



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(436)

28. posiedzenie
Komisji Ochrony Środowiska
w dniu 24 września 2002 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych.

(Początek posiedzenia o godzinie 15 minut 04)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Adam Graczyński)

Przewodniczący Adam Graczyński:

Otwieram dwudzieste ósme posiedzenie Komisji Ochrony Środowiska.

Chcę powitać bardzo serdecznie wszystkich przybyłych gości. Jest reprezentowane Ministerstwo Infrastruktury – witam podsekretarza stanu, pana ministra Mieczysława Muszyńskiego wraz z współpracownikami. Jest też reprezentowana Państwowa Agencja Atomistyki – witam prezesa, pana profesora Jerzego Niewodniczańskiego. Witam również wszystkie inne osoby przybyłe na dzisiejsze posiedzenie. Witam także posła sprawozdawcę, pana Bogdana Derwicha, bardzo mi miło. Witam panie i panów senatorów.

Na dzisiejszym posiedzeniu rozpatrzymy uchwaloną przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 12 września ustawę o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych. Od razu wspomnę, że ten projekt był już rozpatrywany przez senacką Komisję Skarbu Państwa i Infrastruktury. Tak więc jesteśmy kolejną komisją, która zajmuje się tym projektem.

Zgodnie z obowiązującymi zasadami proponuję, ażeby jako pierwszy wystąpił przedstawiciel rządu.

Rozumiem, że pan minister jest upoważniony do przedstawienia stanowiska rządu, proszę uprzejmie o wprowadzenie do dyskusji.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Mieczysław Muszyński:**

Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo!

Przedstawiamy projekt nowej i nowoczesnej regulacji prawnej, odnoszącej się do bardzo ważnego obszaru, jeżeli chodzi o przewóz i technologię przewozu, między innymi do obszaru, w którym występują największe zagrożenia dotyczące otoczenia środków transportu, linii kolejowych, dróg. Doszliśmy do wniosku, że dotychczasowa regulacja prawna, która była częścią ustawy – Prawo o ruchu drogowym, jest po prostu niewystarczająca.

Międzynarodowe regulacje w tej kwestii, wymagania techniczne, jak również dyrektywy Unii Europejskiej, a także nasze wewnętrzne przepisy, które w gruncie rzeczy nie były bardziej liberalne niż w innych krajach, były równie ostre, wymagają ujęcia w jednolitym akcie prawnym, obejmującym cały obszar przewozów towarów niebezpiecznych – zaznaczam: towarów, bo poprzednie regulacje dotyczyły tylko materiałów. Tak więc zasadniczą zmianą jest to, że ustawa dotyczy przewozu towarów niebezpiecznych.

Doszliśmy do wniosku, że trzeba stworzyć oddzielny akt, który będzie obejmował przede wszystkim dyrektywy unijne: dziewięćdziesiątą czwartą, dziewięćdziesiątą piątą, dziewięćdziesiątą szóstą, dyrektywę Parlamentu Europejskiego z 17 kwietnia 2000 r., a w gruncie rzeczy będzie się odnosił do prawa określonego w międzynarodowej konwencji i umowie ADR, która reguluje wszystkie kwestie dotyczące przygotowania, dokumentów, pojazdu, technologii przewozu, odbioru, wszelkich zabezpieczeń, a więc również i kontroli nad tymi przewozami.

Jesteśmy przekonani, że to, co przedstawiamy Wysokiej Komisji i co przedstawialiśmy Wysokiemu Sejmowi, jest nowoczesnym aktem prawnym, który reguluje wszystkie kwestie, między innymi obowiązek przekazywania informacji o wydanych zaświadczeniach do Centralnej Ewidencji Kierowców. To są dodatkowe regulacje prawne, które pozwalają mieć nad przewozem, nad procesem przewozowym, ale również nad technologiami przewozów, szczególny nadzór, sprawowany przez organa, które ta ustawa również określa w sposób jednoznaczny.

Oczywiście ustawa zmienia inne obowiązujące przepisy w tej kwestii, niezależnie od omówionych zmian o charakterze merytorycznym. Dotyczy również, tak jak wspomniałem, poszerzenia ewidencji kierowców i danych o naruszeniach, a także danych związanych z przewozem towarów niebezpiecznych, czyli dokładnie identyfikujemy, co to za towar. Z naszych ostatnich doświadczeń wynika, że zapisy na listach przewozowych towarów niebezpiecznych są bardzo mylące, czasem pod dosyć prostą nazwą towaru kryje się bardzo niebezpieczny ładunek. Tak więc ten akt porządkuje to wszystko: tok postępowania w tych kwestiach, sposób wypełniania listów przewozowych i określenie towaru.

Wydaje się nam, że to jest na dzisiejsze czasy najlepsza regulacja prawna. Chroni ona bowiem i przewoźnika, i kierowcę, a także wszystkie osoby, które mają związek z tym procesem, z przygotowaniem towaru do przewozu, przed ewentualnymi skutkami szkodliwego oddziaływania w trakcie tego procesu.

Proszę o przyjęcie tej nowej regulacji prawnej, oczywiście ze zmianami, które w międzyczasie wprowadził czy sugerował wprowadzić Sejm. Jesteśmy za tym projektem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Proszę teraz o zabranie głosu posła sprawozdawcę... (*Rozmowy na sali*)

Przepraszam najmocniej, nie ma jego podpisu na liście obecności, jest nieobecny.

W takim razie proszę uprzejmie o zabranie głosu przedstawiciela Biura Legislacyjnego.

Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

Dziękuję uprzejmie.

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Biuro Legislacyjne Kancelarii Senatu przedstawiło opinię prawną do omawianej ustawy. Zaproponowaliśmy przyjęcie dwudziestu poprawek – wszystkie zostały zaprobowane przez Komisję Skarbu Państwa i Infrastruktury. Komisja ta poparła rów-

niez poprawkę w brzmieniu zaproponowanym przez prezesa Urzędu Dozoru Technicznego, dotyczącą nadzoru nad wytwarzaniem i wykonywaniem badań okresowych butli.

Charakteryzując ogólnie propozycje poprawek przyjętych przez Komisję Skarbu Państwa i Infrastruktury, wspomnieć należy o poprawkach redakcyjnych, które zostały uszeregowane w opinii prawnej jako poprawka druga, piąta, dziesiąta, czternasta i dziewiętnasta; o poprawkach uściślających, które zostały uszeregowane jako szesnasta i siedemnasta; o poprawkach, które likwidują błędne odesłania w ustawie, czyli siódmej, dziewiątej, jedenastej, dwunastej i osiemnastej, a także o tych poprawkach, które dotyczą kwestii bardziej zasadniczych.

Szczególną uwagę należy zwrócić na poprawki szóstą i trzynastą. Modyfikują one bowiem treść delegacji ustawowej do wydania odpowiednich aktów wykonawczych przez właściwego ministra. Sformułowaliśmy opinię, iż za niezgodne z art. 92 ust. 1 Konstytucji RP należy uznać takie upoważnienia ustawowe, w których jako wytyczną do wydania treści aktu wykonawczego podaje się konieczność uwzględnienia odrębnych przepisów, w szczególności przepisów umów międzynarodowych. Zwróciliśmy uwagę na to, że wytyczne na gruncie konstytucji mają być wskazówkami wyznaczającymi treść rozporządzenia lub sposób ukształtowania jego treści, a konieczność uwzględniania odrębnych przepisów wynika z konstytucyjnego systemu źródeł prawa, w myśl którego każda ustawa, każdy inny akt prawny, musi być zgodna zarówno z konstytucją, jak i z ratyfikowanymi umowami międzynarodowymi.

Należy również zwrócić uwagę na poprawkę pierwszą. Dotyczy ona art. 1, który stanowi, iż przepisy ustawy stosuje się do przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. Zważywszy na fakt, że w świetle tytułu ustawy takie blankietowe sformułowanie jest oczywiste, zaproponowaliśmy, aby art. 1 otrzymał brzmienie, iż ustawa określa zasady przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, wymagania w stosunku do kierowców i innych osób, wykonujących czynności związane z tym przewozem, oraz organy właściwe do sprawowania nadzoru i kontroli w tych sprawach.

Chciałbym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji na propozycję odpowiedniej zmiany w art. 6 ustawy. Przepis ten stanowi, że jeżeli przepisy umowy ADR zobowiązują właściwą władzę krajową lub upoważnioną przez nią organizację do wykonywania odpowiedniej czynności administracyjnej lub czynności organizacyjno-technicznej, w przypadku, gdy nie zostało to określone inaczej w innych przepisach ustawy, czynności tych dokonują wskazane enumeratywnie organy państwa.

Zwróciliśmy uwagę na to, iż na gruncie teorii materialnego prawa administracyjnego czynność organizacyjno-techniczna, określana na ogół jako czynność materialno-techniczna, uważana jest za jeden z typów czynności administracyjnych, w związku z czym nie istnieje konieczność rozdzielenia tych dwóch pojęć.

Oprócz tego zaproponowaliśmy dokonanie odpowiednich modyfikacji w art. 10 ust. 6 oraz art. 24 ust. 4, które dotyczą odpowiednio egzaminów w ramach kursu dokształcającego oraz egzaminu na doradcę do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych. Wyszliśmy bowiem z założenia, iż zakres egzaminu powinien być określony w sposób enumeratywny i jednoznaczny, tak więc opowiedzieliśmy się – a komisja ten punkt widzenia zaaprobowwała – za skreśleniem wyrazów „w szczególności”.

Ostatnią poprawką, na którą chciałbym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji, jest poprawka dotycząca art. 27 ust. 2. W myśl zapisu sejmowego, odpowiedniego zgłoszenia towarów, o których mowa w ust. 1 tego artykułu, są obowiązani dokonać, po

pierwsze, przewoźnik, jeśli przewóz rozpoczyna się w kraju i jest wykonywany przez przewoźnika polskiego; po drugie, nadawca towaru niebezpiecznego, jeżeli przewóz rozpoczyna się w kraju i jest wykonywany przez przewoźnika zagranicznego.

Zważywszy na fakt, iż pojęcia „przewoźnik polski” i „przewoźnik zagraniczny” nie są zdefiniowane w odrębnych przepisach, jak również nie zostały zdefiniowane w omawianej przez nas ustawie, zaproponowaliśmy odpowiednie odesłanie do ustawy – Prawo działalności gospodarczej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Chciałem podziękować panu mecenasowi za tę niesłuchanie wnikliwą opinię. Może należałoby podkreślić, że te uwagi i propozycje Biura Legislacyjnego były dyskutowane na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury i zostały przyjęte przez komisję.

Zaraz oddam głos paniom i panom senatorom, natomiast prosiłbym jeszcze o zabranie głosu pana prezesa Niewodniczańskiego.

Bardzo proszę, Panie Prezesie.

**Prezes Państwowej Agencji Atomistyki
Jerzy Niewodniczański:**

Dziękuję bardzo.

Chciałbym tylko powiedzieć, że jak pan minister mówił, jest to nowoczesna ustawa, która wprowadza przepisy dotyczące również przewozu materiałów promieniotwórczych. Moja uwaga jest następująca, mianowicie używa się tutaj nie tylko sformułowania „towary niebezpieczne”, ale również „materiały promieniotwórcze”. W art. 6 jest zapis „materiały promieniotwórcze”, a w art. 29 – „towary promieniotwórcze”, trzeba to więc ujednolicić. W ustawie – Prawo atomowe jest zapis „materiały promieniotwórcze”. I proponuję, żeby zostawić zapis z art. 6, czyli „materiały promieniotwórcze”, czyli proponuję, żeby w art. 29 słowo „towary” zastąpić słowem „materiały”. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dziękuję.

Czyli proponuje pan, Panie Prezesie, dokonanie dwóch zmian, prawda?

**Prezes Państwowej Agencji Atomistyki
Jerzy Niewodniczański:**

Jedna zmiana się pokrywa z tym, co proponuje Rządowe Centrum Legislacji. Podtrzymuję też tę drugą propozycję... *(Rozmowy na sali)*

Przewodniczący Adam Graczyński:

Przepraszam, proszę uprzejmie o spokój.

Czyli podtrzymuje pan, Panie Prezesie, poprawkę do art. 29, tak?

(Prezes Państwowej Agencji Atomistyki Jerzy Niewodniczański: Tak.)

Dobrze.

Proponuję, żeby stanowisko komisji na posiedzeniu plenarnym przedstawił pan senator Niski.

W tej chwili proszę panie i panów senatorów o zadawanie pytań, o uwagi.

Pan senator Janowski, proszę bardzo.

Senator Mieczysław Janowski:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Kieruję moje pytanie do pana ministra. Rozumiem, że ta ustawa dotyczy przewozu towarów niebezpiecznych – czy też materiałów, jak pan profesor był uprzejmy zauważyć, bo definicja tego towaru obejmuje też materiał – poprzez drogowy transport. Jednak może być tak, że samochód z takim towarem niebezpiecznym musi korzystać z promu, a więc będzie tu już przewóz towarów niebezpiecznych innymi środkami transportu, na przykład statkiem. Czyli może się zdarzyć, że ten towar niebezpieczny będzie w kontenerze, są takie kontenery, które przewożone są samochodami, a potem koleją. Jakie są relacje między uregulowaniami legislacyjnymi dotyczącymi innych środków transportu a tą ustawą, która jest bardzo potrzebna? To jest jedno pytanie.

Drugie pytanie dotyczy wzajemnych relacji między wojewodą a marszałkiem województwa. Art. 20 mówi, że nadzór nad przewozem drogowym sprawuje wojewoda, natomiast w innych artykułach, w art. 18, 13 i 12, są nadane pewne kompetencje marszałkowi województwa. Czy to jest rozwiązanie prawidłowe, czy to nie zarząd województwa powinien realizować te zadania? Marszałek stał się tutaj jakby organem nadzoru – to też jest pytanie do Biura Legislacyjnego, bo przecież normalnie tym organem wykonawczym jest zarząd. I czy nie przewidujecie państwo tutaj możliwości powstania sytuacji konfliktowych? Właśnie dzisiaj na posiedzeniu Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej dyskutowaliśmy o różnych sporach kompetencyjnych między marszałkiem a wojewodą. Czy w kontekście powstania ewentualnych sporów nie byłoby lepiej, gdyby wszystko powierzyć jednemu organowi? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dziękuję uprzejmie.

Czy można prosić pana ministra o odpowiedź?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Mieczysław Muszyński:**

Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, jeśli pan przewodniczący pozwoli, może poproszę moich kolegów o bardzo szczegółowe wyjaśnienie. Jeżeli chodzi o transport morski, to mogę powiedzieć, że ta regulacja obowiązuje w przewozach.

Bardzo proszę o pomoc pana Piotra Mikiela.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo!

W związku z pierwszym pytaniem dotyczącym transportu multimodalnego albo kombinowanego, jak często mówi się w Polsce, chcę powiedzieć, że właśnie ta ustawa opiera się na ujednoczonych wymaganiach w zakresie postępowania z towarami niebezpiecznymi, które sięgają daleko poza transport. Chcę powiedzieć, że rozwiązania, które proponujemy – w szczególności powołanie się na prawo materialne, zawarte w załącznikach technicznych do umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych – gwarantują nam w tej chwili pełną zgodność wszystkich istotnych wymagań w zakresie bezpieczeństwa we wszystkich rodzajach transportu.

Tak więc przesyłka, która będzie prawidłowo sklasyfikowana według przepisów załącznika A do umowy ADR, będzie równie bezpiecznie przewożona innymi środkami transportu, w tym również transportem morskim – choć będą tam także odrębne regulacje, ponieważ istnieje konieczność regulowania tych elementów, które w transporcie lądowym nie występują. Najistotniejsze elementy z zakresu bezpieczeństwa, a więc klasyfikacja materiału, jego prawidłowa nazwa przewozowa, numer rozpoznawczy, warunki pakowania, znakowania, szkolenia personelu, będą identyczne. Powiem krótko, że w nowej umowie ADR siedem części z dziewięciu jest identycznych w zakresie swojej struktury i zawartości ze wszystkimi rodzajami transportu, które w tej chwili funkcjonują i w których te materiały niebezpieczne się pojawiają. Czyli kwestia multimodalności jest tutaj oczywiście wzięta pod uwagę i następuje tu bezpośrednie sprzężenie z przepisami międzynarodowymi.

Jeśli chodzi o drugie pytanie pana senatora, rzeczywiście marszałek występuje tutaj w roli organu, który zajmuje się sprawami nadzoru nad szkoleniami. I taki system funkcjonuje od kilku lat. Zostało to wprowadzone ustawą właśnie w związku ze zmianami w zakresie samorządów. Marszałkowie dysponują dzisiaj kadrą bardzo dobrze przygotowaną w tym zakresie i ten system funkcjonuje. Szkolimy rocznie ponad piętnaście tysięcy kierowców i chcielibyśmy, żeby nadal to pozostało w ręku marszałka. Tak więc ten system już istnieje, wojewoda w całości sprawuje nad tym nadzór i jak do tej pory żadnych konfliktów nie było. Sądźmy, że tak będzie również i teraz. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dziękuję uprzejmie.

Satysfakcjonuje pana ta odpowiedź, Panie Senatorze, tak? Dziękuję.

Kto z pań i panów senatorów chciałby zabrać głos?

Proszę uprzejmie, pan senator Niski.

Senator Grzegorz Niski:

Chciałbym zapytać o stanowisko ministerstwa. Co prawda Komisja Skarbu Państwa i Infrastruktury wprowadziła w art. 6 poprawkę, dodała pkt 2a w brzmieniu: „Pre-

zes Urzędu Dozoru Technicznego w sprawach nadzoru nad wytwarzaniem i wykonywaniem badań okresowych butli”, chciałbym jednak poznać stanowisko ministerstwa w tej sprawie. Projekt nowej ustawy w sposób niejako niezamierzony w istotnej mierze zmienia dotychczasowy, trwający od dziesiątków lat podział kompetencji pomiędzy organami dozoru technicznego, które działały do tej pory na podstawie ustawy o dozorcze technicznym i które zapewniały również w czasie transportu właściwy poziom bezpieczeństwa butli.

Ta poprawka niejako przywraca stan dotychczasowy, żeby bezpieczeństwem butli w czasie transportu mógł się zajmować, jak do tej pory, Urząd Dozoru Technicznego. Czy z punktu widzenia ministerstwa nie kłóci się to z jakąś ogólniejszą koncepcją modernizacji tej ustawy?

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dziękuję uprzejmie, Panie Senatorze.
Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Mieczysław Muszyński:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Dosyć długo dyskutowaliśmy nad zapisem art. 6 i uwzględnialiśmy taką sytuację, w której typowy dozór techniczny ma szeroko rozwinięte zaplecze w kwestii dotyczącej badań okresowych butli, nadzoru nad właściwym stanem technicznym butli do przewozu gazu. I doszliśmy do wniosku, że łącznie z technicznym dozorem państwowym powinien nastąpić w tym zakresie podział zadań. I w pierwszej wersji chcieliśmy przyjąć, żeby zajął się tym transportowy dozór techniczny, doszliśmy jednak do wniosku, że byłoby nierozsądne przerywanie procesu, który trwał od lat – kiedy za ten stan techniczny odpowiadały jednostki państwowego dozoru technicznego. Przyjęliśmy więc regulację, że transportowy dozór techniczny odpowiada za sam proces przewozu. Nie wchodzimy w bardzo szeroką i bardzo odpowiedzialną sferę zaplecza, bo gdybyśmy tę regulację inaczej potraktowali, ponieśliśmyby duże koszty i moglibyśmy przezwyciężyć istniejący proces kontroli nad tym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dziękuję uprzejmie.

Dodam jeszcze, że Urząd Dozoru Technicznego te czynności wykonuje od pięćdziesięciu lat, posiada bardzo bogatą bazę badawczą, laboratoryjną, posiada urządzenia, ma też kadre, bo przecież ktoś się tym zajmuje od wielu lat. Duża część dochodów Urzędu Dozoru Technicznego pochodzi z tych operacji. Być może w przyszłości, gdybyśmy byli zamożnym państwem, może należałoby to uporządkować – trzeba by byłoby wtedy zlikwidować bazę w Urzędzie Dozoru Technicznego i budować nowe struktury w urzędzie dozoru transportowego. Nie sądzę jednak, żeby byłoby to dobre rozwiązanie i dlatego bardzo się cieszę, że w sprawie tej poprawki, tegoż artykułu, uzyskaliśmy konsensus.

Dziękuję prawnikom, komisji i Urzędowi Dozoru Technicznego, urzędowi dozoru transportowego, urzędowi technicznemu Ministerstwa Infrastruktury, że udało się

ten problem rozwiązać. Stało się tak ku satysfakcji zainteresowanych i ku jakości dobrej pracy. Tak więc jeszcze raz dziękuję bardzo.

Jakie są dalsze pytania i uwagi panów senatorów? Czy są jakieś pytania czy uwagi? Nie ma.

Jest propozycja prezesa Państwowej Agencji Atomistyki, dotycząca art. 29.

Mam pytanie do pana ministra: czy rząd się zgadza z tą propozycją?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Mieczysław Muszyński:**

Tak.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dobrze, jest opinia pozytywna.

Co ma w tej sprawie do powiedzenia Biuro Legislacyjne?

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Biuro Legislacyjne chciałoby tylko zwrócić uwagę, że w związku z tym, iż marszałek Senatu nie skierował do Wysokiej Komisji omawianej przez nas ustawy, Wysoka Komisja, niestety, nie zajmuje stanowiska w rozumieniu Regulaminu Senatu, nie przedstawia stosownego sprawozdania i w imieniu komisji nie występuje sprawozdawca – a co za tym idzie, nie może podejmować żadnych wiążących decyzji w formie poprawek co do tekstu otrzymanego od marszałka Sejmu. Może to natomiast uczynić obradująca pojutrze Komisja Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Panie Mecenasiu, istotnie komisja upoważniła pana senatora Niskiego do zaprezentowania stanowiska komisji w trakcie debaty plenarnej, nie w formie sprawozdania, tylko w formie dyskusji. I tak rozumując można tę poprawkę zgłosić w trakcie dyskusji.

(Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Tak, oczywiście, podczas posiedzenia Senatu.)

Oczywiście, zawsze wszystko dzieje się w trakcie posiedzenia Senatu, ani przed, ani po.

Reasumując, mamy taką sytuację, że jest zgodność co do przedstawienia na posiedzeniu Senatu zmian do art. 29, czyli propozycji pana prezesa. Komisja przejmuje tę poprawkę i sprawozdawca komisji przedstawi ją na posiedzeniu Senatu.

Czy w związku z tym są jeszcze jakieś pytania czy uwagi?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

(Głos z sali: Panie Przewodniczący, rozumiem, że komisja popiera także te uwagi i propozycje, które były zgłoszone i przyjęte.)

Do tego dojdziemy oczywiście. Mam co do tego pytanie o charakterze legislacyjnym: nie będziemy nad tym chyba głosowali?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie. Dobrze.

W takim razie ta sprawa została rozstrzygnięta.

Komisja bardzo dziękuje Biuru Legislacyjnemu i kolegom z Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury za bardzo wnikliwe przeanalizowanie ustawy. I oczywiście popiera wszystkie propozycje Biura Legislacyjnego uzgodnione z rządem i propozycje przyjęte przez Komisję Skarbu Państwa i Infrastruktury.

Tak więc pan senator Niski na posiedzeniu plenarnym, nie w formie sprawozdania, tylko w formie udziału w dyskusji, przedstawi stanowisko Komisji Ochrony Środowiska w zakresie przedstawionym przed chwilą. Czyli zgadzamy się z tamtymi poprawkami, podkreślając celowość poprawki związanej z Urzędem Dozoru Technicznego.

Otrzymaliśmy bardzo dużo ciekawych uwag do tej ustawy, tak więc jeszcze raz dziękuję Biuru Legislacyjnemu za pomoc.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Również ustosunkujemy się do wspomnianego art. 29.

Czy są jeszcze jakieś pytania, uwagi czy sugestie? Jeśli nie, to dziękuję wszystkim za przybycie.

Zamykam posiedzenie Komisji Ochrony Środowiska.

Jeszcze raz dziękuję bardzo.

(Koniec posiedzenia o godzinie 15 minut 35)

Biuro Prac Senackich Kancelarii Senatu

Opracowanie i łamanie: Dział Stenogramów

Druk: Poligrafia Kancelarii Senatu

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851