



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

**Zapis stenograficzny**  
**(28)**

2. posiedzenie  
Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury  
w dniu 16 listopada 2001 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Wybór zastępcy przewodniczącego komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury.
2. Rozpatrzenie ustawy o gwarancjach Skarbu Państwa dla przewoźników lotniczych.

*(Początek posiedzenia o godzinie 14 minut 15)*

*(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Marian Noga)*

**Przewodniczący Marian Noga:**

Otwieram posiedzenie.

Porządek obrad dzisiejszego posiedzenia jest następujący: wybór zastępcy przewodniczącego komisji oraz rozpatrzenie ustawy o gwarancjach Skarbu Państwa dla przewoźników lotniczych – druki sejmowe nr 27 i 39, a także nasz druk senacki nr 15.

Ze względu na ograniczony czas naszych gości, delegacji rządowej, przedstawimy tę kolejność, czyli najpierw rozpatrzymy ustawę o gwarancjach Skarbu Państwa dla przewoźników lotniczych, a dopiero w drugiej części obrad wybierzemy wiceprzewodniczącego komisji.

Chciałbym teraz przywitać na dzisiejszym posiedzeniu naszych gości: sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pana Andrzeja Piłata, który jest tu wraz ze swoimi współpracownikami, przedstawiciela Ministerstwa Finansów, naczelnika wydziału, pana Jarosława Koła, a także prezesa PLL LOT, pana Jana Litwińskiego, i jego współpracowników.

Procedować będziemy w następujący sposób: najpierw udzielię głosu panu ministrowi Piłatowi, potem zapytam, czy towarzyszące mu osoby chciałyby coś dodać do wystąpienia pana ministra, następnie udzielię głosu panu mecenasowi, który zajmował się tą ustawą, czyli panu Świąteckiemu, po czym zabiorą głos senatorowie.

Przypominam, że postanowienia komisji mają moc prawną wtedy, kiedy zapadają przy obecności co najmniej 1/3 jej członków. Komisja liczy piętnastu członków, a więc wystarczy pięciu obecnych, ażeby podejmowane uchwały były prawomocne. To takie uwagi gwoli Regulaminu Senatu.

Wszystkie wymogi zostały spełnione, wobec tego zaczynamy.

Udzielam głosu panu ministrowi.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:**

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący.

Ten w istocie bardzo krótki projekt, który przedkładamy państwu na posiedzeniu komisji, a w zasadzie przedkłada go Sejm po jego wcześniejszym przyjęciu, jest, można powiedzieć, wymogiem czasów, w jakich żyjemy. Projekt ten ma spowodować wypełnienie pewnej luki prawnej, która ujawniła się w Polsce po wypadkach, jakie miały miejsce 11 września 2001 r. – chodzi oczywiście o dramatyczne wydarzenia

---

w Waszyngtonie i Nowym Jorku. Dokonanie tego aktu terroru czy, jak to oceniają Amerykanie, praktycznie aktu wojny spowodowało dramatyczne reakcje na tak zwanym rynku lotniczym na całym świecie. Firmy ubezpieczeniowe odmówiły ubezpieczenia statków powietrznych i ludzi na kwoty powyżej 50 milionów dolarów. Można powiedzieć, że sytuacja była na tyle patowa, iż właściciele samolotów, a także przedstawiciele rządów państw, do których te statki latały, zwrócili się do poszczególnych rządów, aby to one podjęły decyzje o ubezpieczeniu swoich latających maszyn. I muszę powiedzieć, że zdecydowana ich większość – bo nie tylko rząd Stanów Zjednoczonych, ale także rządy właściwie wszystkich krajów Unii Europejskiej – takie decyzje podjęła.

W Polsce jednak po prostu nie było ustawy, z której wynikałoby, iż rząd może taką decyzję podjąć. Ale muszę tu przypomnieć, że premier Buzek, działając w sytuacji wyższej konieczności – dziś my to oceniamy zupełnie na zimno – polecił ministrowi finansów, aby takich gwarancji dla LOT jako naszego głównego przewoźnika udzielił, co też minister finansów uczynił, choć nie miało to umocowania prawnego w istniejącym na ten czas ustawodawstwie. Przy czym rząd premiera Buzka kończył już, jak państwo wiecie, swoją działalność, a więc udzielił tej gwarancji tylko na miesiąc. Potem odbyły się wybory. I po tym miesiącu LOT znalazł się, można by powiedzieć, właściwie w takiej samej sytuacji jak na początku. Zwrócił się więc do obecnego rządu, już rządu premiera Millera, o to, aby te gwarancje dla LOT zostały przedłużone. Wprawdzie mówimy tu głównie o PLL LOT, ale gwarancje te dotyczą wszystkich polskich przewoźników, o ile mają oni do czynienia z przewozem międzynarodowym i mają na to polską licencję, co aktualnie wynika z rozumienia przepisu art. 1 ustawy zamieszczonej w druku, który macie państwo przed sobą. W tej sytuacji rząd natychmiast zaproponował przyjęcie ustawy, która by otwierała drogę do tego, aby minister finansów mógł, ze tak powiem, z upoważnienia podpisywać takie gwarancje. Przy czym cały czas mówimy o gwarancjach na wypadek aktów terroru lub wojny, na przykład celowego zestrzelenia samolotu itd. Podkreślam: w tej ustawie mówimy tylko i wyłącznie o takich gwarancjach. W przypadku wszystkich innych ewentualnych dramatów, jakie przecież od czasu do czasu zdarzają się w powietrzu, na przykład z powodu błędu ludzi prowadzących samolot czy też z powodu samego sprzętu, z którym coś tam może się stać – bo różnie to bywa, przecież samoloty spadają czy też rozlatują się w powietrzu – te gwarancje rządowe oczywiście nie skutkują. Ponadto my mówimy wyłącznie – i w ustawie są tylko takie propozycje – o gwarancjach dotyczących wypadków, w których szkody przewyższałyby kwotę 50 milionów dolarów amerykańskich.

Przy tym łączna wartość naszych gwarancji wynosi 1 miliard dolarów amerykańskich. Środki na ten cel są w ustawie budżetowej zagwarantowane, bo każdorazowo w takiej ustawie przyjmuje się, że rząd dysponuje środkami na nieprzewidziane wypadki. Są więc one zablokowane w budżecie państwa. My oczywiście mamy nadzieję, że Polska nie jest krajem, który byłby najbardziej narażony na tego typu dramaty, choć wolę, jak to się mówi, odpukać, bo mimo wszystko jestem przesądny. Oby naszym przewoźnikom nigdy nic takiego się nie przytrafiło.

Jeśli chodzi jeszcze o gwarancje – bo były o to pytania już w Sejmie – to wtedy, zaraz po tych dramatycznych wydarzeniach amerykańskich, praktycznie wszystkie liczące się firmy ubezpieczeniowe odmówiły ubezpieczenia powyżej 50 milionów dolarów. Oczywiście obecnie te ogromne towarzystwa ubezpieczeniowe, takie jak Lloyd

itd., już takich gwarancji udzielają, już można się u nich na takie kwoty ubezpieczyć, tylko że środki, jakich żądają za takie ubezpieczenie, są tak wysokie, że płacenie ich – trzeba to uczciwie powiedzieć – w zasadzie rozłożyłoby nasze linie lotnicze LOT na tychmiast.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

No, mówię tu o liniach LOT, ale i wszystkie inne firmy w różnych częściach Europy też by się rozłożyły. W związku z tym nie ukrywamy, że to rozwiązanie jest swoistą formą dotowania naszych przewoźników w Polsce. Przy czym oczywiście chodzi tu zwłaszcza o LOT, bo to jest ten najistotniejszy krajowy przewoźnik, kiedy więc jest mowa o udzielaniu tej gwarancji, to podstawowa jej część dotyczy właśnie linii LOT.

Na koniec chcę powiedzieć, że ta gwarancja jest ograniczona w czasie do końca czerwca 2002 r. Dlaczego? Dlatego że są informacje, a właściwie decyzje międzynarodowych stowarzyszeń lotniczych, które wręcz zapowiedziały, że w przeciągu najbliższych dwóch, trzech miesięcy wypracują zupełnie inny standard ubezpieczeniowy na wypadek tego typu dramatów związanych z terrorem lub aktami wojny. Dlatego więc my jako rząd zakładamy tu przedział czasowy do czerwca. Do tego właśnie czasu rząd, a dokładnie minister finansów, działając zgodnie ze wszystkimi prawidłami prawnymi – oczywiście jeżeli ta ustawa uzyska państwa aprobatę w Senacie i zostanie podpisana przez prezydenta – będzie mógł takiej gwarancji udzielić.

Cóż, muszę jeszcze powiedzieć, że jest pewien problem polegający na tym, iż te gwarancje, które dotychczas funkcjonują, są ważne tylko do końca listopada. Dlatego bardzo nam zależało, żeby jak najszybciej sprawa ta weszła pod obrady Senatu. Chcielibyśmy nawet, żeby było to możliwe jeszcze dzisiaj, ale niestety, okazuje się, że z powodów prawnych i procedury, jaką państwo macie w Senacie, nie jest to możliwe. W związku z tym chcielibyśmy, żeby ustawa ta była przedmiotem waszych obrad na najbliższym posiedzeniu Senatu, czyli 29 listopada. Powiem uczciwie: chcielibyśmy po prostu, żeby jeszcze tego samego dnia prezydent mógł ją podpisać, a wtedy 30 listopada mogłaby się ona ukazać i mieć moc obowiązującą. Wtedy też, już zgodnie ze sztuką i ze wszystkimi prawidłami, można byłoby tej gwarancji udzielić.

Chcę w tym miejscu dodać, że premier Miller zapowiedział, iż on na następne takie gwarancje bez upoważnień Sejmu i Senatu, czyli bez tego, co wynika z konstytucji i prawa, nie zezwoli, po prostu nie będzie już szedł na dalsze ustępstwa, dlatego że wtedy można by już obarczyć rząd odpowiedzialnością za działania niezgodne z konstytucją. Oczywiście to, co zrobił premier Buzek, a także na początku premier Miller, traktujemy jako spowodowane wyższą koniecznością, dlatego w tej sprawie nikt na przykład do premiera Buzka nie ma pretensji. Uważamy, że takie rzeczy po prostu się zdarzają. A ta ustawa jest, jak powiadam, próbą wypełnienia przez nas tej luki prawnej. To tyle z mojej strony. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Czy ktoś z zaproszonych gości chciałby zabrać głos? Nie widzę chętnych.

W związku z tym głos ma pan mecenas Świątecki, proszę bardzo.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji  
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Piotr Świątecki:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.  
Piotr Świątecki z Biura Legislacyjnego Kancelarii Senatu.  
Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Znane są oczywiście wszystkie uwarunkowania związane z koniecznością udzielenia tych gwarancji czy raczej przedłużenia gwarancji, które zostały udzielone wcześniej. Można jednak zwrócić uwagę na pewne niedokładności czy wątpliwości, które może budzić tekst tej ustawy. Nie chodzi tu o to, aby namawiać państwa do proponowania jakichś zmian, lecz o to, aby w jakimś stopniu zorientować się, jakie ewentualne problemy realizacyjne mogą się z tym tekstem wiązać czy też jakie generalne wątpliwości mogą być w stosunku do niego wysuwane.

Przede wszystkim chciałbym, kończąc dyskusję o sprawach drugorzędnych, przytoczyć ważny przepis kodeksu cywilnego, mianowicie art. 358, który ustanawia zasadę, że zobowiązania pieniężne na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej powinny być wyrażane w pieniądzu polskim. W tej zaś ustawie posługujemy się walutą amerykańską. Szczęśliwiej byłoby po prostu napisać, że przedmiotem rozstrzygnięć ustawowych jest równowartość 1 miliarda dolarów czy 50 milionów dolarów. No, ale stało się tak, jak się stało, takie zapisy w tekstach ustawowych również znajdujemy.

Tekst ustawy może być trochę mylący, dlatego że w art. 1 ust. 1 stwierdza się, iż udziela się gwarancji wszystkim przewoźnikom lotniczym, którzy są rezydentami na obszarze Polski. Może więc to sformułowanie być odbierane w ten sposób, że gwarancje te zostały przyznane niejako *ex lege*, z mocy ustawy. Tymczasem oczywiście, co potwierdza ust. 4 tego artykułu, z każdym z przewoźników-rezydentów musi być zawarta odrębna umowa gwarancji.

Nie znamy warunków tych umów gwarancji, nie wiemy więc na przykład – ponieważ wyłączono stosowanie odrębnej ustawy z 1997 r. – czy będą to gwarancje zupełnie nieodpłatne, czy też będą tutaj wymagane jakieś opłaty prowizyjne. Jakież warunki w tych umowach gwarancyjnych zawieranych przez skarb państwa oczywiście się znajdują, więc możliwe jest, że nie wszyscy przewoźnicy będą chcieli takie umowy gwarancyjne ze skarbem państwa zawrzeć.

Wiadomo, że te umowy gwarancyjne dotyczą odpowiedzialności nie tylko w przypadku lotów międzynarodowych, ale także zapewne w przypadku lotów na obszarze kraju, a więc krąg przewoźników czy przedsiębiorców, którzy potencjalnie mogliby skorzystać z tej ustawy, jest bardzo szeroki. Jest tak, tym bardziej że dziś niejasny jest stan prawny co do tego, kto może wykonywać przewozy lotnicze w Polsce – wskutek odmowy podpisania przez pana prezydenta nowego prawa lotniczego powstała taka sytuacja, że w zasadzie nie ma reguł, które by ustalały zasady licencjonowania czy koncesjonowania w lotnictwie. W tej sytuacji zapewne dostęp do rynku lotniczego jest zupełnie swobodny, a więc przewoźników lotniczych, rezydentów w rozumieniu prawa dewizowego, mogłoby być bardzo wielu.

W ustawie brakuje między innymi przepisów, które by mówiły o tym, w jaki sposób miałoby się ten ogólny kontyngent czy tę ogólną kwotę gwarancji rozdzielać pomiędzy poszczególne przedsiębiorstwa, bo wiadomo, że gwarancji w pełnej wysokości można udzielić tylko jednemu przewoźnikowi. Zapewne ta kwota 1 miliarda dola-

rów mogłaby być w znacznej mierze skonsumowana na pokrycie wartości samych statków powietrznych leasingowanych przez LOT, ale można też tę kwotę w jakiś sposób zdyferencjować, podzielić pomiędzy różne przedsiębiorstwa. Tych reguł tutaj brakuje. Może więc byłoby dobrze, gdyby następnym razem, jeśli pojawi się konieczność napisania takiej ustawy, ustalono tryb czy chociaż dano delegację ustawową do tego, aby to na przykład Rada Ministrów zaproponowała sposób podziału kwot gwarancyjnych pomiędzy poszczególnych przedsiębiorców. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dziękuję bardzo panu mecenasowi.

Proszę bardzo, otwieram dyskusję.

Jeżeli macie państwo pytania do przedstawicieli rządu, do pana mecenasa, uprzejmie proszę je zadawać.

Proszę, pan senator Lewicki.

**Senator Marian Lewicki:**

Panie Ministrze, mam w tej kwestii następujące pytania. Powiedział pan, że środki na ten cel są zagwarantowane w budżecie. Czy mógłby pan powiedzieć, ile to będzie kosztować budżet?

Druga sprawa dotyczy układu właścicielskiego w LOT. Udziały ma tam Swisair, która to firma – z tego, co mi wiadomo – jest bankrutem. Jak ona będzie, że tak powiem, lewarowała ten układ, na ile ona będzie nam pomagała?

I trzecie pytanie: jakie to towarzystwa ubezpieczeniowe na dzień dzisiejszy gwarantują przedsiębiorstwu LOT wypłaty odszkodowań? Dziękuję.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Czy pan minister od razu odpowie? Może żeby nie notować wszystkich pytań, pan minister odpowie od razu, a potem będą następne pytania.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:**

Pierwsze skierowane do mnie pytanie dotyczyło tego, ile to będzie kosztować budżet. Ustala się tutaj, że łączna suma gwarancji wynosi 1 miliard dolarów, przy czym dotyczy to, jeszcze raz powtarzam, tylko takich sytuacji, że wydarzyłby się jakiś dramat, że coś by się zdarzyło do połowy czerwca, i to w wyniku działań wojennych bądź aktów terroru. Żadnych innych wypadków lotniczych ta sprawa nie dotyczy – w tym zakresie LOT i inni przewoźnicy oczywiście ubezpieczyli się oddzielnie i rządu to nie interesuje. Teraz: ile to będzie kosztowało? Trudno powiedzieć, ile to będzie kosztowało budżet. Maksymalna suma, jaka mogłaby wchodzić w grę właśnie w wypadku jakiegoś totalnego dramatu, który można by sobie wyobrazić – bo dramatu amerykańskiego też nikt sobie nie wyobrażał, a jednak on miał miejsce, więc w naszym przypadku coś takiego też może się teoretycznie zdarzyć – wynosiłaby 1 miliard dolarów.

Ma rację przedstawiciel biura prawnego w tym, że powinniśmy napisać, iż jest to równowartość miliarda dolarów, a nie miliard dolarów. Myślę, że to przeoczenie

wyniknęło z ferworu, z szybkości pracy nad ustawą, bo przy okazji chcę powiedzieć, że przeprowadzono to w Sejmie w bardzo szybkim tempie, w dużym pośpiechu i być może w wyniku tego to umknęło. Choć my coraz częściej, przyznacie państwo, posługujemy się wielkościami wyrażonymi w dolarach amerykańskich. Na pewno powinno być jednak zapisane, że chodzi tu o równowartość dolarów – nie zmieniłoby to co prawda formuły tej ustawy, ale tak powinno to brzmieć poprawnie.

Tak że nie wiem, ile będzie to kosztowało. Mógłbym tylko powiedzieć, ile będzie to wynosiło maksymalnie. Z tym że te środki, które są zagwarantowane w budżecie, nie są oczywiście zagwarantowane tylko na ten cel, broń Boże, ale na wypadek różnego rodzaju sytuacji, które zawsze mogą się w państwie zdarzyć. W swoim czasie była na przykład, jak państwo pamiętacie, powódź. Wtedy też nikt nie przewidział konkretnych środków na wypadek powodzi, ale kiedy ona nastąpiła, oczywiście wszystkie zapasy, jakie były w budżecie, trzeba było na tę powódź skierować, a do tego trzeba było jeszcze odebrać dodatkowe środki resortom, które wcześniej miały przyznane te pieniądze na inne cele. Jeżeli by więc miały miejsce jakieś nadzwyczajne dramaty, bo mówimy wszak o wydarzeniach nadzwyczajnych, to wtedy państwo musiałoby reagować i mieć na to przeznaczone środki.

Jeśli zaś chodzi o Swissair, to chciałbym, żeby na to pytanie odpowiedział przedstawiciel LOT, bo to już jest kwestia szczegółowej transakcji.

### **Radca Prawny PLL LOT Włodzimierz Chołuj:**

Włodzimierz Chołuj, radca prawny LOT.

Szanowni Państwo!

Jeśli chodzi o gwarancje dla przewoźników, to zastosowano tutaj kryterium narodowościowe, czyli rząd szwajcarski udziela gwarancji za Swissair, rząd norweski – za SAS, rząd belgijski – za upadłą już Sabenę, rząd brytyjski – za British Airways i innych przewoźników brytyjskich. W tej sytuacji nie ma więc takiej możliwości, aby linie Swissair, nawet w swojej obecnej sytuacji majątkowej, nie były w stanie dać gwarancji, które by nie zostały uznane zarówno przez państwa, do których latamy, jak i przez właścicieli samolotów. Generalnie przyjęto więc zasadę kryterium narodowościowego, czyli po prostu państwo, w którym przewoźnik jest zarejestrowany, udziela mu tych omawianych tu gwarancji. I trudno byłoby nawet wyjść poza tę formułę.

Jeśli zaś chodzi o drugie pytanie, to znaczy gdzie LOT się ubezpiecza, odpowiadam, że LOT ubezpiecza się w „Warcie”. „Warta” jest naszym ubezpieczycielem, ale reasekuruje ona całość tego ubezpieczenia na rynku londyńskim poprzez brokera reasekuracyjnego Marsh, który jest jednym z trzech największych brokerów reasekuracyjnych na świecie. Marsh z kolei rozkłada to ryzyko w wielu towarzystwach na całym rynku, w różnych funduszach. To tyle na ten temat.

### **Przewodniczący Marian Noga:**

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, pan senator Lewicki z dodatkowym pytaniem.



**Senator Marian Lewicki:**

Jeszcze raz zwracam się do pana ministra Piłata, bo być może nieprecyzyjnie się wypowiedziałem. Mnie chodzi o koszt obsługi tej gwarancji, bo to jest bardziej istotne, a więc nie o te 50 milionów dolarów czy 1 miliard dolarów, bo przecież nie o tym mowa. Chciałem po prostu zadać pytanie, jaki byłby koszt obsługi tej gwarancji.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:**

Na to pytanie mógłby odpowiedzieć pan dyrektor z Ministerstwa Finansów. Ja mogę tylko powiedzieć, że tu nie ma w ogóle żadnego kosztu obsługi. To jest normalna działalność resortu.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Byłaby zupełnie inna sytuacja, gdybyśmy zapisali w ustawie, że państwo będzie z tego tytułu korzystało. Chcę powiedzieć, że na posiedzeniu rządu, w którym uczestniczyłem, ta sprawa była rozpatrywana, uznaliśmy jednak, że jeżeliby miał tu być jakiś znaczący zysk, to nie byłoby to nic innego jak zmienianie się państwa w swoistego Lloyda, jeżeli zaś miałyby to być jakaś drobna suma, to nie byłoby po co angażować w to interes państwa.

Powiedziałem na początku – nie wiem, czy państwo to zauważyli – że my uważamy, iż to jest swoista dotacja państwa do naszego głównego przewoźnika, jakim jest LOT. Bo przecież teoretycznie można sobie wyobrazić, że nie dajemy mu tej gwarancji, a wówczas LOT albo zupełnie się rozkłada i staje się bankrutem, albo próbuje coś zrobić, jednak to by go, można powiedzieć, totalnie dobiło w sensie ekonomicznym, bo i tak już dzisiaj nie jest w najlepszej sytuacji ekonomicznej, jeśli mam być szczerzy.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Czy państwo senatorowie macie jeszcze pytania do pana mecenasa lub do przedstawicieli rządu?

Jeżeli nie ma pytań, to jest jeden wniosek: o przegłosowanie ustawy bez poprawek i zreferowanie tego na najbliższym posiedzeniu Senatu, 29 listopada. Będziemy prosić, żeby to był punkt pierwszy porządku obrad.

Kto jest za przyjęciem ustawy bez poprawek?

Kto jest przeciw?

Kto wstrzymał się od głosu?

Dziękuję. Jednogłośnie rekomendujemy przyjęcie ustawy bez poprawek.

*(Głos z sali: Czy pan przewodniczący będzie sprawozdawcą?)*

Tak, będę sprawozdawcą tej ustawy. Jeśli zaś chodzi o następne, to także państwo przygotowujcie się do funkcji sprawozdawcy. Dziękuję.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Myślę, że jeszcze nie raz zjawimy się tutaj u państwa, ale już teraz chcę bardzo gorąco podziękować za zrozumienie tej sytuacji i taką jednomyślność. Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dziękuję.

**Prezes Zarządu PLL LOT SA Jan Litwiński:**

Ja również w imieniu linii LOT chciałbym serdecznie podziękować panu przewodniczącemu i Wysokiej Komisji za zrozumienie naszej niezwykle trudnej w tych czasach sytuacji. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Goście się spieszą, ale my zostajemy, bo mamy jeszcze do omówienia drugi punkt.

Ogłaszam dwuminutową przerwę techniczną.

*(Przerwa w obradach)*

**Przewodniczący Marian Noga:**

Jeżeli państwo pozwolą, to przejdziemy teraz do drugiego punktu obrad. Mam nadzieję, że dwie minuty już upłynęły, tak?

*(Głos z sali: Tak.)*

Proszę państwa, zgodnie z art. 58 ust. 3 Regulaminu Senatu komisja ze swojego składu wybiera zastępcę przewodniczącego.

Głosowanie jest oczywiście tajne, tak jak wszystkie takie głosowania w Senacie.

Chciałbym ze swej strony zgłosić na wiceprzewodniczącego kandydaturę pana senatora Jerzego Suchańskiego. Pan senator ma pięćdziesiąt dwa lata, jest doktorem inżynierem elektrykiem, w latach 1987–1990 był adiunktem na Politechnice Świętokrzyskiej, następnie dyrektorem Przedsiębiorstwa Elektryfikacji i Technicznej Obsługi Rolnictwa „Eltor”, przewodniczącym Miejskiej Rady Narodowej w Kielcach, w latach 1994–1996 prezydentem miasta Kielce, pełnił też w swoim życiu funkcję prezesa zarządu środowiskowego AZS. Obecnie jest przewodniczącym Parlamentarnego Zespołu do spraw Restrukturyzacji Energetyki. Był też senatorem poprzedniej, czwartej kadencji Senatu, podczas której działał w Komisji Gospodarki Narodowej oraz w Komisji Nauki i Edukacji Narodowej.

To jest moja propozycja. Oczywiście czekam na kolejne propozycje co do kandydatów na wiceprzewodniczącego.

*(Głos z sali: Czy pan senator wyraża zgodę?)*

Tak, właśnie. Czy pan senator wyraża zgodę?

**Senator Jerzy Suchański:**

Tak.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Wyraża pan zgodę, dobrze.

Ponieważ głosowanie jest tajne, powinniśmy wybrać komisję skrutacyjną. Kto zgłasza się na ochotnika? Pan senator Drożdż.

*(Senator Grzegorz Lipowski: Ja też się zgłaszam.)*

Pan senator Lipowski.

Powinna być jeszcze jedna osoba. Może pani senator Christowa?

*(Senator Czesława Christowa: Dobrze.)*

Dobrze, są trzy osoby. Proszę komisję skrutacyjną o rozdanie kart do głosowania.

*(Głos z sali: Może zdąży wrócić urna.)*

Aha, urny nie mamy.

*(Głos z sali: Zaraz powinna być. Pożyczylimy ją komisji obrony narodowej.)*

Głosy niekoniecznie muszą być składane do urny, muszą być tylko złożone. Nigdzie w Regulaminie Senatu nie jest napisane, że muszą być składane do urny. Napisane jest tylko, że głosowanie ma być tajne.

*(Rozmowy na sali)*

Bardzo proszę o wpisanie nazwiska Jerzego Suchańskiego. Była jedna kandydatura, na kartach do głosowania macie państwo trzy miejsca, ale oczywiście stawiamy tylko jeden znak „x” – w wybranej rubryce.

O, jest nawet urna. Wobec tego proszę komisję skrutacyjną o przeprowadzenie głosowania.

**Senator Kazimierz Drożdż:**

O ile państwo pozwolicie, będę odczytywał nazwiska, a państwo senatorowie będą podchodzić do urny i oddawać głosy.

Pan senator Adam Biela

Pani senator Czesława Christowa

Pan senator Kazimierz Drożdż

Pan senator Marian Lewicki

Pan senator Grzegorz Lipowski

Pan senator Włodzimierz Łęcki

Pan przewodniczący Marian Noga

Pan senator Andrzej Spychalski

Pani senator Grażyna Staniszevska

*(Przewodniczący Marian Noga: Nie ma.)*

Podpisała listę.

*(Przewodniczący Marian Noga: Trudno.)*

Pan senator Jerzy Suchański

Pan senator Krzysztof Szydłowski

*(Przewodniczący Marian Noga: Chyba nie ma pana senatora.)*

Pan senator Józef Sztorc

**Przewodniczący Marian Noga:**

Czy wszyscy oddali swoje głosy?

*(Rozmowy na sali)*

Proszę państwa, otrzymałem właśnie wyniki głosowania. Odczytuję protokół głosowania tajnego.

W głosowaniu tajnym w sprawie wyboru zastępcy przewodniczącego Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury oddano 10 głosów, głosów nieważnych nie było. Powołani przez przewodniczącego do przeprowadzenia tajnego głosowania senatorowie: Czesława Christowa, Kazimierz Drożdż i Grzegorz Lipowski stwierdzają, że za wyborem senatora Jerzego Suchańskiego głosowało 9 senatorów, nikt nie głosował przeciw, 1 senator wstrzymał się od głosu. W związku z wynikami głosowania stwierdzamy, że senator Jerzy Suchański został wybrany na zastępcę przewodniczącego Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury. Poniżej podpisy członków komisji skrutacyjnej.

Gratuluje. *(Oklaski)*

Proszę państwa, po konsultacji wiem, że do następnego posiedzenia Senatu, czyli do 29 listopada, najprawdopodobniej nie wpłynie żadna ustawa do rozpatrzenia przez naszą komisję. A więc jeżeli chodzi o prace w tej komisji, to nie przewiduję zebrania. Gdyby jednak coś się pojawiło, to umówimy się dopiero na posiedzeniu plenarnym 29 listopada. Czyli do tego dnia na pewno macie państwo spokój, jeżeli chodzi o prace w tej komisji. Dziękuję bardzo.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 50)*



