



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VII kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM 10-17-13

**Druk nr 1248**

Warszawa, 27 marca 2013 r.

Pani  
Ewa Kopacz  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek*

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy o autostradach  
płatnych oraz o Krajowym Funduszu  
Drogowym oraz ustawy o drogach  
publicznych.**

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

*Z poważaniem*

(-) Donald Tusk

## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o drogach publicznych**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 931 i 951) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 39a pkt 1a otrzymuje brzmienie:

„1a) gromadzi środki finansowe na przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemów poboru opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz opłat za przejazd autostradą;”;

2) w art. 39d:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Bank Gospodarstwa Krajowego może zaciągnąć kredyty, pożyczki lub może emitować obligacje w kraju i za granicą, na rzecz Funduszu i z przeznaczeniem na:

- 1) finansowanie inwestycji realizowanych w ramach programów wieloletnich ustanawianych przez Radę Ministrów zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.<sup>1)</sup>) oraz inwestycji realizowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 tej ustawy, a także zadań wynikających z planu finansowego Funduszu;
- 2) spłatę zobowiązań z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji.

2. Za zobowiązania Banku Gospodarstwa Krajowego, o których mowa w ust. 1, z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji mogą być udzielane przez Skarb Państwa gwarancje i poręczenia, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach

---

<sup>1)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 28, poz. 146, Nr 96, poz. 620, Nr 123, poz. 835, Nr 152, poz. 1020, Nr 238, poz. 1578 i Nr 257, poz. 1726, z 2011 r. Nr 185, poz. 1092, Nr 201, poz. 1183, Nr 234, poz. 1386, Nr 291, poz. 1707 i Nr 240, poz. 1429 oraz z 2012 r. poz. 1456, 1530 i 1548.

udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne, z tym że wymogu, o którym mowa w art. 7 ust. 2 pkt 2 tej ustawy w zakresie, w jakim wymaga się, aby środki przeznaczone na spłatę kredytu pochodziły ze źródeł innych niż budżet państwa, nie stosuje się.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Minister właściwy do spraw finansów publicznych wykonuje czynności zmierzające do odzyskania kwot zapłaconych z tytułu wykonania umowy poręczenia lub gwarancji na zasadach określonych przepisami ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne, z wyłączeniem art. 43 tej ustawy, z zastrzeżeniem ust. 5.”;

3) w art. 39f w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemów poboru opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz opłat za przejazd autostradą, pobieranych odpowiednio przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, drogową spółkę specjalnego przeznaczenia lub wykonawcę, o którym mowa w art. 9 ust. 3 ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia;”.

**Art. 2.** W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260) w art. 40a ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Środki z opłat elektronicznych są przekazywane na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego.”.

**Art. 3.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

Projekt ustawy przewiduje zmianę przepisów ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 931 i 951) oraz ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260). Zasadniczym celem projektu ustawy jest wprowadzenie możliwości restrukturyzacji długu Krajowego Funduszu Drogowego (KFD) w postaci m.in. emisji obligacji na spłatę wcześniej zaciągniętych zobowiązań. Ponadto w projekcie ustawy proponuje się wprowadzenie kilku pozostałych zmian.

W art. 1 w pkt 1 i 3 projektu proponuje się zmiany dotyczące przepisów określających cele, na jakie KFD gromadzi środki finansowe oraz wskazujących przeznaczenie środków pochodzących z KFD. Aktualnie obowiązujący przepis art. 39a pkt 1a ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym zawiera ogólne odesłanie do finansowania systemu elektronicznego poboru opłat elektronicznych, o którym mowa w art. 13i ustawy o drogach publicznych. Proponowana zmiana ww. przepisu ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym wskazuje, iż KFD gromadzić będzie środki finansowe na przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemów poboru opłat za:

- przejazdy po drogach krajowych pojazdów samochodowych, w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, za które uważa się także zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego oraz przyczepy lub naczepy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej (art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy o drogach publicznych),
- przejazd autostradą (art. 37a ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym).

Przy czym finansowanie systemów ww. opłat obejmować będzie zarówno przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację elektronicznego systemu poboru tych opłat, jak i tzw. systemu manualnego. Jest to zasadne, gdyż wszystkie ww. opłaty są pobierane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, drogową spółkę specjalnego przeznaczenia lub wykonawcę, z którym spółka ta zawarła umowę na eksploatację drogi i wpływają na podstawie przepisów ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (art. 39b) do KFD.

Natomiast proponowana zmiana art. 39f ust. 1 pkt 5 ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym polega na wskazaniu, iż środki KFD mogą być przeznaczone na przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemów poboru opłat, o których mowa w ustawie o drogach publicznych oraz opłat za przejazd autostradą, pobieranych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, drogową spółkę specjalnego przeznaczenia lub wykonawcę, z którym spółka ta zawarła umowę na eksploatację drogi. Natomiast finansowanie systemu poboru opłat pobieranych przez spółki, z którymi Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad albo drogową spółkę specjalnego przeznaczenia zawarli umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady odbywa się na zasadach określonych w umowie na podstawie aktualnie obowiązujących przepisów.

W art. 1 pkt 2 projektu ustawy zaproponowano modyfikację przepisu art. 39d ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, która ma na celu wprowadzenie możliwości spłacania zaciągniętych zobowiązań z tytułu pożyczek i kredytów na rzecz KFD poprzez równoczesne zaciągnięcie nowych kredytów i pożyczek przez Bank Gospodarstwa Krajowego. W najbliższych latach konieczna będzie spłata zadłużenia KFD zaciągniętego poprzez emisję obligacji przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Z uwagi na fakt, iż obecnie, jak też w perspektywie kilku lat, nie jest możliwe spłacenie z bieżących środków dotychczas zaciągniętych pożyczek i kredytów, konieczne staje się wprowadzenie dodatkowej możliwości spłacenia istniejącego zadłużenia KFD. Należy jednocześnie wyjaśnić, iż spłata zobowiązań z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji obejmuje spłatę tych kredytów i pożyczek wraz z kosztami ich obsługi oraz odsetkami. Projekt ustawy przewiduje zatem, iż Bank Gospodarstwa Krajowego ma możliwość spłaty zaciągniętych zobowiązań z tytułu pożyczek i kredytów oraz emisji obligacji na rzecz KFD poprzez zaciągnięcie nowych zobowiązań. Obecnie Bank Gospodarstwa Krajowego, który zarządza KFD, jest uprawniony do zaciągania kredytów, pożyczek lub emisji obligacji w kraju i za granicą na rzecz KFD i z przeznaczeniem na finansowanie inwestycji realizowanych w ramach programów wieloletnich ustanawianych przez Radę Ministrów zgodnie z przepisami o finansach publicznych oraz inwestycji realizowanych ze środków m.in. pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, a także zadań wynikających z planu finansowego KFD. Proponowane nowe brzmienie przepisu art. 39d ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym

Funduszu Drogowym ustanowi prawo Banku Gospodarstwa Krajowego do zaciągania kredytów, pożyczek lub emisji papierów dłużnych na spłatę wcześniej zaciągniętych zobowiązań dłużnych przy jednoczesnej możliwości uzyskiwania poręczeń i gwarancji Skarbu Państwa, co w skuteczny sposób ułatwiać będzie sukcesywne spłaty tego rodzaju zobowiązań KFD. Należy mieć także na uwadze, iż sygnatariuszem planu finansowego jest Minister Finansów, który ma bezpośredni wpływ na strategię planowania zadłużenia, w związku z powyższym niebezpieczeństwo nadmiernego zadłużenia KFD jest niemożliwe. Jednocześnie dopuszczalność rolowania długu w aktualnej sytuacji KFD w kontekście zadań inwestycyjnych nim objętych, a także aktualnej trudnej sytuacji rynkowej ma fundamentalne znaczenie dla polepszenia struktury zadłużenia oraz absorpcji środków unijnych. Potrzeba wprowadzenia powyższego przepisu wynika ze skumulowania spłaty zaciągniętych zobowiązań w trzech latach, a mianowicie w roku 2014, 2018 i 2022. Wieloletnie projekcje finansowe KFD wykazują możliwość obsługi zadłużenia w perspektywie wieloletniej, jednakże do tej obsługi konieczne jest wprowadzenie przepisów umożliwiających restrukturyzację tego zadłużenia.

W art. 2 proponuje się zmianę w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, polegającą na nadaniu nowego brzmienia w art. 40a ust. 4, zgodnie z którym środki z opłat elektronicznych gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad będą przekazywane na rachunek KFD bez określania przeznaczenia tych środków. Zmiany te pozwolą na efektywniejsze wykorzystanie gromadzonych środków zgodnie z bieżącymi potrzebami i znacznie poprawią płynność finansową KFD. Projektowany przepis umożliwi przeznaczenie środków zgodnie z bieżącymi potrzebami KFD. Należy zauważyć, iż obecnie obowiązujący przepis art. 40a ust. 3 ustawy o drogach publicznych jest niespójny z ustawą o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, która wśród celów, na jakie przeznaczane mogą być środki z KFD, nie wskazuje utrzymania dróg krajowych. Zgodnie zaś z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. Nr 267, poz. 2251, z późn. zm.) wydatki związane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem, ochroną i zarządzaniem infrastrukturą transportu lądowego, finansowaną lub dofinansowaną przez ministra właściwego do spraw transportu ustala się w ustawie budżetowej. W praktyce to środki z budżetu państwa są przeznaczane na utrzymanie

dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA. Finansowanie zaś z KFD pozostałych celów wskazanych w art. 40a ust. 4 ustawy o drogach publicznych, tzn. budowa dróg krajowych oraz wynagrodzenie dla operatora, wynika wprost z art. 39f ust. 1 pkt 1 i ust. 5 ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Przyjęcie przepisu w proponowanym brzmieniu poprawi płynność KFD. W skrajnych przypadkach przyczyni się nawet do braku konieczności zaciągania długu na poczet sfinansowania innych potrzeb niż budowa i przebudowa dróg krajowych.

W art. 3 projektu zaproponowano, aby ustawa wchodziła w życie po 14 dniach od dnia ogłoszenia.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.) w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Przedmiotowy projekt, stosownie do § 11a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.), został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.).

Rozwiązania zawarte w projekcie są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy jest umieszczony w Wykazie Prac Rady Ministrów.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt ustawy oddziałuje na:

- Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad,
- Bank Gospodarstwa Krajowego,
- ministrów właściwych do spraw: finansów publicznych i transportu.

### 2. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy w ramach konsultacji społecznych został przesłany do następujących organizacji:

- 1) Stowarzyszenia Polski Kongres Drogowy,
- 2) Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- 3) Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa,
- 4) Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa,
- 5) Banku Gospodarstwa Krajowego.

W ramach przeprowadzonych konsultacji społecznych uwagi do projektu ustawy zgłosił jedynie Bank Gospodarstwa Krajowego. Mając na względzie wątpliwości zgłoszone przez Bank Gospodarstwa Krajowego w zakresie brzmienia pkt 2 w art. 39d ust. 1 projektu, zmieniono jego brzmienie. Ponadto w odpowiedzi do BGK wyjaśniono, iż nie jest konieczne wskazywanie, w projektowanej zmianie, iż przepis dotyczy zobowiązań Banku Gospodarstwa Krajowego, gdyż dotychczasowy zapis jest wystarczająco precyzyjny. Jednocześnie uzupełniono uzasadnienie o informację, iż spłata zobowiązań z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji obejmuje spłatę tych kredytów i pożyczek wraz z kosztami ich obsługi oraz odsetkami.

### 3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego, ze względu na fakt, iż jej wejście w życie nie będzie się wiązało z dodatkowymi kosztami dla budżetu państwa. Możliwości



Krajowego Funduszu Drogowego w zakresie obsługi obecnego zadłużenia obrazuje poniższa wieloletnia projekcja przepływów Krajowego Funduszu Drogowego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy  
Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na rynek pracy.
  
5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw  
Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.
  
6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny  
Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na sytuację i rozwój regionalny.

**KRAJOWY FUNDUSZ DROGOWY**  
(projekcja długoterminowa - przepływy roczne)

w mln zł.

	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023	2 024	2 025	2 026
<b>Wyszczególnienie</b>													
<b>Stan środków (początek okresu)</b>	737,0	-1 670,4	1 870,1	4 267,4	7 083,1	-1 051,2	3 114,5	7 592,6	12 067,8	11 305,2	16 307,9	21 540,6	27 051,9
<b>W PŁ Y W Y</b>	15 022,1	8 820,6	7 416,1	7 619,0	8 274,6	8 581,8	8 842,7	9 114,1	9 388,8	9 564,3	9 948,2	10 278,3	10 583,7
Wpływy z opłaty paliwowej	3 790,0	3 900,0	4 120,0	4 260,0	4 370,0	4 520,0	4 640,0	4 780,0	4 910,0	5 060,0	5 190,0	5 350,0	5 500,0
Refundacje z Funduszy UE	2 926,6	1 393,0	85,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Wpływy z kredytów, pożyczek	5 383,4	289,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Wpływy z emisji obligacji	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Przejęciowe finansowanie ze środków Banku	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Wpływy w ramach systemu "koncesyjnego"	2 896,5	3 221,6	3 202,9	3 359,0	3 904,6	4 061,8	4 202,7	4 334,1	4 478,8	4 604,3	4 758,2	4 928,3	5 083,7
Wpływy z tytułu kar umownych	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Wpływy z tytułu opłat za SIWZ	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Wpływy z tytułu zatrzymanego wadium oraz	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
zabezpieczenia należytego wykonania umowy	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Pozostałe wpływy	25,6	16,4	8,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>WYDATKI</b>	17 429,5	5 280,1	5 018,7	4 803,3	16 409,0	4 416,1	4 364,6	4 638,9	10 151,4	4 661,6	4 715,5	4 767,0	4 624,5
<b>WYDATKI na realizację PROGRAMU</b>	5 756,5	635,7	68,7	1,1	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Obsługa kredytów i pożyczek	1 053,2	1 188,8	1 256,2	1 282,0	1 275,9	1 408,3	1 518,9	1 770,0	1 919,6	1 994,5	1 980,4	1 966,2	1 927,2
Obsługa obligacji	8 593,6	1 287,6	1 279,4	1 090,2	12 742,7	361,9	361,9	361,9	5 611,9	60,0	60,0	60,0	60,0
Splata finansowania przejściowego	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Wynagrodzenie prowizyjne dla BGK	14,0	14,4	14,7	15,1	15,5	15,8	16,2	16,6	17,0	17,4	17,8	18,2	18,7
Wydatki w ramach systemu "koncesyjnego"	1 995,1	2 144,4	2 396,4	2 415,0	2 374,6	2 630,0	2 467,6	2 490,4	2 602,8	2 589,7	2 657,3	2 722,6	2 618,6
Pozostałe wydatki	17,0	9,3	3,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>SALDO OKRESU ("wpływy" minus "wydatki")</b>	-2 407,4	3 540,5	2 397,4	2 815,6	-8 134,3	4 165,7	4 478,1	4 475,2	-762,6	5 002,6	5 232,7	5 511,3	5 959,2
<b>Stan środków (koniec okresu)</b>	-1 670,4	1 870,1	4 267,4	7 083,1	-1 051,2	3 114,5	7 592,6	12 067,8	11 305,2	16 307,9	21 540,6	27 051,9	33 011,1



Warszawa, 11 marca 2013 r.

Minister  
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.174.2013 / 2

DPUE - 920 - 1383 - 12/bc/b  
dot.: RM-10-17-13 z 05.03.2013 r.

**Pan Maciej Berek**  
**Sekretarz Rady Ministrów**

**opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o drogach publicznych wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej**

*Szanowny Panie Ministrze,*

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

**Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.**

*Z poważaniem*

Z upoważnienia Ministra Spraw Zagranicznych  
SEKRETARZ KANCELARIJ  
RZĄDU

*Piotr Serafin*

Do wiadomości:

Pan Sławomir Nowak  
Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej