyć, wydaje nam się jednak, że jeżeli mielibyśmy pójść tą drogą, jeżeli ustawodawca w tę stronę by się skłaniał, byłoby chyba potrzebne zdefiniowanie tego pojęcia, z czym mamy do czynienia

w zakresie rządowej służby niehandlowej, tym bardziej że jak wszystkie strony podkreślają, ustawa w kształcie aktualnym jest dosyć niekonsekwentna, wielointerpretacyjna. A więc wprowadzanie czegoś, co spowodowało jeszcze większą możliwość interpretowania, bez zdefiniowania tego, nie byłoby chyba pożądane.

Są jeszcze dwie rzeczy, o których chciałbym wspomnieć w kwestii zmian do ustawy o pracy na morzu. Mianowicie chodzi o rzeczy, których tam nie ma. W uzasadnieniu wielokrotnie jest podkreślane, że są to zmiany uzgodnione w dialogu społecznym. Tak, część z nich jest uzgodniona, część z nich są to nowe zmiany wynikające z poprawek do konwencji MLC. Znalazły się one w poprawkach, i bardzo dobrze, i chwała za to odpowiedzialnemu za to resortowi. Natomiast z uzgodnionych uprzednio i będących w poprzednich projektach zapisów brakuje przynajmniej dwóch, a w zasadzie trzech...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Niech pan już powie.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, współpracownik Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego Henryk Piątkowski:

Już mówię. Pierwsza rzecz, to szanowni państwo, kwestia wynagrodzenia za pozostawanie w pogotowiu do podjęcia akcji ratowniczej. Dotyczy to statków niekonwencyjnych. Jest to rozdział 10. W dialogu społecznym zostało uzgodnione, że wynagrodzenie będzie wskazane jako nie mniej niż 60% stawki wynagrodzenia każdego marynarza, czyli jego osobistej stawki. Dzisiaj jest to 18% minimalnego wynagrodzenia. Proszę zwrócić uwagę, że niecałe 5 zł za godzinę dostają członkowie służby SAR za pozostawanie w gotowości do podjęcia akcji ratowniczej. Taki jest to rząd wielkości na dzisiaj. Nie ma tej zmiany.

Druga rzecz, która jest dosyć istotna, to kwestia egzekucji ustawy. Zwracaliśmy uwagę w dyskusji na potrzebę rozszerzenia, poza administracją morską i Państwową Inspekcją Pracy, instytucji, osób fizycznych czy prawnych o organizację pracodawców i pracowników – to także zostało uzgodnione – w zakresie składania wniosków oczywiście wraz z uzasadnieniem o ukaranie armatora, który narusza ustawę o pracy na morzu. Dzisiaj mamy taki stan, że są do tego uprawnione tylko Państwowa Inspekcja Pracy i administracja morska. Efekt jest taki, że nawet sąd karny – mamy taki wyrok – potwierdza, że rzeczywiście naruszenie nastąpiło, ale związek nie jest uprawniony, żeby to zgłosić, a ani Państwowa Inspekcja Pracy, ani urząd morski, ani jeden, ani drugi tego nie czyni. Po prostu nie wywiązują się ze swoich zadań. Stąd wniosek o rozszerzenie o te dwa podmioty, o Związek Armatorów Polskich, czyli organizację pracodawców, oraz o organizację pracowników, które są reprezentatywne w rozumieniu Rady Dialogu Społecznego, żeby nie było tak, że każdy może to zrobić, żeby nie każdemu dać takie prawo. Chodzi o to, że w tym aspekcie ustawa dzisiaj w ogóle nie działa. To tyle w tej kwestii.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Pan poseł Hoc.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, współpracownik Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego Henryk Piątkowski:

W takim razie pozwolę sobie, ale może później, żeby już nie robić zamieszania, przekazać państwu te uwagi.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Myślałem, że może strona społeczna najpierw się wypowie. Słuchając pana przewodniczącego związków zawodowych, myślałem, że będzie miał trochę więcej odwagi i mniej postaw serwilistycznych, jak tutaj przedmówcy mówili. Serwilizm wobec ministra wręcz boli. Panie ministrze, co pan robi albo jak pan działa, że ma pan takie postawy uległości, że wszyscy najpierw mówią, że wszystko jest ok, że pan prezes PZM mówi, że absolutnie wszystkie kwestie zostały uzgodnione, wszystko się zgadza, chociaż nie jest idealnie, ale wszystko się zgadza. Potem zgłasza jakieś tam problemy, ale najpierw jest postawa serwilizmu, że absolutnie wszystko jest ok. Tak samo pozostali przedmówcy. Pan minister jak nauczyciel mówi do uczniów: „słuchajcie, musicie się nauczyć czytać i pisać, bo to będzie rozwój”. Przecież każdy w Polsce wie, każdy marynarz, każdy pracownik morza wie, że jest konieczność powrotu

polskiej bandery na polskie statki. Oczywiście jest, że kiedyś w latach 80. byliśmy potentatem, jeżeli chodzi o statki pod polską banderą. Mieliśmy chyba 240 statków, teraz jest chyba osiem czy czternaście spośród 88 statków. Każdy wie, że to jest duma, że to jest potencjał ekonomiczny, że tracimy około 8 do 10 mld zł, jeżeli nie płyniemy pod polską banderą. Teraz wszyscy udowadniamy, jak to dobrze, jak przywrócimy polską banderę. Przecież wiadomo, że chodzi o przywrócenie polskiej bandery. Wiadomo, że wszystkim to leży na sercu. Już nie musimy wzajemnie się przekonywać.

Teraz konkrety. Oczywiście możemy powiedzieć, że poprzednie lata były jakoś tam utracone, być może nie były bogate w kwestii powrotu, chociaż bodajże w 2006 r. był przyjęty podatek tonażowy. A więc szliśmy, ale jak nie mieliśmy polskiej bandery, to i podatek tonażowy nie spełniał swojej roli. Ale teraz tak. Dwa lata minęło. W maju na międzynarodowym kongresie morskim pan premier Donald Tusk wręczył panu, panie ministrze, flagę czy banderę – flaga na lądzie, a bandera na morzu – i powiedział, że teraz jest powrót polskiej bandery na polskie statki. Od razu jest pytanie kiedy. Dosłownie kiedy? Minęło pół roku. Rzeczywiście jest ustawa o ubezpieczeniach społecznych, niby jest sukces, ale proszę zwrócić uwagę na marynarzy. Przecież marynarze mówią, że ustawa obniżyła pomoc w zakresie zabezpieczenia społecznego polskich marynarzy, obniżyła zabezpieczenie społeczne polskich marynarzy. Mówią, że jest brak ciągłości zatrudnienia polskich marynarzy, że praktycznie jest obowiązek opłacania składek przez bezrobotnych marynarzy, są pewne obciążenia biurokratyczne. Krótko mówiąc, marynarze nie są zadowoleni z ustawy o ubezpieczeniach społecznych, ale oczywiście wszyscy tutaj mówią zgodnie, nawet związki zawodowe, chyba oprócz związku zawodowego „Solidarność”, która krytykuje.

W każdym razie teraz mówimy o pracy na morzu, chociaż nie mamy jeszcze projektu ustawy. Konkretnie pytanie, panie ministrze, w takim razie kiedy pan zamierza, żeby polska bandera wreszcie powróciła na polskie statki. Czy jest to na zasadzie... Zresztą mogę zapytać pana prezesa PŻM, jaka jest kondycja, jaki jest wynik finansowy za rok 2024, za rok 2025. Jaki jest wynik finansowy PŻM, dlatego że wiemy, że epatowaliście cały czas prawie miliardową stratą za 2023 r.? Oczywiście były pewne wytłumaczenia, wojna, covid, itd, itd. Teraz jakoś nie wiemy, jaka jest kondycja finansowa PŻM, a w każdy razie jaki jest poziom wiarygodności. Na przykład PŻB spadła o dwa poziomy wiarygodności w ciągu roku. Słuchając waszych wypowiedzi, okazuje się, że jest to kwitująca kraina, niebieska gospodarka, kraina miodem i mlekiem płynąca. Chyba tak nie jest. Jeżeli tak jest, to w takim razie, sorry, myślę się, ale proszę to udowodnić.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy pani poseł Arciszewska chciała zabrać głos? Pan przewodniczący Kościk.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków „Solidarność”, członek Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego Andrzej Kościk:

Panie przewodniczący, Andrzej Kościk. Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków „Solidarność”, jak również członek strony pracowniczej zespołu trójstronnego żeglugi i rybołówstwa.

Mamy jednakowe zdanie w tych sprawach. Kolega przedstawił kwestie, które dotyczą ustawy o pracy na morzu, ponieważ stanowi ona pakiet rozwiązań, które mają dotyczyć ułatwienia żeglugi. Jeżeli chodzi o ułatwienia, to my jako „Solidarność” i cała strona pracownicza od wielu lat... Jedno zdanie na temat historii. Panie dyrektorze, panie ministrze, prawda jest taka, że w roku 1991 „Solidarność” skierowała zdecydowany protest przeciwko utworzeniu spółek zagranicznych w ramach podatkowych i przeflagowaniu statków pod obce bandery. Taka jest prawda. Zrobiła to sekcja krajowa. Owszem, byli marynarze, tak jak powiedział pan dyrektor Daskocz, to prawda, którzy chcieli przeflagowania, tylko że potem ci marynarze po kilkunastu latach przyszli między innymi do biura, które prowadziłem i zapytali: „dlaczego ja nie mam emerytury?”.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, panie przewodniczący, przepraszam, chcę coś powiedzieć. Rozumiem, że to bardzo żywo dotyczyło wielu z państwa, również pana przewodniczącego, ale to było 20 lat temu.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków „Solidarność”, członek Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego Andrzej Kościk:

Dobrze, konkrety.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dzisiaj jest inny temat.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków „Solidarność”, członek Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego Andrzej Kościk:

Konkrety. Zespół ustaw, które pan minister przygotował, za co trzeba mu oddać szacunek, dlatego że przez 30 lat nikt nic nie przygotował...

Poseł Czesław Hoc (PiS):

A podatek tonażowy?

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków „Solidarność”, członek Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego Andrzej Kościk:

Przepraszam, był podatek tonażowy, ale nie działał. Teraz przechodzę do konkretów. Rejestr, który państwo żeście przygotowali, to jest de facto rejestr otwarty dla polskiej bandery. My mówiliśmy o polskiej banderze dla polskich statków, a pan minister przygotował rejestr również dla obcych właścicieli. Tu jest poważne ostrzeżenie z naszej strony jako afiliantów Międzynarodowej Federacji Transportowców, że Międzynarodowa Federacja Transportowców uważa statek za statek taniej bandery, jeżeli rzeczywisty właściciel statku znajduje się gdzie indziej niż w państwie bandery, pod którą statek uprawia żeglugę. Z naszej strony jest poważne ostrzeżenie, jeżeli zmiany, które państwo wprowadzicie, będą umożliwiały rejestr statków innych właścicieli, co jest oczywiście biznesowo uzasadnione... Związek ITF, do którego należymy jako wszystkie związki transportowe w Polsce, nie zgadza się z takim procederem, dlatego że na statkach tanich bander dochodzi do największej liczby zatrzymań, największej liczby porzuceń statków. Porzucenia statków według IMO, według oficjalnych danych dotyczą przede wszystkim statków tanich bander.

Co uważamy, że może być? Panie dyrektorze, jest wiele spraw, z którymi mógłbym polemizować, ale nie chcę ze wszystkimi. Chcę w sposób szlachetny odnieść się do tego, co pan dyrektor Dorskoch powiedział, że na Cyprze jest tak wspaniale. Nie jest tak wspaniale. Proszę sobie przypomnieć – prawnicy pewnie to potwierdzą – że owszem, polscy marynarze są zwolnieni z podatków, ale zgodnie z prawem cypryjskim trzeba tam spełnić dwa warunki. Jakie warunki trzeba spełnić? Trzeba co najmniej sześć miesięcy pracować pod cypryjską banderą. Sprawa ubezpieczenia jest uregulowana w rezydencji marynarza. I teraz proszę zwrócić uwagę, że polscy armatorzy bardzo pilnują tego, żeby nie było więcej niż sześć miesięcy. A zatem nie wszystkie rozwiązania są takie dobre. Poza tym chcę powiedzieć, że rejestr cypryjski i rejestr maltański znajdują się pod baczna obserwacją Europejskiego Urzędu do Spraw Pracy na skutek skarg marynarzy na przykład belgijskich. Urząd rozpatruje te skargi. Również Międzynarodowa Organizacja Pracy MOP rozpatruje te skargi. A więc musimy być bardzo ostrożni w otwieraniu naszego rejestru w każdym względzie, jak również w liberalizowaniu przepisów dla wszystkich marynarzy. Nie ma w tych przepisach żadnej gwarancji dla polskich marynarzy poza kapitanem.

Chcę przypomnieć, że w latach 90. również ówczesny rząd... To nie jest historia. Wracam do tej historii tylko dlatego, że chcę powiedzieć, że ten temat już stał się kiedyś nie tak mocno, jak w tej chwili. Dobrze, że staje, dobrze, że w końcu parlament będzie pochylał się nad tą sprawą, ponieważ do tej pory nie się nie pochylał. Chcę powiedzieć, panie ministrze, z dozą jakiejś ironii, że brak tu na przykład spółki Chipolbrok, polsko-chińskiego towarzystwa okrętowego, spółki rządowej, gdzie jest 50% polskiego udziału. I co się dzieje? Chipolbrok przeflagowuje statki pod tanie bandery, które oczywiście definiuje ITF, ale ja chcę przytoczyć rozporządzenie ministra finansów. Jest to pozycja 128, rozporządzenie ministra finansów z grudnia ubiegłego roku, gdzie mamy wykaz krajów i terytoriów stosujących szkodliwą konkurencję podatkową w zakresie podatku dochodowego od osób prawnych. Wśród tych państw są państwa taniej bandery, jak również jest Liberia, gdzie nasi armatorzy rejestrują statki.

Rozumiem, że jest to niewralgiczna i delikatna sprawa, ale przecież wtedy w latach 90., do których nawiązywałem, chodziło o niewiele, chodziło o pomoc w zakresie składki ubezpieczeniowej. Ówczesny minister Ewaryst Waligórski, pana poprzednik otrzymał od nas wówczas notę: „pomóżcie polskim armatorom”. Nikt nie chciał pomóc. No to co mieli zrobić marynarze? Chcieli jakoś żyć, kiedy ich koledzy w tym czasie zarabiali więcej, ale teraz nie mają emerytury. To jest wartość tych przepisów, że próbują coś zmienić. Natomiast generalnie przepisy te otwierają polski rejestr dla wszystkich, a my się z tym nie zgadzamy. Jeżeli w ustawach nie

zostaną zapisane, panie ministrze, gwarancje do zawierania układów zbiorowych pracy, co jest dla nas bardzo ważne, gdyż jest to wymóg wynikający z międzynarodowych konwencji, jeżeli nie otrzymamy takich gwarancji, to związki rozważą złożenie wniosku do Międzynarodowej Federacji Transportowców o uznanie polskiej bandery za tanią banderę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Pani poseł Arciszewska-Mielewczyk.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo, po pierwsze, my nie mamy dokumentów, o których państwo mówicie. Rozumiem, że projekty, które pan minister chce złożyć i o których pisze do nas w odpowiedzi, są w konsultacjach. W związku z tym proponuję, żeby do ich omawiania przejść, jak będą gotowe, dlatego że dzisiaj nie jesteśmy w stanie się do nich ustosunkować. To po pierwsze. Po drugie...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie zgodzę się z panią poseł. Jeżeli coś jest w toku prac RCL, każdy ma do tego dostęp. Możemy się z tym zapoznać.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Wiem, ale dzisiaj Komisja nie omawia poszczególnych... Mówię tylko w kontekście omawiania poszczególnych...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, ale lepiej, żeby potem już w druku rządowym przyszedł do nas dobry projekt, a nie zły projekt.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

To musimy w takim razie zrobić posiedzenie Komisji, żeby pan minister przedstawił nam te projekty, dlatego że my możemy zażądać, i tak proponuję, żebyśmy na etapie uzgodnień, które są dzisiaj, porozmawiali na ten temat. Dzisiaj spotkaliśmy się, żeby rozpatrzeć informację pana ministra. Przedstawiciele związków omawiają ustawę, która jest w konsultacjach. A ja dzisiaj, przychodząc na posiedzenie Komisję, nie zasięgnęłam informacji w RCL i w innych instytucji, które dysponują projektami, ponieważ nie przypuszczam, że będziemy je wszystkie dzisiaj omawiać. Nie mamy takiego obowiązku, ale żebyśmy byli wobec siebie uczciwi i wiedzieli, o czym mówimy, w takim razie proponuję zwołanie posiedzenia Komisji, żebyśmy na etapie konsultacji zaprosili państwa, ponieważ państwo możecie na bieżąco odnieść się do tych propozycji, zanim będzie to sformułowane w projekcie ustawy, kiedy będzie już za późno. Wtedy będziemy się kłócić już na takim etapie, że nic nie zrobimy, ponieważ większość sejmowa jest taka, jaka jest. Będzie tak jak w przypadku rybaków, że przyjdą posłowie Platformy, których dzisiaj nie ma, i znowu zerwą nam posiedzenie Komisji, powiedzą, że wszystko wiedzą i że dyskusja jest niepotrzebna.

Panie ministrze, zwracam panu na to uwagę, że pana posłów tu dzisiaj nie ma, takie jest zainteresowanie, z góry zakładają, że już wszystko jest napisane. Ubolewam, że w momencie dyskusji, kiedy naprawdę dyskutujemy, to państwa reprezentanci zgłaszają wnioski o zakończenie dyskusji, mimo że przyjeżdżają goście z całej Polski. Przed tym chciałabym się ustrzec. Pan przewodniczący ma rację, mamy prawo, jesteśmy ambitnymi posłami, ale ci, co chcieli tu dzisiaj przyjść i państwa wysłuchać, to są. Natomiast sytuacje, które zdarzają się na posiedzeniu Komisji, są absolutnie karygodne z punktu widzenia środowiska rybackiego i innych. Posłowie koalicji rządzącej zgłaszają wnioski o zakończenie dyskusji. To tak jakby dzisiaj, zanim państwo zabierze głos, poseł zgłosił, ja bym zgłosiła, że zakończmy dyskusję, mam większość, przegłosowuję, idźcie sobie do domu. Taka procedura była jeszcze na niektórych posiedzeniach Komisji. W odróżnieniu od państwa, od koalicji rządzącej nam zależy na dobrych rozwiązaniach, dlatego że jesteśmy praktykami. Zależy nam na dobrych rozwiązaniach. Niezależnie od tego, w jaki sposób będę wyrażać swoje zdanie, naszej flocie i gospodarce morskiej życzę jak najlepiej, dlatego że o tych kwestiach rozmawiamy od dziesiątków lat. Osoby, które dzisiaj są w parlamencie, uczestniczyły w tych pracach, są parlamentarzystami nie od dzisiaj, nie od wczoraj. Nie ma tu świętych. Nie zgadzam się też z panem przewodniczącym, że nikt czegoś nie napisał, dlatego że jednak były projekty ustaw dotyczące dokładnie budowy promów, statków, portów, ubezpieczenia społecznego, podatku tonażowego. A więc proszę takich rzeczy nie mówić, ponieważ to boli. Trzeba być obiektywnym. I to jest następna sprawa.

Następna kwestia, o której chciałam powiedzieć, dotyczy podatku tonażowego. Pan Krężel był pracownikiem poprzedniego rządu. Proszę wytłumaczyć, co się dzieje z podatkiem tonażowym. Pan minister złożył dokumenty do Komisji Europejskiej. Czy polega to na tym, że nie ma akredytacji, czy coś wygasło i państwo nie notyfikowali albo nie napisali? To też trzeba wyjaśnić. Pan w tym uczestniczył, był pan pracownikiem ministerstwa, więc bardzo proszę to wyjaśnić, a nie zostawiać tak, że poprzedni rząd czegoś nie zrobił. Nie ma, jest pewna ciągłość. Byliście przygotowani, to trzeba było tego pilnować i dokończyć to. Jednak sam podatek tonażowy nie rozwiąże sytuacji. To po pierwsze, po następne.

Chciałabym od państwa dowiedzieć się, dlatego że dostaję publicystyczne elaboraty, że bandera jest ważna. Jest stwierdzenie faktów, że należy to zrobić kompleksowo. Od 30 lat o tym mówię. Poszczególne etapy są tak, a nie inaczej przeprowadzone w konsultacjach i ze związkami, i z armatorami. Też mieliśmy różne burzliwe dyskusje, które o tym świadczyły. To prawda, że trzeba wziąć pod uwagę podatek tonażowy, rejestrację statków, hipotekę, ubezpieczenia, wszystko. My to wiemy. A więc mnie nie jest potrzebne tutaj chwalenie: „panie ministrze, wszystko pan powiedział”, tylko chciałabym usłyszeć od państwa, jakie konkretne rozwiązanie przełoży się na to, że państwo zawieszają flagę, banderę, z jakiego typu realnymi kosztami dla Skarbu Państwa i dla państwa się to wiąże, ile zaoszczędzicie, jakiego rządu będą pensje, co będzie z opłatą ubezpieczeń społecznych, co musi zrobić Skarb Państwa według tego, co robią inne państwa, jakie są ulgi, dotacje w myśl prawa Unii Europejskiej, jeżeli chodzi o transport morski, jakie będą pensje, czy państwa pensje spadną, czy wzrosną opłaty na ZUS. Chciałabym to od państwa usłyszeć. Przecież były konsultacje z ministrem i jest super, hiper. A więc chciałabym wiedzieć, jak i kiedy przełoży się to na państwa wspaniałe budżety armatorskie, dlatego że zanim ustawa wejdzie, państwo muszą to przeliczyć. Mało tego, państwo budowaliście statki w Chinach, braliście kredyty w różnych państwach. Jak to się przełoży? Nagle jeden pan z drugim panem czy panią przerejestruje i wszyscy będą zadowoleni? Proszę nam to wytłumaczyć, jak rozwiązania, które proponuje minister, przełożą się na państwa funkcjonowanie.

Jeżeli mówimy o rejestrze, ja bym tutaj nie była przeciwko, dlatego że polską banderą mamy zarabiać. To nie jest jakiś sentymentalny wytwór, tylko mamy...

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków „Solidarność”, członek Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego Andrzej Kościk:

Ale nie kosztem ludzi.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ale jakich ludzi? Marynarze też tam pracują. Jeżeli uświadomimy sobie, jakie mamy koszty, to wtedy będziemy wiedzieli, ile będą zarabiać marynarze i na jakich warunkach. Będziemy wiedzieli, że polscy marynarze będą mieli zatrudnienie. Dla nas to jest ważne. Nie znając rozwiązań, bez sensu będziemy się przepychać, gdyż kto to wie z Komisji, jakie tak naprawdę mamy rozwiązania. Nie wiem, czy po wysłuchaniu, przeczytaniu stenogramu ktokolwiek wie, jakie są zaproponowane rozwiązania, oprócz stwierdzeń, że musimy mieć podatek tonażowy, że muszą być usprawnione zapisy hipoteki, że takie, a nie inne opłaty muszą być mniejsze czy większe. Proszę mi powiedzieć, co laik wyciągnie z dzisiejszego posiedzenia Komisji, jeżeli chodzi o konkrety? Nic. My jako osoby, które się orientują, możemy domyśleć się, o czym mówimy.

Panowie wybaczą, ale nie ma żadnych konkretów oprócz wypracowań. Generalnie zgadzam się, że to trzeba zmienić, ale trzeba to pokazać i wyliczyć, pokazać i porównać z Malta, z Cyprzem. Przecież państwo ostrzegaliście, że na Malcie i na Cyprze też się zmienia, że to nie będzie długo trwało, że za chwilę za Cypr i za Malte też się wezmą. Proszę mi powiedzieć, w jakiej perspektywie rozwiązania, które są proponowane przez ministra, będą rozwiązywały wam problemy. Kiedy Unia Europejska z Cyprzem i Malta rzeczywiście wezmą się za łby, przepraszam, mówiąc w cudzysłowie, i eldorado się skończy? Chciałabym to od państwa usłyszeć, ponieważ wy się orientujecie, gdyż musicie patrzeć długofalowo, niezależnie od tego, kiedy zmieniają się prezesi. Akurat to następuje szybciej, niż przepisy, które będą trwały.

Dla mnie istotne jest nie samo otwarcie, ale zasady, na których nasi będą funkcjonować i będzie się im to opłacało. Proszę mi powiedzieć konkretnie na przykładach, kiedy wam się będzie opłacać. Chciałabym zobaczyć wyliczenia. Myśmy też pracowali na projektach, gdzie były zaangażowany kapitan Hatałski, który był przedstawicielem środowiska. Państwo też z nami dyskutowaliście. Były konkretne wyliczenia. Chciałabym, żeby ktoś pokazał mi konkretnie u siebie w firmie, jak te rozwiązania przełożą się na zatrudnienie polskich marynarzy,

na ich pensje i na waszą opłacalność. W perspektywie, panie ministrze, patrzę na to, że nawet gdybyśmy mieli rejestr, mówili o polskich statkach, to ile my mamy statków. W takim razie czy zamierza pan wybudować 100, 200 albo 300 następnych statków, żebyśmy z podatku tonażowego i wszystkiego zarabiali krocie, żeby rzeczywiście budżet tyle zarabiał? Rozumiem, że my nie możemy operować ciągle na stałej liczbie statków, że musimy patrzeć w perspektywie, że przybędzie nam statków, floty. No tak, ale jak my oddajemy prom w Gdyni Stenie Line, to przychody dla naszych spółek idą gdzie indziej. Może o tym też kiedyś porozmawiamy. A więc jak państwo chcecie przekonać nas, że te przepisy wam się opłacają? Nie wątpię, że są tu dobre rozwiązania, ale chciałabym usłyszeć to od państwa na konkretach.

Mam pytanie do państwa armatorów, jakiej narodowości macie marynarzy, w perspektywie jakie narodowości macie zamiar zatrudnić i w jakiej liczbie, jak to procentowo wygląda, dlatego że do mnie jako parlamentarzysty różni ludzie piszą, wiedzą i mówią, że jest wymiana polskich na filipińskich, na różnych innych. Oczywiście zatrudniamy obcych marynarzy. Dla mnie jest to oczywiste, ale nie chciałabym, panie ministrze, potem słuchać, że koalicja, poprzedni rząd zatrudniał tylu imigrantów, tylu obcokrajowców. Dobrze wiemy i pan też wie, że potrzebni są ludzie do pracy. Akurat w branży morskiej bardzo dużo jest obcokrajowców. Więc chciałabym, żeby tutaj zawsze powstrzymywał pan swoich kolegów, żeby nam nie dopiekali złośliwie, mając świadomość, że gospodarka tego wymaga, dlatego że w gospodarce morskiej zatrudniamy dużo obcokrajowców. Nie wymyśliliśmy sobie tego i odpieramy zarzuty, wasze kłamstwa odnośnie do sprzedaży jakichś list. Są oni zatrudnieni przez polskich armatorów. Chciałabym, żeby to wybrzmiało, żeby nie było potem zarzutem, że przychodzą do nas przedsiębiorcy, a państwo nam przypisujecie, że my sprowadzamy jakichś imigrantów wbrew armatorom, którzy chcą zatrudnić też innych marynarzy. Tę kwestię też chciałabym wyjaśnić.

Jeszcze raz zwracam się tutaj do pana Krężła, żeby wyjaśnił pan kwestię podatku tonażowego, dlatego że to nie zwalnia państwa z tego, że powinniście pracować nad tym i wyjaśnić, co się działo w Unii Europejskiej, dlaczego to jest na takim etapie. W odniesieniu do pana prezesa PŻM, jak nie na tym posiedzeniu Komisji, to na innym byśmy prosili – zwracam się do pana przewodniczącego – żebyśmy powyjaśniali kwestie naszej pracy i zaangażowania na terminalu promowym w Gdyni. Chyba jest o czym rozmawiać, dlatego że jak tak będziemy tracić pole działania, gdzie zainwestowaliśmy setki milionów, to daleko nie zajdziemy, nigdzie nie zarobimy.

Kończąc bardzo proszę o konkretne dane, jak to się przełoży na pensje, na ZUS, na zagwarantowanie opłacalności. Jeżeli chodzi o to, co pan prezes powiedział odnośnie do pana mecenas Kochanowskiego, to ja rejestrując statki z panem mecenasem dobrze wiemy, od lat wiemy, jaka to jest droga przez mękę. Trzeba to zmienić, zgadzamy się, że trzeba to zmienić, ale wydaje mi się, że bardzo szybko można to zmienić. Owszem, to musi być pakiet ustaw. Nie będę na razie krytykować w czambuł tego, czego nie widziałam na oczy, ale wyobrażam sobie, że na etapie analiz, które muszą się opierać na konkretach, będziemy mogli po prostu podnieść rękę za takim, a nie innym rozwiązaniem, dlatego że ono ma tak naprawdę służyć państwu jako armatorom. Chcę widzieć, że armatorom i Polsce w przyszłości to się opłaca.

Mam jeszcze pytanie, żeby do konkretnych rozwiązań ustosunkował się pan Radosław Stefański, sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych, dlatego że jeżeli mamy czegoś bronić i jeżeli jest czego, albo chcecie państwo do czegoś nas przekonać, czego jeszcze na oczy nie zobaczyliśmy, to wydaje mi się, że są tu reprezentanci Związku Armatorów Polskich, Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych, związków wszelkiej maści. Chodzi o to, żeby nam po prostu przedstawili odpowiedzi. Powtarzam, mnie interesują konkrety, liczby, cyfry, pensje i podział na konkretne instytucje, które miałyby w tym partycypować. Inaczej ani emerytury nie będzie, ani zysku nie będzie, ani rejestracji nie będzie, nie będzie nic. To musi być konkret na konkretnym przykładzie. Wtedy będę wiedziała, za czym podnoszę rękę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Jeszcze pan mecenas Kochanowski. Potem będę prosił państwa o odpowiedzi. Jeszcze pan. Dobrze. Pan Kochanowski, a następnie pan.

Wiceprezes Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Krzysztof Kochanowski:

Dziękuję. Krzysztof Kochanowski, Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego.

Postaram się wylać troszkę oliwy na wzburzone politycznie wody. Przyjechalibyśmy tu z kolegą czy z kolegami jako strona rzeczywiście społeczna, to znaczy, nie jesteśmy umocowani politycznie po żadnej ze stron, nie pracujemy dla żadnych obozów politycznych. Patrzymy na te kwestie

zupełnie z zewnątrz jako, nie zawaham się powiedzieć, fachowcy, ponieważ siedzimy w tej branży dosyć długo i znamy się troszkę na tym, robiąc wszystko, co w zasadzie jest możliwe, a co jest związane z żegluga. W związku z tym kilka uwag dotyczących tego, co jak rozumiem, jest tak naprawdę przedmiotem posiedzenia Komisji. W planie były kwestie dotyczące zmiany ustawy o rejestrze okrętowym, a nie kwestie marynarskie, podatku tonażowego i inne. Przyjechaliliśmy tutaj rozmawiać o rejestrze, ponieważ na tym rzeczywiście się znamy.

W związku z tym kilka uwag, próba wyjaśnienia. Po pierwsze, chcielibyśmy doprecyzować czy uzyskać do ministerstwa informacje, jeżeli jest to możliwe, jakie są precyzyjne zamiary ministerstwa, to znaczy, czy chodzi tylko o to, żeby banderą polską objąć statki będące w gestii polskich armatorów, w większości stanowiące własność Skarbu Państwa, ale nie tylko, ponieważ mamy Euroafricę, Unibaltic po części Chipolbrok. To też są armatorzy poniekąd polscy. Czy tylko ich mamy zachęcić do powrotu pod polską banderę? Czy też chcemy utworzyć rejestr rzeczywiście otwarty, czyli zachęcić armatorów z innych krajów, obcy kapitał? Są to dwie różne rzeczy. Przy pierwszym schemacie, przy pierwszym rozwiązaniu, rzeczywiście dobro polskich załóg jest rzeczą stosunkowo istotną, jakkolwiek ich liczba się zmienia na polskich statkach, o tyle w przypadku zaproszenia armatorów obcych polskich marynarzy raczej tam nie będzie. Kwestia zatrudnienia i narodowości załóg będzie rzeczą wtórną w przypadku rejestru, o którym ktoś tu powiedział, że polski rejestr ma być rejestrem otwartym. Dla mnie określenie rejestr otwarty nie jest określeniem dezawuuującym, a jest komplementem. Chciałbym, żeby polski rejestr był taki jak cypryjski bądź maltański czy rejestr Madery, czyli miał setki statków. Więc nie mówmy...

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków „Solidarność”, członek Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego Andrzej Kościk:

To tania bandera.

Wiceprezes Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Krzysztof Kochanowski:

Tania i dobra. Są rzeczy tanie i dobre. Wszyscy robimy zakupy w Biedronce, jest tam tanio i można się najieść. Jest to moja uwaga ogólna. Więc jest pytanie, do czego zmierzamy. Teraz bardziej merytorycznie, ale mój kolega, mecenas Nadratowski jeszcze to uściśli. Istotą projektu, który mieliśmy przyjemność oceniać i w dalszym ciągu jeszcze piszemy opinie, jest przeniesienie kompetencji w zakresie prowadzenia rejestru okrętowego z izb morskich, czyli organów quasi sądowych do administracji morskiej. Teraz pytanie, czy jest to wykonalne, a jeżeli tak, jak to zrobić i czy wdrożenie tej zmiany rzeczywiście zapewni nam takie skutki, jakich oczekujemy. Wbrew pozorom odpowiedź na te pytania wcale nie jest oczywista. Nawet w zakresie naszego stowarzyszenia różnimy się znacząco w ocenach projektu. Przyznam, że przeważająca część koleżeństwa jest temu przeciwna. Ja osobiście mam trochę inne zdanie, uważam, że pomysł jest śmiały, ale wykonalny. Diabeł jak zwykle tkwi w szczegółach. To, czy można tego dokonać, jest kwestią otwartą.

Natomiast nie ulega dla nas absolutnie wątpliwości, że jest to tylko wstępny projekt i powinien on być przedmiotem bardzo szczegółowych prac, przepraszam za otwartość, asertywność, osób kompetentnych, które będą wiedziały dokładnie, jak działa żegluga, jak działa biznes finansowania żeglugi i rejestr okrętowy. Obawiam się, mówię to zupełnie wprost, że ministerstwo nie dysponuje i chyba nie będzie dysponowało własnymi kadrami, które temu zadaniu podołają. Jest to robota dla fachowców. Państwo pewnie pomyślicie: „No tak, pan mecenas Kochanowski oczekuje, że ktoś mu to zleci”. Niekoniecznie mnie, ale osób, które się na tym znają, w Polsce jest, niestety, niewiele. A więc jeżeli mamy ten projekt procedować, to zatrudnijmy do tego osoby, które będą rozumiały, jakie konsekwencje rodzi takie lub inne rozwiązanie, czego się można spodziewać.

Wreszcie jeszcze jedna uwaga techniczna. Padają pytania, kiedy bandera, kiedy to wszystko będzie. Na końcu w projekcie jest przepis, ponieważ z kolegami przeczytaliśmy całość... Taki jest nasz obowiązek, chociaż pracujemy pro publico bono. Dla państwa informacji, przygotowujemy opinie, przyjeżdżamy tutaj, poświęcając nasz własny czas, własne pieniądze i nikt nam za to nie płaci. Robimy to dlatego, że uważając się za fachowców, uznajemy to za nasz obowiązek w stosunku do kraju, w którym się nam skądinąd dobrze wiedzie, ale do rzeczy. Projekt przewiduje trzyletnie vacatio legis. Mówiąc innymi słowami, jeżeli uchwalicie to państwo 31 grudnia tego roku, to rejestr przeniesie się do tzw. nowej lokalizacji po trzech latach. Myślę, że rząd będzie wtedy inny. Nie wiem, kto będzie rządził, ale efekty ustawy w pełni zaczną działać za następnej kadencji Sejmu. Trzeba to mieć na względzie, ale być może dzięki temu będziemy

mieć świadomość, że pracujemy nad projektem, który tak naprawdę żadnej ze stron politycznego sporu nie przyniesie od razu splendoru i chwały, ponieważ będzie to realizowane w ciągu kilku lat. A więc skupmy się na tym, żeby to działało jak najlepiej, a nie żebyśmy mogli stroić się w piórka, ktokolwiek by to był, odnowicieli polskiego rejestru. To wszystko. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeszcze pan prezes.

Prezes Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Tomasz Nadratowski:

Dziękuję. Tomasz Nadratowski. Prezes Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego, przy okazji także członek rady PZPŻ, ale wypowiem się tutaj wraz z kolegą, moim przedmówcą w imieniu stowarzyszenia.

Celem statutowym stowarzyszenia jest promocja prawa morskiego, w związku z czym stowarzyszenie zawsze z zadowoleniem odnotowuje każdą inicjatywę legislacyjną czy zmiany legislacyjne, które dotyczyłyby tej gałęzi prawa. Zgodzę się tutaj z przedmówcami, że faktycznie przez długi czas nic się nie działo. Myślę, że można jasno powiedzieć, że stan, który mamy, na przykład jeżeli chodzi o rejestrację statków, ale także jeżeli chodzi o inne problemy wcześniej wymienione najpierw przez pana ministra, później przez przedmówców w zakresie ubezpieczenia marynarzy, PIT-u marynarzy czy podatku tonażowego, to na pewno stan daleki od idealnego, wymagający zmian. Co w tej sprawie zrobić, dowiedzieliśmy się od przedstawicieli biznesu. Wydaje się, że stowarzyszenie może służyć i chce służyć wydatną pomocą w zakresie tego, jak to zrobić. Mając na uwadze uwarunkowania i otoczenie prawne w Polsce, na pewno nie jest to proste zadanie. Wydaje mi się, że właśnie ze względu na uwarunkowania prawne, system prawa, nie każde rozwiązanie na przykład z Cypru jest do przeniesienia do Polski. Są pewne duże trudności z tym związane, ale na pewno stowarzyszenie deklaruje swoją pomoc po to, żeby dopracować przepisy i uczynić je jak najlepszymi.

Jeżeli chodzi o pytanie jak, mam nadzieję, że wypowiem się w tym duchu i dodam być może trochę do dyskusji. Ewidentnie wszystkie kwestie, które zostały wspomniane, tak jak właśnie podatek tonażowy, PIT marynarski czy ubezpieczenia społeczne, są to wszystko elementy, które są konieczne do tego, żeby rejestr zaistniał. Wspomniana była także kwestia hipotek. I tutaj odpowiadając na pytanie jak, wydaje się, że niezwykle istotnym czynnikiem decydującym o sukcesie lub porażce polskiego rejestru będzie wykonalność w praktyce polskich hipotek, ponieważ wpływają one bezpośrednio na poziom zabezpieczenia i po prostu bezpieczeństwo samej transakcji, bezpieczeństwo czy poczucie bezpieczeństwa banku, który to wszystko finansuje.

Tutaj na pewno jest miejsce na to, żeby poświęcić tym zagadnieniom trochę uwagi legislacyjnej, ponieważ jak na razie nie są one objęte żadnym projektem. Pewnie wymaga to zmian w zakresie przede wszystkim k.p.c.. Oprócz tego wydaje się także, że dosyć kluczowe jest pytanie, może nie do końca prawne, ale gdzieś tam z pogranicza prawa i praktyki, a mianowicie, kto fizycznie w nowym rejestrze miałby wykonywać decyzje à propos rejestracji statku czy wpisów do hipoteki, ponieważ wymaga to pewnych kompetencji, które, mówiąc troszeczkę w ślad za moim przedmówcą, niewiele osób w Polsce posiada. W uzasadnieniu projektu jest mowa o tym, że w tym zakresie urzędy morskie powinny być doszkolone i wzmocnione. Myślę, że praktyczny wymiar doszkolenia, wzmocnienia jest niezwykle istotny. Jest także przedmiotem zainteresowania stowarzyszenia. Pewnie wiąże się on z poziomem wynagrodzenia takich osób.

Powiem tylko tyle, że trzeba pamiętać o tym, że rejestrowi – nieważne, czy robi to izba morska czy urząd morski – przychodzi oceniać sprawy w oparciu o prawo obce, ponieważ wielokrotnie pewne zdarzenia prawne, które później trzeba wpisać do rejestru, poddane są obcemu prawu. Mówimy o tym – jest to też zapisane w projekcie – że ocena będzie na podstawie dokumentów w języku obcym, co jest oczywiście świetną zmianą, tylko że te dokumenty, wpisy w tych dokumentach, charakter tych dokumentów ktoś musi rozumieć, żeby mógł dokonywać wpisów. Myślę, że na pewno jest tam miejsce na pewne poprawy czy ulepszenia.

Właściwie to chyba chciałem skończyć moją wypowiedź, proszę wybaczyć, może trochę się rozgadałem. Na pewno stowarzyszenie, jeszcze raz to podkreślę, deklaruje swoje wsparcie w tym zakresie, zarówno w zakresie, o którym była mowa wcześniej, jeżeli chodzi o PIT, podatek tonażowy czy sam rejestr, ale także w zakresie realizacji skuteczności zabezpieczeń prawa polskiego, ponieważ są one istotnym i koniecznym elementem tego, żeby rejestr mógł sprawnie funkcjonować. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Teraz poproszę pana ministra i przedstawicieli armatorów, którzy dzisiaj są referentami, o odniesienie się do poruszonych kwestii i odpowiedzi na pytania.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję, panie przewodniczący. Zostało poruszonych wiele wątków, więc pozwólcie państwo, że odpowiem na najważniejsze kwestie. Po pierwsze, chciałbym zaprotestować w sposób znaczący przeciwko temu, jak państwa zdaniem, zdaniem państwa parlamentarzystów traktowani są armatorzy. Tu nie chodzi o to, żeby komukolwiek mówić o dobrych argumentach. Chcę powiedzieć jasno, że rozwiązania te robimy w stuprocentowej i pełnej konsultacji z naszymi armatorami. Nie robimy tego dla siebie, robimy to dla nich. Wszystkie zagadnienia, które zostały wprowadzone w projektach, o których mówimy, zostały wprowadzone na wnioski armatorów. A więc państwa uwagi, że mówią, że są to słuszne rozwiązania, są raczej uszczypliwe, nie mają związku z rzeczywistością. Są to rekomendacje, które przyszły ze strony armatorów. To po pierwsze.

Po drugie, jeżeli chodzi o kwestie związane z realizacją ustaw, ustawa o wsparciu przedsiębiorstw żeglugowych, która jest kluczowa w całym pakiecie, jest na etapie przed Stałym Komitetem Rady Ministrów. Jesteśmy na etapie doprecyzowania niektórych zapisów między innymi z Ministerstwem Finansów w kontekście podatku PIT. Kiedy to się wydarzy? Moim zdaniem jeżeli rozwiązania zostaną przyjęte w pierwszej połowie przyszłego roku, dlatego że wszystkie ustawy muszą wejść w życie, to rok 2027 to będzie czas, w którym może zostać podniesiona pierwsza bandera na statkach Polskiej Żeglugi Morskiej. Nie będzie to, panie mecenasie, trwało trzy lata, dlatego że kwestia ostatniej ustawy dotyczy stworzenia systemu informatycznego, którego wartość jest szacowana wstępnie na około 30 mln zł, w który to system zostanie wyposażony urząd morski. Po spełnieniu kryteriów związanych z ubezpieczeniem społecznym marynarzy, wprowadzeniem podatku tonażowego, zwolnieniem z podatku CIT, będzie można przeflagować w izbie morskiej, tak jak dzieje się to dotychczas. Będzie to trwało. To nie będzie...

Wiceprezes Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Krzysztof Kochanowski:

Mówiłem o przeniesieniu rejestru do urzędu morskiego. Tylko tego dotyczyła moja uwaga, żeby uściślić.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Chciałbym, żeby mi nie przerywać.

Wiceprezes Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Krzysztof Kochanowski:

Może nie zrozumieliśmy się. Ustawa przewiduje przeniesienie rejestru z organów sądowych do administracji. I są na to – tak rozumiemy treść projektu ustawy – trzy lata. Dopiero za trzy lata jako nowy rejestr miałby się on objawić w urzędzie morskim. Stąd moja uwaga. Dotyczyło to wyłącznie kwestii rejestru.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak, ale kontekst pańskiej wypowiedzi był taki, że bandera nie pojawi się szybciej niż za trzy lata. Od razu temu zaprzeczam. Uważam, że będzie to możliwe na dotychczasowych zasadach. Oczywiście rejestracja statków w izbie morskiej, z czego panowie żyją, jak wiadomo, trwa trochę dłużej. Chcemy to po prostu usprawnić i dlatego po to podejmujemy działania dotyczące rejestru, które będą zrealizowane w dłuższej perspektywie, żeby było to prostsze. Niemniej w obecnych sytuacjach jest to możliwe. Nie jest to warunek konieczny do tego, żeby przeflagować statek. To po pierwsze.

Chciałbym podziękować panom przewodniczącym strony społecznej za uwagi. Deklaruję, że wszystkie rekomendacje, które zostały z państwa strony zgłoszone, bardzo skrupulatnie przeanalizujemy. Uważam, że tutaj trzeba znaleźć rozwiązania, które będą kompromisowe. I dziękuję za stwierdzenie, ponieważ dla mnie to jest najważniejsze, że od 20 lat wszyscy mówią, tylko nikt do tej pory niczego nie przygotował. Tak widzę swoją rolę. Jeżeli mamy coś zrobić, to po prostu róbmy, a nie opowiadajmy o tym, co można było zrobić. To jest kwestia zasadnicza. A więc dziękuję wszystkim, którzy do tej pory byli zaangażowani w przygotowanie projektów przedsięwzięć. To, co jest najistotniejsze z naszego punktu widzenia, to jest to, żeby ustawa o wsparciu przedsiębiorstw żeglugowych weszła w życie w ciągu najbliższych kilku miesięcy, tak żeby wszystkie procesy związane z przeniesieniem, zmianą rejestracji statków mogły być

możliwe na początku 2027 r. Chcę powiedzieć jasno, to nie jest tak, że za jednym razem wszystkie jednostki zostaną przeflagowane. Tutaj trzeba stworzyć odpowiedni schemat funkcjonowania tego wszystkiego. Wraz z Polską Żegluga Morską szczegółowo analizujemy każdy z kroków. Mówiąc o roku 2027, uważam, że jest to możliwe do zrobienia na przykład na tych statkach, które w tej chwili nie posiadają hipoteki. Oczywiście nie jest to do zrobienia, przepraszam, od przysłowiowego pstryknięcia palcem. Samo przeniesienie firm, które mają swoją rezydencję podatkową za granicą, jest zadaniem, które trwa wiele miesięcy.

Natomiast chcę powiedzieć jasno, że naszym zadaniem jest stworzenie warunków do funkcjonowania. Dla nas kluczowym celem jest stworzenie polskim armatorom warunków do funkcjonowania w Polsce. Jeżeli w ramach tych przedsięwzięć znajdą się armatorzy, którzy będą chcieli płacić u nas podatki, to uważam, że jest to wartość sama w sobie. Kwestie związane z morskością naszego kraju będą dosyć mocno zauważalne. Chciałbym na to zwrócić uwagę. Natomiast priorytetem naszego ministerstwa jest stworzenie takich warunków dla polskich armatorów, żeby mogli z powrotem działać w Polsce. Jeżeli w ramach tego przedsięwzięcia będą chętni armatorzy lub przedsiębiorcy, którzy zarządzają flotą, do tego, żeby rejestrować statki w Polsce, tutaj płacić podatki, korzystać z wiedzy, zasobów ludzi, którzy tutaj się kształcą, to będzie to rozwiązanie, moim zdaniem, korzystne całościowo. Natomiast cel numer jeden to stworzenie warunków dla polskich armatorów po to, żeby z powrotem mogli wrócić do Polski i realizować te kwestie.

Chciałbym jeszcze powiedzieć o procesie prac nad tymi projektami. Teraz są w procesie prac legislacyjnych na poziomie konsultacji międzyresortowych. Po przyjęciu ustaw oczywiście zostaną one, zgodnie ze ścieżką legislacyjną, skierowane do parlamentu po to, żebyście państwo mogli się nad nimi pochylić, wskazując również rekomendacje, które mogą poprawić i ulepszyć propozycje, które składamy.

Natomiast chcę jasno zaznaczyć, że to nie są ostateczne wersje. Tak jak zostało wielokrotnie powiedziane, tutaj chodzi o szczegóły. Każdy element rozwiązań musi się zgadzać, ponieważ wyciągnięcie jednego z nich może spowodować, że wszystko przestanie funkcjonować jako całość, wyciągnięcie małego trybu może zastopować całą maszynę, a tego nie chcemy. Dlatego podchodzimy do tych spraw w sposób bardzo, po pierwsze, skrupulatny, po drugie, spokojny. Tu nie chodzi o to, żeby zrobić wszystko na hura za jednym razem. Tak jak powiedział pan dyrektor Dorskoch, dzisiaj można zawiesić polską banderę, tylko po roku funkcjonowania koszty operacyjne związane z tym przedsięwzięciem, będą bardzo niekorzystne dla przedsiębiorstwa, co doprowadzi do sytuacji, że jego pozycja konkurencyjna po prostu pogorszy się, a tego nie chcemy. Bardzo proszę państwa, ponieważ wiem, że wszyscy tego chcemy, nie ma wątpliwości co do tego, że cel jest słuszny. Nikt nie ma co do tego żadnej wątpliwości. Chodzi o to, żeby osiągając cel, zrealizować po drodze wszystkie niezbędne kwestie, które pozwolą funkcjonować przedsiębiorcom żeglugowym w najlepszych z możliwych warunkach. Tak podchodzimy do tych propozycji. Po ubezpieczeniach społecznych marynarzy przed nami są dwie ustawy, z których kluczowa jest ustawa o wsparciu przedsiębiorstw żeglugowych. Ustawa o utworzeniu rejestru jest już krokiem następczym, bym powiedział, który na przyszłość ma to poprawić. Tutaj też deklaruje pełną współpracę i wsłuchanie się w głos osób, które na co dzień się tym zajmują. Robimy to po to, żeby zrobić to dobrze. Dziękuję. Pan dyrektor powie, co się działo w Unii Europejskiej.

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

Rozumiem, że chodzi o pytanie pani przewodniczącej Arciszewskiej, czemu podatek nie został przedłużony na kolejne dziesięć lat. Wynika to z tego, że to nie jest tylko kwestia przedłużenia w Komisji Europejskiej. Wymagana była zmiana ustawy o podatku tonażowym celem dostosowania do praktyki decyzyjnej Komisji Europejskiej, przede wszystkim zmiana co do wymogu bandery. Obecnie w ustawie o podatku tonażowym mamy wymóg bandery polskiej. Od końca lat 2000. Komisja Europejska zatwierdza już tylko środki pomocy publicznej skierowane do wszystkich bander unijnych EU/EOG. Wtedy w ramach zespołu trójstronnego partnerzy społeczni stwierdzili, że priorytetem jest ustawa o ubezpieczeniach społecznych. Podatek tonażowy wtedy formalnie obowiązywał, ale nikt nie był objęty podatkiem tonażowym ze względu na to, że nie było rozwiązań w zakresie ubezpieczeń społecznych. A więc partnerzy społeczni w ramach zespołu trójstronnego powiedzieli, że priorytetem jest kwestia ubezpieczeń społecznych. Wtedy

przygotowaliśmy projekt w zakresie ubezpieczeń społecznych, natomiast później powstała inicjatywa prezydencka. Prezydent miał złożyć de facto bardzo podobny projekt. Nie doszło do tego. Tak się zakończyła ta sprawa. Wtedy ustalono, że priorytetem są ubezpieczenia społeczne, a podatek tonażowy będziemy procedować w następnej kolejności. W związku z tym nie doszło do zmiany ustawy o podatku o tonażowym, a więc nie mogliśmy uzyskać pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej w tym zakresie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Rozumiem, panie dyrektorze. Dziękuję. Zwracam się do obecnej tu trójki państwa armatorów, jak państwo moglibyście odnieść się przede wszystkim do uwag pani poseł Arciszewskiej-Mielewczyk, dlatego że państwo z dosyć dużą dozą pewności siebie mówicie, że propozycje, których rzeczywiście jeszcze nie dostaliśmy, nie rozpatrywaliśmy w ramach Komisji, sprawią, że system będzie działał, będzie, jak rozumiem, konkurencyjny wobec tego, jak wyglądają inne bandery w Unii Europejskiej i nie tylko. Czy państwo w toku konsultacji na obecnym etapie przedstawiliście rzeczywiście jakiś biznesplan, czy wewnątrz swoich spółek przeprowadziliście biznesplan, analizę kosztów i zysków, gdyby zmiany, które na razie są na papierze, ale przed przyjęciem przez Stały Komitet Rady Ministrów, weszły w życie? Jak rozumiem, skoro tak optymistycznie podchodzicie, to macie to wyliczone. To, co mówiła pani poseł Arciszewska-Mielewczyk jest bardzo ważne. Proszę o odpowiedź.

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej PP Dariusz Dosek:

Jeżeli mogę, to zacznę. Oczywiście nas dotyczy to chyba najbardziej. Zostało tutaj poruszonych wiele wątków. Odpowiedzi często nie są tak oczywiste, ale ta jedna akurat jest. Oczywiście, że to było przez nas liczone. Bazując na propozycjach, które przedstawiliśmy, ponieważ oczywiste jest, że nie znamy ostatecznego kształtu ustaw, jeżeli coś tam się zmieni, to pewnie zmieni się nam też optyka, niemniej na bazie materiałów, na których pracujemy, zwłaszcza związanych z pierwszą ustawą o pracy na morzu, jak też przede wszystkim z drugą ustawą o wsparciu przedsiębiorców żeglugowych, założenie jest takie, że jest to dla nas, nazwijmy to, 0+. Odchodzą nam koszty, a nie przychodzą z tytułu ustawy. Pojawiają się dodatkowe koszty, na przykład związane z ubezpieczeniem marynarzy, ale są one niezależne od bandery i od tej ustawy. Są to koszty, które jak panowie wiedzą, i tak by powstały niezależnie od tego, czy bylibyśmy pod flagą cypryjską czy jakąkolwiek. Jeżeli przejdziemy pod polską, unormuje się to i koszty się pojawiają, nie jest skutkiem wyłącznie tej ustawy. Jest to pewna zbieżność wynikająca z faktu, że po prostu dogoniły nas rzeczy związane z ubezpieczeniami społecznymi. Musielibyśmy to zrobić na Cyprze albo gdziekolwiek indziej. A więc akurat założenie oraz wszystkie rzeczy, które z naszej strony konsultujemy i proponujemy, dokładnie dążą do tego, żeby zniwelować lub ewentualnie zachować koszty na tym samym poziomie.

Tu znowu jest pewna dwoistość. W ustawie oczywiście są rozwiązania dotyczące również armatorów obcych, armatorów mniejszych, dysponujących inną flotą. My jako dominujący podmiot oraz ja jako prezes Związku Armatorów Polskich oczywiście mam trochę szersze spojrzenie, ale jeżeli mówimy tylko o PŻM, dla nas korzyści, które są wymierne, to kwestia likwidacji lub zmniejszenia udziału spółek zagranicznych, których obsługa dużo nas kosztuje. Musimy tam i utrzymywać personel, i ponosić dosyć duże koszty. W przypadku uproszczenia struktury całej firmy odchodzi nam konieczność płacenia podatku od podmiotów zagranicznych, czyli CFC, ponieważ zlikwidujemy po prostu ten element, nie będzie ryzyka, że mamy przychody w spółkach zagranicznych, które podchodzą pod opodatkowanie w Polsce, dlatego że będziemy opodatkowani w Polsce podatkiem tonażowym.

Jeżeli chodzi o wyliczenia pieniężne, zresztą podkreślałam to wielokrotnie, nam nie chodzi tylko o symbol. Jest to w naszym interesie, żeby przejść pod białą-czerwoną, jeżeli wyglądałoby to tak, jak jest w projekcie. Jeżeli ustawa wejdzie w jakimś zupełnie innym kształcie, a za rok ktoś powoła się, że pan powiedział, że wszystko się opłaca, to nie o to mi chodzi. Mówię o materiałach, na których pracujemy w tej chwili, gdzie jest pełne zrozumienie i wsparcie ze strony ministerstwa.

Jeżeli chodzi o kwestię związaną z terminowością oraz sprawami bankowymi, jest to najpoważniejszy problem. Tutaj się zgadzamy. Tak jak mówiłem, bandera jest traktowana egzotycznie. Zakładamy, że przepisy to zmienią. Zresztą my pracujemy od dłuższego czasu nad tym, żeby być pod polską banderą. Nasz projekt zakłada etapowość. Pamiętajmy, że odchodzenie od polskiej bandery w przypadku samego PŻM trwało 13-14 lat. Tak jak mówię, od 1991 r. 13 lat trwał proces odchodzenia od polskiej bandery. Nie spodziewamy się, że w ciągu roku czy dwóch wrócimy pod naszą banderę.

W pierwszym etapie planujemy rzeczywiście budowę nowych statków, gdzie jest kwestia wejścia nowego statku, gdzie jest dużo łatwiej to zrobić. Od razu powiem, że my już zastrzeżliśmy w kontraktach budowlanych, które realizujemy, że może być polska bandera. Jest to element, który już w tej chwili jest zaznaczony. Zaznaczam też, że kwestia finansowania nowo budowanych statków, które w tej chwili realizujemy, pojawia się pod koniec ich budowy, dlatego że zaczynamy budowę statków na bazie własnych środków, a kredyt w zasadzie załatwia się za jakiś czas. Podmioty, z którymi podpisaliśmy umowę na budowę statków umownie dwa miesiące temu, będą to realizować w roku 2028. Realnie finansowanie oraz kwestia hipoteki pojawi się mniej więcej za półtora roku. Jest dosyć dużo czasu, żeby uregulować te kwestie. Zanim wejdzie bank, jeszcze minie czas. Oczywiście mówię to w pewnym uproszczeniu, dlatego że są różne przypadki, różne schematy, ale kwestia ta jest przez nas poważnie brana pod uwagę. Element bandery został zaznaczony w dokumentacji ze stoczną.

Jeżeli chodzi o wynagrodzenia, nie zależą one od bandery. Jest to kwestia układu zbiorowego, który nie ma związku z banderą. Zmiana bandery...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie kontynuujemy już tego wątku.

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej PP Dariusz Doskocz:

...wprost się z tym nie wiąże, tylko kwestia ubezpieczeń, o których mówiłem, ale to już wyjaśniłem wcześniej. Sama tabela płac, którą przedstawiliśmy w dokumentach, nie ma z tym związku. Jest to inna kwestia.

Jeżeli chodzi o narodowości marynarzy, dla nas jednym z kluczowych elementów, właściwie – oczywiście mamy tu pewną rozbieżność, jeżeli chodzi o związki zawodowe – jest kwestia tego, że w tej chwili musimy mieć dostęp do obcych marynarzy. Pani poseł akurat o to spytała. Na dzisiaj na burcie fizycznie mamy 422 marynarzy z Polski, 370 z Ukrainy, plus minus dosłownie kilku, są to aktualne liczby, już nie ma co się bawić w jednostki, około 80 mamy Rumunii, 30 z Bułgarii, a z Dalekiego Wschodu łącznie mamy w tej chwili 65 osób, ale to wzrośnie, ponieważ już za tydzień będzie osiemdziesiąt parę, dlatego że akurat tam będzie następna podmiana. Tendencja jest taka, żeby azjatyckich marynarzy było więcej. Nie chcę już rozpoczynać polemiki, ale mechanizm jest taki, że polskich marynarzy jest coraz mniej. Tutaj jednym z bardzo ważnych elementów jest to – jest tu też pełne zrozumienie ze strony Ministerstwa Infrastruktury, żeby była jasność – że musimy mieć dostęp do marynarzy z obcych krajów. Chyba wszyscy armatorzy podkreślają, że w tej chwili jest to warunek konieczny. Po to, żeby zmiana przepisów i polska bandera zadziałała, musi być uwzględniony ten aspekt, dlatego że inaczej to nie zadziała. To jest to, co wspominałem wcześniej. Co z tego, że będziemy mieli przepisy, skoro nikt pod to nie przejdzie?

Jeżeli chodzi o perspektywę czasową, jest tak, jak powiedział pan minister, dlatego że rozmawiamy o tym. Realnie rzecz biorąc, jest to kwestia roku, półtora roku. Zobaczymy, jak szybko będzie to wchodziło. Nie chcę tu podawać zbyt sztywnych dat, ponieważ jest to ryzykowne. Nie wiadomo, czy po drodze coś się nie pośliznie, ale zakładając, że wszystko pójdzie gładko, to w roku 2027 spodziewamy się, że nowo wchodzące statki będą miały biało-czerwoną. Jeżeli miałyby być przeflagowania, to rzeczywiście na statkach zwolnionych z hipoteki, ale przyznam, że to nie zawsze ma sens. Statki, które są zwolnione z hipoteki, często są to statki stare, które szczerze mówiąc, przygotowujemy pod sprzedaż. Właśnie dlatego zdejmujemy z nich hipotekę, żeby nie trzeba było męczyć się z bankiem w momencie, kiedy chcemy je sprzedać. Oczywiście lepiej mieć statek wolny, po co jeszcze płacić kredyt, ale zasadniczo nie za bardzo jest sens przeflagowywać statek rok czy dwa lata przed końcem eksploatacji. Zakładamy, że cały proces w przypadku PŻM potrwa parę lat, ale bardzo ważny jest jeszcze jeden element.

Rozwiązania te mają dwa aspekty. Jeden to kwestia chęci i tego, że ma się nam to opłacać, a drugi to element bezpieczeństwa. Nie wiemy, jak się zmienią przepisy. Nie wiemy, jak zareaguje Cypr. Jak pamiętamy, kiedyś Cypr zamroził konta wszystkich. Było to kilkanaście lat temu. Nie znamy przyszłości, więc chcemy, naszym celem jest to, żeby polska bandera stworzyła takie warunki, żebyśmy w sytuacji awaryjnej mogli przenieść tam całą flotę. Wtedy już nie będzie to za darmo i z korzyścią, ale za to będzie bezpiecznie. Bierzymy pod uwagę te dwa aspekty. Jeden to aspekt komercyjny, drugi to element stworzenia bezpiecznej przystani. Ten drugi na pewno będzie też kosztował, jeżeli do tego by doszło. Zakładamy, że będziemy robić to ewolucyjnie i statkami przygotowanymi pod ten proces.

Jedna uwaga. Przepraszam, muszę sprostować. To, co mówiłem o liczbach zatrudnionych, dotyczy statków masowych, czyli pływających, przy luce trampowej po świecie. Na promach, które pływają pomiędzy Polską a Szwecją, w tej chwili mamy całkowicie polskie załogi. Nie ująłem ich w tej statystyce. To też jest kilkaset osób, ale jest to troszeczkę według innych zasad. Dlatego nie wymieniłem ich w tym wyliczeniu. Nie wiem, mogłem coś pominąć z bezpośrednich pytań, które pani poseł zadała. Mogę uzupełnić na szybko, jeżeli coś pominąłem. Jestem rzecznikiem swojej firmy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wicie państwo, mamy jeszcze dziesięć minut. Chciałbym zakończyć posiedzenie. Konkluzje będą na końcu, ale jeszcze poproszę panią prezes i pana prezesa o odpowiedź na to samo pytanie. Jeżeli mogę prosić, proszę bardzo zwięźle.

Prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych SA Radosław Marciniak:

Jeżeli chodzi o Polskie Linie Oceaniczne, w zakresie załóg w zasadzie przekazałem informacje na początku moich wystąpień. Troszeczkę muszę sprostować, dlatego że statystyki są troszeczkę inne. W podziale na statki, na kontenerowcu „Port Gdynia” 94% stanowią Polacy, 6% Ukraińcy, jest też wspomniana pani kapitan ze Słowacji. Jeżeli chodzi o statki ro-ro, to 96% załogi stanowi narodowość polska i 4% ukraińska. Wśród załogi jest też wspomniana pani z Filipin. Podobnie jak przedstawili to państwo z pozostałych firm armatorskich, planujemy wprowadzenie po części załóg filipińskich. Aktualnie będzie to niewielki procent, około dziesięciu osób. Natomiast tak jak wskazaliśmy wyzwania stojące przed armatorami, co do zasady nie ma wyrzucenia czy zastąpienia osób, tylko jest to naturalny proces, który jest wymuszony tak naprawdę brakami kadrowymi, z którymi się borykamy. Zazwyczaj jeżeli chodzi o stanowiska nieoficerskie, są to osoby, które oczywiście posiadają wysokie kwalifikacje, ale są już zaawansowane wiekowo. Oczywiście z szacunkiem podchodzimy do takich osób. Jak byłem osobiście na statku, podszedł do mnie bosman i powiedział, że pozostają mu dwa lata do emerytury. Akurat w jego przypadku zamierzamy przekierować go na inny statek.

Inną kategorią marynarzy, którzy są na naszych statkach i którzy są na pozycji załóg szeregowych, są osoby, które często pojawiają się u nas tak naprawdę na jeden kontrakt. Szkolimy ich, ponosimy koszty i nagle znikają. Niestety, często mają niezbyt pozytywną opinię wśród oficerów. Stąd są właśnie braki. Trzecią kategorią załóg szeregowych stanowią studenci, którzy mają aspiracje oficerskie, więc nie do końca widzą się w rolach, zadaniach, które są przeznaczone dla marynarzy szeregowych. Stąd tak jak wszyscy wiemy, jest to proces nieunikniony. Wspomniałem, że na naszych nowych inwestycjach planujemy troszeczkę inne rozwiązania. Tak to wygląda.

Jeżeli chodzi o podniesienie bandery polskiej oraz o kalkulacje, jesteśmy w zasadzie tuż po zatwierdzeniu naszej strategii rozwoju dla grupy kapitałowej Polskich Linii Oceanicznych. Tak jak wspomniałem, planujemy między innymi jednostkę ro-ro, coastery, które uważam, że mogłyby być idealnym przykładem, gdzie właśnie tę banderę można byłoby podnosić.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, panie prezesie, już to słyszeliśmy. Pytanie było, czy państwo dokonaliście analizy w związku z propozycjami ustawowymi, które są na obecnym etapie. Czy będzie się wam opłacać, jeżeli nawet nie obecne statki, to następne...

Prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych SA Radosław Marciniak:

Jak padło to też ze strony PŻM, jest to proces. Uważamy, że tak naprawdę bandery w pierwszej kolejności powinny zostać podniesione na nowych jednostkach. Z perspektywy instytucji finansowych, ubezpieczycieli...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie, ale czy macie taką analizę?

Prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych SA Radosław Marciniak:

Bazujemy, odnosimy się do analogii, do innych bander, na których się wzorujemy. Jeżeli bierzemy pod uwagę jakiegokolwiek analizy, to wzorujemy się też na innych podmiotach. I tak jak wspomniałem, pod koniec zeszłego roku mieliśmy taką sytuację, że musieliśmy zmienić banderę. Rozważaliśmy ze wspomnianym mecenasem Kochanowskim podniesienie bandery polskiej. Mogę tutaj państwu przytoczyć analizę kosztów przerejestrowania statku pod polską banderę w ramach dotychczasowych regulacji.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie, panie prezesie, ja wiem, że teraz się nie opłaca. Co do zasady wszyscy się zgadzamy, chyba że są jakieś wyjątkowe przypadki. Ale czy państwo recenzując projekt, gdyż jak rozumiem, bierzecie udział w konsultacjach, pan minister mówił, że wszyscy armatorzy biorą udział, swoją pozytywną, jak rozumiem, ocenę wobec projektu popieracie jakąś wewnętrzną analizą spółki, że ma to sens?

Prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych SA Radosław Marciniak:

Jesteśmy na etapie budowania biznesplanu pod konkretne projekty. W odniesieniu do naszych rozwiązań robimy takie analizy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, panie prezesie.

Prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych SA Radosław Marciniak:

Jeżeli mam się konkretnie odnieść, mogę powiedzieć, że na tym etapie jest to w trakcie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Rozumiem. Przepraszam, że tak gwałtownie przerwę, ale naprawdę jest mało czasu. Panią prezes też pytam konkretnie, czy macie przeprowadzoną analizę, że rzeczywiście propozycje będące na obecnym etapie opłacają się, pozwalają na to, żebyście jeżeli nawet nie od razu te, które macie, ale następne jednostki już rejestrowali pod polską banderą.

Prezes zarządu Polskiego Ratownictwa Okrętowego sp. z o.o. Monika Lisatowicz:

Analizy były przeprowadzane lata wcześniej przez ówczesnego prezesa zarządu pana Hatałskiego, natomiast gdybyśmy mieli się odnieść...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie, pani prezes. Nie takie było pytanie.

Prezes zarządu Polskiego Ratownictwa Okrętowego sp. z o.o. Monika Lisatowicz:

Chodzi o obecną ustawę. Ok.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Trzy lata temu nie było projektu.

Prezes zarządu Polskiego Ratownictwa Okrętowego sp. z o.o. Monika Lisatowicz:

Dobrze. Czyli nie chodzi w ogóle o jakąś analizę, czy to się opłaca czy nie opłaca, tylko pod konkretne projekty. Rozumiem. Nie przeprowadzaliśmy szczegółowej analizy, natomiast jeżeli chodzi o wyliczenia w stosunku do naszego typu statków i zatrudnianych osób, też ich nie przeprowadzaliśmy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, pani prezes. Szanowni państwo, pozwólcie, że będziemy kończyć dyskusję, natomiast poproszę pana ministra o przesłanie nam aktualnego projektu, który jest poddany konsultacjom, z ewentualnymi zmianami na dzień dzisiejszy. W zasadzie może być tylko link do projektu z RCL. Są tam dwa projekty, jak rozumiem, jeden dotyczy przeniesienia rejestru, a drugi dotyczy usprawnień, na których głównie się skupiliśmy. A jeżeli chodzi o armatorów, to poprosimy czterech armatorów, łącznie z PŻB, która dzisiaj nie zdecydowała się do nas dołączyć, o to, żeby przedstawili państwo analizy, które dotychczas przygotowaliście w oparciu o projekt i na podstawie których mówicie, że jest to projekt, który sprawi, że będzie się opłacało pływać pod polską banderą. Tych państwa armatorów, którzy jeszcze tego nie zrobili, oczywiście mówię o spółkach Skarbu Państwa, do państwa prywatnych armatorów nie przedstawiam takich roszczeń, tych, którzy tego nie mają, proszę, żebyście państwo to przeprowadzili i przekazali Komisji. W zależności od tego, jaka będzie treść odpowiedzi i jak wygląda projekt, rozważymy organizację jeszcze jednego posiedzenia Komisji w tych sprawach, żeby rzeczywiście rozmawiać już konkretnie o poszczególnych rozwiązaniach. Oczywiście projekt do nas przyjdzie, jeżeli zostanie przyjęty przez rząd, ale z doświadczenia wiemy, że jeżeli chcemy wprowadzać do niego zmiany w duchu ponadpolitycznej zgody i szukania najlepszych rozwiązań, to lepiej jest to robić jeszcze przed tym, jak będzie to druk sejmowy, dlatego że potem w grę wchodzi już brzydka polityka, gdzie jest dyscyplina partyjna, wszyscy głosują tak albo tak. Wcale nie wszystkim chodzi o to, żeby prawo było jak najlepsze. Tak się umawiamy, drodzy państwo.

Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo.