



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(280)

15. posiedzenie
Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury
w dniu 14 czerwca 2002 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy – Prawo lotnicze.

(Początek posiedzenia o godzinie 14 minut 35)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Marian Noga)

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę zajmować miejsca. Jesteśmy w regulaminowym składzie, więc możemy rozpocząć obrady. Śmiało i odważnie.

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury.

Witam pana ministra Andrzeja Piłata oraz posła sprawozdawcę, pana Bogusława Liberadzkiego, który podpisuje już listę obecności i zaraz wejdzie na salę. Jest również pan prezes Jan Litwiński z PLL LOT – witam pana prezesa. Są eksperci i przedstawiciele Ministerstwa Finansów, Ministerstwa Gospodarki oraz Biura Bezpieczeństwa Narodowego.

Jak państwo wiedzą, przedmiotem naszych dzisiejszych obrad będzie ustawa – Prawo lotnicze; druk senacki nr 137, druk sejmowy nr 385.

Przed chwilą otrzymali państwo poprawki naszego Biura Legislacyjnego. Jest ich dużo, bo aż pięćdziesiąt, niemniej jednak aż dwadzieścia trzy z nich to poprawki redakcyjne, ściśle porządkujące, poprawiające projekt ustawy.

Proponuję zatem następującą procedurę: najpierw udzielię głosu panu ministrowi Andrzejowi Piłatowi, który – jeżeli mogę o to prosić – wprowadzi państwa w temat ogólnie, bardzo krótko, powiedzmy przez pięć minut, potem poproszę pana mecenas Niemczewskiego o omówienie całego tego pakietu poprawek zgłoszonych przez nasze Biuro Legislacyjne, a potem, jako trzeciemu w kolejności, udzielię głosu panu posłowi Liberadzkiemu. I od tego momentu senatorowie będą mogli wypowiadać się, zadawać wszystkim pytania; potem będą mogły zabierać głos pozostałe osoby zaproszone na dzisiejsze zebranie naszej komisji. I w tym momencie przerwiemy dyskusję i rozpoczniemy głosowanie nad poprawkami i całością ustawy.

Nie powinniśmy przekroczyć godziny 16.00. Taką proponuję procedurę – na dzisiaj, żeby była sprawa jasna.

Czy są może jakieś uwagi w sprawie procedury dzisiejszego zebrania?

(Senator Janusz Lorenz: Mam prośbę.)

Proszę bardzo.

Senator Janusz Lorenz:

Prosiłbym, aby ze względów organizacyjnych te wszystkie poprawki, które są poprawkami mało istotnymi, językowymi czy innymi tego typu, przegłosować łącznie, i to od razu po ich omówieniu.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo. Tak zamierzałem zrobić.

Czy są jeszcze może jakieś inne uwagi?

Jeżeli nie ma innych uwag, udzielam głosu panu ministrowi Piłatowi.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Panie Ministrze, proszę uprzejmie, jasna sprawa. Ale tu nie ma mikrofonu, a to jest nagrywane. Może lepiej tutaj.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Andrzej Piłat:

Bardzo przepraszam, jeżeli państwo...

Panie Przewodniczący, właściwie zazwyczaj wolę mówić na stojąco.

(Przewodniczący Marian Noga: Proszę bardzo.)

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Ten projekt, a właściwie nie projekt, tylko przygotowana już ustawa – Prawo lotnicze, która teraz przyszła z Sejmu tutaj, do Senatu, ma za sobą – można by powiedzieć – długą historię. Jeżeli państwo pozwolą, to przedstawię krótko tę historię, bo to ma także związek z treścią tej ustawy.

Po pierwsze, to prawo lotnicze – oczywiście nie dosłownie w takim brzmieniu jak to, które państwo otrzymali teraz z Sejmu – ma historię prawie trzyletnią. Prawie trzy lata temu jeszcze poprzedni rząd rozpoczął prace związane z przygotowaniem ustawy – Prawo lotnicze. Uznano, iż jest ona niezbędna na tym etapie rozwoju lotnictwa cywilnego. Niezbędna okazała się nowoczesna ustawa dostosowana do potrzeb tego lotnictwa, różnego rodzaju zmian w prawie innych podmiotów gospodarczych, w tym prawa gospodarczego, oraz wielu, wielu innych zmian, które w tym czasie miały miejsce. Chodziło też o dostosowanie naszego prawodawstwa w tym zakresie do dyrektyw i unormowań Unii Europejskiej.

Zapadła decyzja, iż nie będą robione poprawki do poprzedniego prawa lotniczego, które zresztą funkcjonowało w polskich warunkach i, jak się wydaje, zupełnie nieźle dawało sobie radę.

To prawo lotnicze w poprzednim Sejmie opracowywano przez prawie dwa lata. Jak to zwykle bywa przy tworzeniu takiego ważnego prawa, pojawiały się różne opinie ze strony ekspertów, organizacji, stowarzyszeń, instytucji, ale ostatecznie i Sejm, i Senat ówczesnej kadencji poprzednie prawo lotnicze przyjęły.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej zawetował to prawo. Chodziło głównie o te paragrafy, które dotyczyły bezpieczeństwa związanego z lotniskami, a także o różnego rodzaju kwestie natury, powiedziałbym, prawnej i technicznej. Pan Prezydent uznał, że są one niezgodne z wymogami, jakie powinno spełniać tego typu nowoczesne prawo lotnicze.

W związku z powyższym uznaliśmy, iż trzeba pod obrady Sejmu wprowadzić poprawiony projekt prawa lotniczego. Chcę powiedzieć, że w tej sprawie nastąpiło swoiste porozumienie między Ministerstwem Infrastruktury a sejmową Komisją Infrastruktury.

Pan profesor Liberadzki podjął się szefowania specjalnemu podzespołowi, najpierw eksperckiemu, a potem podzespołowi specjalnemu wyłonionemu przez komisję.

I była to bardzo intensywna, trudna praca, często na sali było sto pięćdziesiąt osób z różnych zainteresowanych instytucji i organizacji. Mówię o tym tylko dlatego, żeby podkreślić, że było bardzo wiele spornych kwestii, choćby takich jak czas pracy stewardes, pilotów – o czym jeszcze rozpisuje się wczorajsza i dzisiejsza prasa – jak długość pracy pilotów zawodowych, którzy zgłaszają w związku z tym różnego rodzaju zastrzeżenia.

Chcę powiedzieć, że wszystkie te uwagi, zastrzeżenia, były zgłoszone w trakcie prac legislacyjnych w Sejmie, zwłaszcza w podkomisji, której przewodniczył pan prezes Liberadzki, który będzie miał jeszcze możliwość zabrania tutaj głosu. Muszę powiedzieć, że wszyscy mieli prawo zabrać głos, zgłosić swoje uwagi, wątpliwości, przedstawić pisma. Ilość materiałów na ten temat, jakie dostarczono, była imponująca.

Muszę powiedzieć, że ostateczny kształt tego projektu, który w tej chwili mają państwo senatorowie przed sobą, w niektórych miejscach jest oczywiście efektem pewnego kompromisu, polegającego głównie na tym – i na to chciałbym zwrócić państwa uwagę – iż zapisaliśmy w tej ustawie tak zwane sprawy natury ogólniejszej.

Chodzi na przykład o decyzję dotyczącą czasu pracy stewardes. Wracam do tego, że było to kością niezgody i przedmiotem dyskusji trwającej bardzo wiele godzin. Zresztą do tej pory, jak widać, ta dyskusja się nie skończyła. Na przykład w jednym z podpunktów zapisaliśmy, iż dozwala się pracę trwającą osiemnaście godzin, co nie jest oczywiście zgodne z kodeksem pracy. Uznaliśmy jednak, że jest to przepis szczególny, który dopiero pozwoli ministrowi właściwemu, czyli ministrowi infrastruktury wspólnie z ministrem pracy – a więc także wspólnie ze związkami zawodowymi, bo jest to rozwiązanie kodeksowe, zatem jest tu wymagany udział związków zawodowych – szczegółowo określić, kiedy i w jakich okolicznościach pracodawca, na przykład LOT, choć nie tylko, będzie miał prawo zmusić załogę do pracy przez osiemnaście godzin. Powiadam: w indywidualnych przypadkach, które będą dokładnie wymienione w rozporządzeniu wydanym przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem pracy i ze związkami zawodowymi.

Inaczej mówiąc, nie można w tym prawie, które i tak ma przecież ponad sto stron, przeszło dwieście dwadzieścia artykułów, zawrzeć wszystkich szczegółowych rozwiązań dotyczących całego lotnictwa cywilnego w Polsce, spraw technicznych itd. I to jest jedna sprawa.

Druga sprawa: dosyć marginalnie potraktowaliśmy tutaj – właściwie jest to tylko w kilku zapisach ogólnych – to wszystko, co dotyczy ratownictwa lotniczego. W Sejmie uznano bowiem – uprzedzam tu pytania państwa senatorów – że w tym celu Ministerstwo Infrastruktury przygotowuje oddzielną ustawę, która będzie już bardzo szczegółowo mówiła kto, w jakim zakresie, kiedy za co odpowiada; kiedy wojsko, a kiedy Ministerstwo Spraw Wewnętrznych. Tutaj jest bardzo wiele problemów związanych z uzgodnieniami międzyresortowymi. A na ten temat mało tu mówiliśmy.

Jest cały duży rozdział poświęcony tak zwanemu lotnictwu ultralekkim: ma-lutkim samolotom, lotniom i takim różnym rzeczom; niektórzy to nazywają aparacjami, szmaciakami – jak kto chce. Jest tu mnóstwo różnych nazw, można powiedzieć, własnych. Była też dyskusja, czy w ustawie rozpisać to bardzo szczegółowo; domagały się tego niektóre organizacje społeczne. Uznaliśmy, że te zapisy, które są tutaj, wystarczająco zakreślają ramy prawne i ogólne do tego, żeby minister właściwy mógł wydać szczegółowe rozporządzenie w tym zakresie dotyczące tego, kiedy i w jakich okolicznościach, dlaczego... itd.

I już na koniec powiem jeszcze o trzech kwestiach, które legły u podstaw ogromnych dyskusji.

Jedna z dyskusji dotyczyła, mówiąc uczciwie, różnicy zdań między przedstawicielami resortów merytorycznych a Urzędem Komitetu Integracji Europejskiej co do niektórych sformułowań – można by powiedzieć – w sensie literalnym; przy próbie dopasowania tych zapisów do prawa unijnego. My uznaliśmy – nie tylko resort, który ja reprezentuję, ale także rząd – że trzeba to prawo zapisać tak, aby oczywiście było ono zgodne z przepisami Unii Europejskiej, ale niekoniecznie dokładnie powiełało sformułowania z tamtych zapisów. Mało tego. Odnieśliśmy się do tej sprawy w niektórych sformułowaniach, mówiąc o tym, że o ile umowy międzynarodowe, które Polska ratyfikuje, stanowią inaczej, to te umowy międzynarodowe, ratyfikowane później, będą miały pierwszeństwo. Mamy nadzieję, że to także wyjaśni wszystkie inne kwestie, które być może nie zostały tu poruszone, a które być może w przyszłości Polska będzie musiała uregulować z jakimś innym partnerem na podstawie umów międzynarodowych, oczywiście ratyfikowanych. Wydaje się więc, że to rozwiązanie jakby wybiega do przodu i gwarantuje, iż to prawo będzie trwalsze i będzie dłużej oddziaływało.

W jednym przypadku zgłaszamy tutaj poprawkę. Zgodziliśmy się z Urzędem Komitetu Integracji Europejskiej, iż jest problem w jednym z paragrafów, gdzie wpisaliśmy, że do uzyskania licencji trzeba mieć obywatelstwo polskie. Zgodziliśmy się, jako przedstawiciele resortu można by powiedzieć merytorycznego, aby zaproponować państwu zmianę tego paragrafu, także w tak zwanej główce. Chodzi o to, żeby nie było napisane, że nie można odmówić, tylko że dana osoba może uzyskać licencję, o ile spełnia określone tam warunki. Ze słowem „może” wiąże się to, że nie musi, i jeżeli taką zgodę będzie się wydawało obywatelowi obcego kraju, to zostaną rozpatrzone wszelkie inne okoliczności.

W każdym razie rozwiązuje to istotne zastrzeżenie zgłaszane przez Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, iż musi tu być jednakowy dostęp obywateli wszystkich państw Unii Europejskiej. I taki dostęp wobec tego stworzymy, nie zamykając wszak drogi do tego, iż ze strony polskiej to my będziemy oceniali, jakiemu przedstawicielowi innego kraju, dlaczego i po co możemy udzielić takiej licencji. Wydaje nam się, że zaproponowane przez nas rozwiązanie jest rozsądne.

Chcę także przedstawić inną kwestię, która różniła nas i Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, i która dotychczas praktycznie nie została rozwiązana; w tej sprawie trwa tutaj rozmowa. Chcę jednak powiedzieć, że my wszyscy, w tym także prawnicy Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Obrony Narodowej, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji – zresztą w tej sprawie jest także zgodność z panem przewodniczącym Liberadzkim – mówimy o tym, że ta część lotnicza lotnisk musi być zachowana przynajmniej w 51% przez państwo. Czyli można powiedzieć, że państwo na terenie tych lotnisk, które mają status lotnisk międzynarodowych i które mają tak zwane stałe przejścia graniczne – chodzi o tę część lotniczą lotnisk – naszym zdaniem musi mieć po prostu możliwość ostatecznego decydowania o kadrze, o tym, kto będzie zarządzał itd., itd.

Uważamy, że co prawda dopuszczamy... Prawie żaden z krajów unijnych nie pozwala sobie na to, aby nie mieć w swojej gestii władzy nad taką częścią lotnisk międzynarodowych, właśnie głównie ze względu na bezpieczeństwo. Tutaj, muszę powiedzieć, ciągle nieporozumienia z Urzędem Komitetu Integracji Europejskiej polegały na

tym, że jedna z ważnych dyrektyw unijnych zakłada swobodny przepływ kapitału. I ta kwestia swobodnego przepływu kapitału legła także u podstaw naszej dyskusji na ten temat. My jednak wyszliśmy z założenia, że akurat w tej sprawie, przy takim zapisie, jesteśmy w stanie obronić się przed kolegami z Unii Europejskiej. I wydaje nam się, że taki zapis jest rozsądny.

Jeżeli chodzi o wszystkie inne drobniejsze uwagi, które zawsze pojawiają się w procesie legislacyjnym... Często jest tak, że jeden tekst czyta dwadzieścia osób, a dwudziesta pierwsza zauważa, iż na przykład odniesienie prawne jest zrobione nieprawidłowo albo gdzieś brakuje przecinka lub kropki, co w legislacji często ma istotne znaczenie. Wśród ludzi nie zajmujących się prawem często wzbudza uśmiech to, że ktoś gdzieś w prawie dołożył przecinek czy kropkę. Ale państwu senatorom nie muszą mówić – bo akurat my to rozumiemy – że z punktu widzenia legislacyjnego, prawnego, często akurat kropka i przecinek mają istotne znaczenie, wręcz merytoryczne, już nie mówiąc o znaczeniu dla interpretacji danego przepisu.

Chciałbym wobec tego tylko powiedzieć, że bardzo prosiłbym Wysoką Komisję o życzliwe potraktowanie tych naszych propozycji, zwłaszcza tej jednej, którą tutaj składamy w imieniu rządu. Pozostałych siedem poprawek jest, naszym zdaniem, natury właśnie technicznej; są one jednak niezbędne. A jeżeli chodzi o inne poprawki, które tutaj państwo przygotowali, czy też które państwo senatorowie jeszcze zgłoszą, to będziemy się do tego odnosili, jeśli będzie trzeba, w normalnym trybie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Poproszę o zabranie głosu przedstawiciela naszego senackiego Biura Legislacyjnego, pana mecenas Niemczewskiego.

Proszę bardzo.

Starszy Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Jak zauważył pan przewodniczący, większość poprawek, które zaproponowałem, ma charakter porządkowy. Ich zasadność będzie wyjaśniona później, może przy ich omawianiu i przy głosowaniu.

Przedstawię najistotniejsze moim zdaniem uwagi.

Uwaga siódma w opinii Biura Legislacyjnego dotyczy art. 25, w którym ustanawiane są opłaty lotnicze od czynności urzędowych związanych z nadzorem nad lotnictwem cywilnym, w tym od koncesji i zezwoleń. Obecnie koncesje i zezwolenia w tym zakresie są objęte ustawą o opłacie skarbowej i podlegają opłatom skarbowym, czyli opłacie o charakterze fiskalnym. Moim zdaniem mogą tu zająć pewne wątpliwości, czy przepisy zamieszczone w art. 25 nie naruszają art. 217 konstytucji, który wymaga, aby daniny publiczne były nałożone w drodze ustawowej. A ze względu na charakter stricte fiskalny niektórych tych danin, tych opłat lotniczych, wydaje mi się, że powinno się je szczegółowo wykazać. Nie powinno się wprowadzać wszystkiego do rozporządzenia, tylko szczegółowo to wykazać, a nawet powinny być określone w formie załącznika do ustawy przynajmniej maksymalne stawki tych opłat. Oczywiście

ście ja nie mam żadnej propozycji, bo to przekracza moje możliwości; do tego musiałby się ustosunkować rząd.

Kolejna moja istotna uwaga, zapisana jako jedenasta w tej opinii, dotyczy art. 47 ust. 9, pozwalającego określić prezesowi urzędu inne przepisy techniczne, które są tu zastosowane przy wydawaniu certyfikatu typu albo sprawdzaniu zdatości statku powietrznego do lotu. A zgodnie z kolejnym ustępem te techniczne przepisy określa minister w drodze rozporządzenia, a więc w formie aktu powszechnie obowiązującego. Dajemy tutaj prezesowi uprawnienia pozwalające mu określić jeszcze inne przepisy techniczne, chociaż należy to do sfery zastrzeżonej w ustawie dla organu wydającego akt, który ma charakter powszechnie obowiązujący.

I, moim zdaniem, trzeba to uregulować w inny sposób. Tam jest napisane, że za zgodą ministra prezes urzędu ustali... A może trzeba napisać, że prezes urzędu będzie wnioskował o zmianę przepisów? Mogłoby to iść w tym kierunku.

Kolejna istotna uwaga, dwudziesta pierwsza, dotyczy art. 64. Przepis ten mówi o ograniczeniach w nabywaniu określonej liczby akcji i udziałów w spółce zakładającej lotnisko; chodzi o przekraczanie określonych progów związanych z liczbą akcji. Pierwsza uwaga ma charakter porządkowy. Należy tu uzupełnić, że chodzi o ilość głosów na zebraniu wspólników lub walnym zgromadzeniu nie jakichś głosów w ogóle albo w organach stanowiących. Moim zdaniem najlepiej byłoby zapisać: na zebraniu wspólników lub walnym zgromadzeniu.

Może ważniejsza jest tu kwestia, czy nie należy tego przepisu również rozszerzyć na spółki osobowe, które są spółkami handlowymi i które mogą być podmiotem koncesji i zezwoleń – na przykład spółki komandytowe. Czy na przykład zmiany komandytariusza, który byłby osobą prawną, nie byłyby istotne z tego punktu widzenia, jeżeli państwo chciałoby mieć nad tym kontrolę?

Jeżeli uważają państwo, że wystarczy, jeśli będzie to dotyczyło spółek z o.o. i spółek akcyjnych, to ja nie mam uwag, tylko że tu są jeszcze inne możliwości. Może być też spółka jawna osób prawnych – i co wtedy? To w ogóle będzie poza tą kontrolą.

Kolejna, moim zdaniem warta omówienia uwaga, dwudziesta trzecia, dotyczy art. 64 ust. 3, w którym jest taka klauzula, że prezes urzędu może w drodze decyzji administracyjnej zakazać – pod rygorem nieważności – nabycia akcji lub udziałów, między innymi „...gdyby pociągało to za sobą znaczne zagrożenie dla środowiska”.

Może czegoś nie zauważyłem, ale czy zmiana własności udziałów może mieć wpływ na zagrożenie dla środowiska? Wydaje mi się, że ta klauzula generalna jest niepotrzebna. Tu są wystarczające powody, dla których prezes urzędu może zakazać nabycia tych akcji.

Kolejna uwaga, dwudziesta czwarta, dotyczy tego przepisu, o którym wspominał pan minister – art. 65. Ze względu na to, że odnosi się to do pewnej sytuacji zastanej na dzień wejścia w życie ustawy, moim zdaniem jest to przepis o charakterze przejściowym, choć będzie on miał skutki w przyszłości. Powinien on znaleźć się w innym miejscu ustawy, a nawet, jeżeli nie, to też należałoby się nad nim zastanowić ze względu na treść art. 224, który mówi o tym, że ten stan, którego wymaga art. 65, ma zostać osiągnięty do 2010 r. Ja nie wiem, co się będzie działo, bo nie wiem, jaka jest faktyczna sytuacja na tych lotniskach. Czy dojdzie do wywłaszczenia, a może nacjonalizacji akcji – trudno mi powiedzieć. Można się nie zastanawiać nad tym problemem do 2010 r.; na to jeszcze będzie czas, ale sygnalizuję pewien problem.

Kolejna istotna uwaga, trzydziesta trzecia, dotyczy art. 94. Moim zdaniem należy skreślić ust. 8, gdzie mowa jest o upoważnieniu ministra do rozszerzenia zakresu ustawy na podstawie rozporządzenia.

W ust. 8 jest zapisane, że w odniesieniu do niewymienionych w ust. 6 specjalności personelu lotniczego wykonujących czynności w składzie załóg powietrznych minister może w drodze rozporządzenia wprowadzić wymóg posiadania licencji lub świadectwa kwalifikacji. Moim zdaniem, tutaj znowu mamy do czynienia z wejściem rozporządzenia w materię ustawy i wydaje mi się, że ten przepis też mógłby być uznany za wykraczający poza ramy wyznaczone dla rozporządzeń zawarte w konstytucji.

Kolejna istotna uwaga, czterdziesta piąta, dotyczy art. 123. W ust. 1 tego artykułu w pierwszym zdaniu mówi się o tym, że zabrania się wykonywania przez statki powietrzne lotów próbnych i akrobacyjnych nad osiedlami i innymi skupiskami ludności. A w zdaniu drugim mowa jest o tym, że minister określi w drodze rozporządzenia wyjątki od tego zakazu. Znowu chodzi tu o treść ustawową. I znów zostało to, moim zdaniem, źle zrobione. Powinno to być tu podane, jakie to są wyjątki. Minister może wprowadzić pewne szczegółowe zasady, ale te wyjątki powinny tu być określone, skoro w ustawie jest pewna zasada. Tym bardziej, że chyba w tej sprawie istnieje obowiązujące obecnie rozporządzenie ministra transportu, więc dałoby się te przepisy recypować do ustawy.

I to by były chyba najistotniejsze uwagi dotyczące tej ustawy.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Mecenasiu.

Pan poseł, pan profesor Liberadzki. Proszę bardzo.

Poseł Bogusław Liberadzki:

Panie i Panowie! Panie Przewodniczący!

Pan minister Piłat przedstawił pokrótce historię tej ustawy. Na tę historię nakłada się jeszcze jeden element: była to praktycznie ostatnia ustawa potrzebna do zamknięcia rozdziału: polityka transportowa w negocjacjach członkowskich Polski z Unią Europejską.

W dniach 10–11 czerwca takie negocjacje przebiegały i rozdział dotyczący polityki transportowej został zamknięty. Tydzień wcześniej mieliśmy przyjemność gościć w sejmowej w Komisji Europejskiej panią wiceprzewodniczącą komisji, jednocześnie Komisarza do spraw Transportu i Energetyki panią Loyolę de Palaccio, która właśnie po zapoznaniu się z tym projektem ustawy, ze stanem rozwoju spraw, uznała, że będzie rekomendować zamknięcie rozdziału dotyczącego polityki transportowej z uwzględnieniem tego stanu rzeczy. I na takim etapie rzeczywiście jesteśmy. Ten rozdział został w bieżącym tygodniu zamknięty. Zresztą miałem akurat przyjemność obserwować to ze Strasburga.

Co do spraw, które były przedmiotem szczególnych sporów, to pan minister Piłat również był uprzejmy je przedstawić.

Jeżeli chodzi o art. 103 dotyczący czasu pracy, to wyeksponowano tu jeszcze osiemnaście godzin. Wcześniej, ze względu na kondycję naszych głównych przewoźników, a przede wszystkim Polskich Linii Lotniczych LOT, był także zapis o uznawa-

niu lub nieuznawaniu określonego czasu pracy jako czasu ponadnormatywnego, z którym związane jest wynagrodzenie za nadgodziny.

Sytuacja jest następująca: kondycja w większości linii przewozów lotniczych jest słaba. Kondycja LOT, ze względu na to zmuszenie w swoim czasie firmy do mariażu ze Swissair, po ubiegłym roku jest gorzej niż słaba. Jest nowa sytuacja w Star Airlines. Jako komisja wcale nie mamy pewności, czy to będzie dźwignią sukcesu LOT.

W związku z tym zarząd wycenił rozwiązanie zupełnie liberalne: koszty większe, rzędu 80–90 milionów zł rocznie bez nadgodzin. A z możliwością naliczania nadgodzin – dodatkowych 30 milionów zł.

Musimy zrozumieć, że to przedłożenie nie jest de facto antypracownicze; jest ono po prostu próbą rozsądnego wpisania się w globalne rozwiązania w lotnictwie cywilnym. W tym wszystkim przecież musi być odrobina rozsądku. Kodeksu pracy nie da się stosować ściśle, ponieważ oznaczałoby to, że po ośmiu godzinach załogę trzeba po prostu zwolnić do domu, czyli wysadzić w powietrzu, nad Atlantykiem czy Syberią – tak to wygląda. To jest trochę inny rodzaj pracy. Podobnie kapitan na statku w żegludze wielkiej nie stosuje się do kodeksu pracy, tylko odpowiada za statek przez całą dobę. I właśnie dlatego jest prośba do Wysokiej Izby o szczególne potraktowanie tej sprawy.

Konflikty z Urzędem Komitetu Integracji Europejskiej w naszym przekonaniu źle świadczą o sposobie funkcjonowania tego urzędu. Polega to na tym, iż my, jako komisja sejmowa, nie uznawaliśmy i nie uznajemy wyższości racji urzędników Komitetu Integracji Europejskiej nad racjami naszego lotnictwa, nad opiniami ekspertów, chociażby tych, którzy zasiadają tutaj, na tej sali. Nie zgadzamy się zatem z tym, iż naszą rzeczą jest popierać liberalizm posunięty do granic ekstremalnych.

Otóż my musimy pamiętać, że nasze prawo ma być prawem europejskim, a prawo europejskie chroni rynek europejski. Owszem, jest ono liberalne, ale tylko dla krajów dzisiejszej piętnastki i będzie liberalne dla krajów przyszłej dwudziestki piątki, jeżeli z dniem 1 stycznia 2004 r. nastąpi rozszerzenie. I my mamy obowiązek również polskim prawem chronić rynek Unii Europejskiej i przed obywatelami, i przed przedsiębiorcami spoza Unii w taki sposób, w jaki dzisiaj robi to piętnastka – grupa, do której aspirujemy.

W związku z tym uważamy również, że te podstawowe argumenty, które były przytaczane, propozycje tak zwanego pełnego liberalizmu, są nie do przyjęcia. Cała ustawa – to także chciałbym podkreślić – jest pisana w takim kontekście, że wszystkie prawa międzynarodowe, które zostały przyjęte, ratyfikowane, nas dotyczą. I ta ustawa stosuje się do tych spraw, które są inaczej rozwiązane w prawie międzynarodowym, ratyfikowanym. Wszystkie kwestie, które zostały w umowach międzynarodowych ratyfikowanych rozwiązane inaczej niż w tej ustawie, są ważne zgodnie z międzynarodową ratyfikowaną umową.

W związku z tym jest również kwestia art. 96. Prowadziliśmy na ten temat długi dyskusje. Ja nie jestem tak ugodowy, jak pan minister Piłat; uważam, że zapis jest prawidłowy. Dlaczego uważam, że ten zapis jest prawidłowy? Otóż dlatego, iż de facto tenże artykuł mówi o tym, że nie wolno odmówić wydania licencji osobie, która... Jeżeli natomiast nasza umowa członkowska z Unią Europejską będzie mówić, że możemy wydać licencję także osobie, która nie jest obywatelem Polski, ale jest obywatelem kraju dwudziestki piątki, bo Polak także będzie mógł uzyskać licencję w każdym z tych krajów, to znaczy, że dalej będzie to aplikowalne.

Pytałem – i to chcę powtórzyć także tu, w Senacie – na jakiej podstawie możemy powiedzieć, iż będziemy wydawać każdemu człowiekowi, bez ograniczeń obywatelstwa... Chyba, że nam się nie spodoba Afgańczyk, członek Al-Qaidy; wtedy będziemy musieli mu udowodnić, że on jest członkiem Al-Qaidy. I będzie dyskryminacją, jeżeli ze względu na obywatelstwo jednej osobie odmówimy wydania licencji, a drugiej nie. Ustawa ta wejdzie w życie zanim Polska stanie się członkiem Unii Europejskiej. I na przykład ktoś przyśle wypisany w języku afgańskim dokument, że korzysta z praw publicznych, ma pełną zdolność do czynności prawnej, nie był karany za przestępstwo przeciwko życiu. Tak, on wysadził dwa wieżowce, autobus z plutonem rosyjskich żołnierzy w Czeczenii, ale jego za to nie ukarano, wręcz odwrotnie, w jego przekonaniu to on jest bohaterem itd. Spełnia wymogi wieku, wykształcenia – wiek można mniej więcej określić, dowód wykształcenia też może zostać przedłożony – sprawności psychicznej i fizycznej, bo przecież takich się głównie szkoliło na porywaczy samolotów, i prosi o licencję, żeby móc latać samolotami.

Uważam więc, że zwłaszcza po 11 września ubiegłego roku, my nie powinniśmy tak robić. I tu nie ma mowy o dyskryminacji czy niedyskryminacji, liberalizmie czy nieliberalizmie. Po prostu gdybyśmy rozumieli to tak, jak nam przedstawiał Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, to prawdopodobnie moglibyśmy wręcz narazić się na zarzut nieprzestrzegania europejskich reguł gry.

Podobnie wygląda sprawa swobodnego przepływu kapitału. Proszę państwa, w tej chwili nie ma prawa międzynarodowego, które by to ograniczało. My musimy zapisać to, tak jak o to wnosimy. Zanim Polska stanie się członkiem Unii Europejskiej, to co się zdarzy? Wiemy, że kiedy już stanie się członkiem Unii, to umowa członkostwa będzie stanowić stosownie inaczej. To w naszej komisji sejmowej legło u podstaw ocen odmiennych niż oceny prezentowane przez Urząd Komitetu Integracji Europejskiej. Staraliśmy się te oceny uzasadniać; staram się także uzasadnić to dzisiaj. I jeżeli nie byłoby bardzo ważnych powodów, wręcz ustrojowych, o których pan mecenas przed chwilą mówił, to wydaje się, że ten projekt ustawy spełnia odpowiednie kryteria.

Jeżeli można, chciałbym się jeszcze odnieść do uwagi siódmej, pierwszej zasadniczej uwagi, o której dzisiaj była mowa. Chodzi o tę opłatę, czyli daninę publiczną.

Ta opłata nie jest tak zupełnie publiczna, bo dotyczy tylko tych, którzy chcą się o te koncesje i o te zezwolenia ubiegać; to nie jest podatek powszechnie obowiązujący. To jest pierwsza rzecz, co do której mamy z panem rozbieżne zdania. Jeżeli ktoś chce mieć koncesję i zezwolenie na latanie, to sobie płaci, nie jest to publiczny podatek. Grono, którego ta sprawa dotyczy, to nie jest całe społeczeństwo czy nawet jakikolwiek zauważalny jego odsetek.

Poza tym ta opłata jest wprowadzona przez ustawę. Właśnie ta ustawa wprowadza tę opłatę. Można się zastanawiać nad poziomem tej opłaty. Czy to ma charakter fiskalny? Mój Boże, jeżeli tak, to opłata za wejście do kina też ma charakter fiskalny. Jest tu potrzebna suma czynności, dlatego jest utrzymywany aparat pod tytułem Urząd Lotnictwa Cywilnego, całe służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo itd. Zatem po prostu płaci się za to, czego się używa.

Ustawa zawiera zdecydowane wytyczne dla ministra właściwego do spraw transportu we współpracy z innymi ministrami, w jaki sposób ustanawiać poziom tej opłaty i jaki jest jej zakres przedmiotowy, czyli jak to powinno być stanowione.

Tak że ja wyrażam zdanie – wprawdzie nie jako prawnik, ale jako ktoś, kto sporo czasu spędził nad tą ustawą i w ogóle w całym tym przemyśle pod tytułem: transport, transport lotniczy – że ta uwaga nie jest chyba całkowicie niepodważalna i że można byłoby na ten temat dyskutować.

Art. 47 ust. 9 – chodzi o przepisy techniczne. Byliśmy zdania, że lotnictwo należy do tych gospodarczych, przemysłowych dziedzin działalności ludzkiej, w których postęp techniczny jest szybki, a nowości pojawiają się stosunkowo często. Również międzynarodowe regulacje w odniesieniu do tej dziedziny mają często charakter właśnie przepisów porządkowych wydawanych na podstawie generalnych praw. Jeżeli zatem za zgodą ministra zostawimy prezesowi urzędu tę pewną swobodę, to, jak się wydaje, zapewni to naszej ustawie elastyczność i może dzięki temu unikniemy jakiegoś częstego albo szybkiego, dokonywanego pod wpływem impulsu, nowelizowania ustawy.

Obowiązujące dotychczas prawo, o którego zaletach mówił pan minister, dosłownie za parę dni skończy czterdzieści lat. I mogło ono funkcjonować przez tak długi czas. Niechaj to nowe prawo przetrwa chociaż 1/4 tego czasu. O to właśnie nam chodziło.

Uwaga dwudziesta pierwsza, dotycząca art. 64. Chodzi o nabywanie akcji lub udziałów. Nie chciałbym się tutaj za bardzo wymądrzać, ale wydaje się, że te zastrzeżenia pana mecenasu również moglibyśmy sobie wyjaśnić, w znacznej mierze na korzyść „oskarżonego”, to znaczy projektu tej ustawy. Działalność, o której mówimy, czyli działalność lotnicza, jest specyficzna. Nie chcielibyśmy, żeby była traktowana tak jak każda inna, wykonywana li tylko na zasadzie: mam kapitał i mogę zająć się tym, bo to będzie dobry interes.

Chcielibyśmy, żeby ta działalność, która dotyczy w dużej mierze sfery bezpieczeństwa i w znacznym stopniu jest przedmiotem uregulowań międzynarodowych, łącznie z naszymi zobowiązaniami natowskimi, była na tyle liberalna, na ile się da, ale dawała się kontrolować na tyle, żeby udało się uniknąć tego, czego chcielibyśmy uniknąć za wszelką cenę.

Jeśli chodzi o uwagę dwudziestą trzecią, dotyczącą znacznego zagrożenia dla środowiska, to może zaistnieć sytuacja, o której jest tam mowa, dlatego iż ten, kto nabywa akcje, uzyskuje kompetencje co do sposobu prowadzenia działalności. Chcąc być w zgodzie z regulacjami unijnymi – skoro ta ustawa ma w dużej mierze dostosować nas do wymogów Unii Europejskiej – staraliśmy się ten zapis wprowadzić.

I uwaga dwudziesta czwarta, dotycząca art. 65 ust. 1.

Wysoka Komisjo, dlaczego zapisany jest tam rok 2010? Powód jest bardzo prosty. Otóż są lotniska, także te międzynarodowe, gdzie w poprzek pasa startowego przebiegają działki prywatne. Ktoś to musi wykupić; to jest kwestia kosztów. I dlatego jest na to czas do 2010 r. Tak jest w Warszawie, gdzie rodzina Branickich ma fragment ziemi pod pasem startowym; w Poznaniu jest podobnie, też pewna rodzina ma taki fragment; w Krakowie też nie wszystko jest do końca wyjaśnione – to są te największe przykłady. I dlatego jest tu właśnie taki zapis. Wobec tego chciałbym, jeżeli można, prosić o przyjęcie tego wyjaśnienia, tego argumentu.

A co do uwagi czterdziestej piątej, która została zgłoszona jako ostatnia w kolejności spośród tych zasadniczych uwag: dlaczego wyjątki, jakie wyjątki? Jeżeli można, to wołałbym, żeby pan profesor Żylicz wyjaśnił to jako prawnik, gdyż jest w tych sprawach znacznie biegłyjszy ode mnie.

Dziękuję za uwagę, dziękuję za możliwość wygłoszenia tej wypowiedzi.

Zwracam się do Wysokiej Komisji w imieniu podkomisji, którą miałem przyjemność kierować, mając na uwadze także nasze interesy negocjacyjne, o sprawne zaakceptowanie tej ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo, Panie Pośle.

W związku z tym, co zapowiedziałem, w tym momencie udzielam głosu senatorom. Proszę bardzo, mogą panowie – akurat są sami panowie, nie ma pań – zadawać pytania wszystkim, którzy zabierali tu głos.

Proszę uprzejmie. Tak jest, głos ma pan senator Łęcki.

(Senator Włodzimierz Łęcki: Ja nie mam pytania, ja mam...)

Wypowiedź, tak? Proszę bardzo.

Senator Włodzimierz Łęcki:

...postulat natury ogólnej. Omawiana ustawa jest duża, ma prawie sto stron, i jest dosyć skomplikowana. Jedna z zasad prawa rzymskiego mówiła, że prawo powinno być zrozumiałe. W związku z tym proponuję, aby na początku tej ustawy był spis treści, obejmujący działy i rozdziały. Niektóre z naszych ustaw mają coś takiego i to bardzo ułatwia korzystanie z nich. Są tutaj bardzo rozległe obszary. Zajmie to jedną stronę więcej, a jestem pewien, że dla odbiorcy będzie to wówczas bardziej czytelne. Moja propozycja wynika z tego, że nie jestem prawnikiem i muszę powiedzieć, że przy studiowaniu ustaw, w tym również tej, często musiałem wracać do pewnych fragmentów i zajmowało mi to więcej czasu. Ustawa również w tym aspekcie powinna być praktyczna. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Pan senator Mietła.

Senator Mieczysław Mietła:

Panie Przewodniczący, jest to ustawa rzeczywiście obszerna i dotyczy ona w sumie niewielkiej liczby osób, niemniej jednak jest bardzo ważna. Ja przeczytałem wszystkie artykuły, które były publikowane na jej temat. Moje głębokie zaniepokojenie wynika stąd, że ta ustawa, o czym mówi się już dzisiaj, będzie zaskarżona właśnie ze względu na art. 103, który dotyczy czasu pracy.

Była też taka audycja radiowa, w której odbywała się obszerna dyskusja na ten temat, wypowiadały się osoby, które pracują w lotnictwie cywilnym. Myślę, że należy zadać sobie takie pytanie: czy nasze przepisy nie odbiegają od przepisów i uregulowań międzynarodowych w tym względzie? Żeby się później nie okazało, że uchwalona ustawa będzie od razu kwestionowana. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Proszę bardzo, czy jeszcze ktoś z państwa senatorów chciałby zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń.

Otwieram szeroką dyskusję. Ponieważ nie znam wszystkich, proszę się przedstawiać.

Proszę bardzo, kto z państwa chciałby zabrać głos?

Proszę bardzo.

Główny Specjalista

w Departamencie Zwierzchnictwa Prezydenta RP nad Siłami Zbrojnymi w Biurze Bezpieczeństwa Narodowego

Władysław Staroń:

Szanowny Panie Przewodniczący! Panowie Senatorowie! Szanowni Państwo!

Jak wspomniał pan minister Piłat, prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Aleksander Kwaśniewski zgłosił weto do przyjętej w ubiegłym roku ustawy – Prawo lotnicze. Głównym tego powodem było proponowane w tej ustawie rozluźnienie reżimu bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej. Weto to zostało zgłoszone w sytuacji szczególnej, bo w dniu 18 września ubiegłego roku, czyli w tydzień po atakach terrorystycznych na obiekty w Nowym Jorku i Waszyngtonie przeprowadzonych z wykorzystaniem statków powietrznych.

Dlatego też Biuro Bezpieczeństwa Narodowego przy Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej analizowało tę ustawę przyjętą przez Sejm 7 czerwca bieżącego roku właśnie pod kątem regulacji związanych z problematyką bezpieczeństwa.

Po konsultacjach z Dowództwem Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej oraz z komórkami prawnymi innych służb mundurowych należy stwierdzić, że znaczna część proponowanych wcześniej przepisów niosących ryzyko osłabienia bezpieczeństwa komunikacji lotniczej została wyeliminowana lub w sposób satysfakcjonujący zmieniona.

Niemniej jednak chciałbym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji na jeden przepis, który, jak myślę, nie był wcześniej zauważony, mianowicie na obecny kształt art. 4 niniejszej ustawy, odnoszącego się do problematyki zwierzchnictwa w przestrzeni powietrznej i właściwości prawa.

W ust. 1 tegoż artykułu stanowi się, że Rzeczpospolita Polska ma całkowite i wyłączne zwierzchnictwo w swej przestrzeni powietrznej. Funkcje wynikające z tego zwierzchnictwa wykonuje, w zakresie niezwiązanym z umacnianiem obronności państwa, minister właściwy do spraw transportu. W ust. 3 tego artykułu mówi się, że minister właściwy do spraw transportu oraz minister obrony narodowej określą, w drodze rozporządzenia, zasady i tryb przekazywania ministrowi obrony narodowej funkcji dotyczących zwierzchnictwa nad przestrzenią powietrzną na czas wojny lub stanu wyjątkowego.

Zwracam państwa uwagę na ostatnie wyrazy w tym zdaniu: na czas wojny lub stanu wyjątkowego. Mamy tutaj taką sytuację, że ustawa reguluje kwestie dotyczące zwierzchnictwa na czas wojny, czyli na tenże okres, o którym mówi art. 116 konstytucji, w którym jest napisane, że Sejm decyduje w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej o stanie wojny i o zawarciu pokoju. Czyli mówi się tutaj o stanie wojny, a później od razu przechodzi się do stanu wyjątkowego. Nie ma w tym przepisie odniesienia do stanu wojennego, a stan wojenny jest opisany w art. 229 konstytucji. Myślę, że fakt zanie-

chania umieszczenia tutaj słów: „stanu wojennego” wystąpił, ponieważ nastąpiło pewne utożsamienie czasu wojny ze stanem wojennym.

Chciałbym zwrócić uwagę panów senatorów na to, że czas wojny i stan wojenny to nie są pojęcia tożsame, albowiem w art. 229 konstytucji mówi się, że stan wojenny może być wprowadzony w razie zewnętrznego zagrożenia państwa – kiedy jeszcze czasu wojny w ogóle nie ma; napaści zbrojnej – kiedy możemy mieć prowadzone działania zbrojne, lub gdy z umów międzynarodowych wynika zobowiązanie do wspólnej obrony przeciwko agresji.

W związku z tym uważam za konieczne – i takie rozwiązanie sugeruję panom senatorom – wprowadzenie po wyrazach: „czasu wojny” słów: „stanu wojennego” i dalej byłoby: „lub stanu wyjątkowego” – to ostatnie sformułowanie byłoby pozostawione w obecnej formie. Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję przedstawicielowi Biura Bezpieczeństwa Narodowego.

Pan minister Piłat prosił o głos.

Proszę, Panie Ministrze, może pan mówić na miejscu, proszę tylko przycisnąć zielony guzik.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Bardzo dziękuję.

Chciałbym odnieść do pytań, które panowie senatorowie byli uprzejmi zadać. Teraz jest dyskusja. Dyskusja jest dyskusją, ale chciałbym odpowiedzieć na pytania.

Pan senator Łęcki powiedział tutaj o umożliwieniu łatwiejszego korzystania z tej ustawy osobom, które będą ją czytały.

Panie Senatorze, ja podzielałam tę opinię. I chcę powiedzieć, że jeżeli jest taka propozycja, to ja mogę tylko zapewnić, że kiedy ta ustawa – którą my nazywamy w swoim środowisku taką małą konstytucją dla środowiska lotnictwa cywilnego – będzie już zatwierdzona przez prezydenta, to my zobowiązujemy się zająć się tym przy jej wydawaniu. Po pierwsze, możemy tam oczywiście na początku umieścić spis treści. Po drugie, można będzie jeszcze przemyśleć zamieszczenie jeszcze jakiegoś komentarza do tej ustawy, tak żeby ktoś, kto na co dzień nie jest obeznany z tego typu słownictwem, miał nie tylko spis treści, ale i komentarz. Myślę, że możemy tutaj przyrzec Wysockiej Komisji, że zrobimy tak, kiedy będziemy tę ustawę wydawali – a przecież opublikujemy ją w jakimś wydaniu broszurowym o większym nakładzie, kiedy będzie ona już ustawą w pełnym tego słowa znaczeniu, to znaczy uzyska podpis pana prezydenta.

Teraz chciałbym się odnieść do tego, o czym mówił pan senator Mietła. Chodzi o art. 103; o to, że w prasie pojawiają się różnego rodzaju jego interpretacje. Ja w swoim pierwszym wystąpieniu właściwie nie omawiałem szerzej całego prawa lotniczego, lecz głównie zwróciłem uwagę na to zagadnienie dotyczące czasu pracy. Powiadam: tych osiemnaście godzin, które wzbudza takie ogromne rozdrażnienie, głównie w środowisku pilotów i stewardes, odnosi się tylko i wyłącznie do lotów długodystansowych. Tego nie napisaliśmy, jako że nie ma w tym względzie odniesienia, słowniczka itd. Ale, jak powiedziałem, w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw

transportu w porozumieniu z ministrem pracy i związkami zawodowymi chcemy to bardzo wyraźnie określić.

Czyli mówienie o tym, że pracodawca, na przykład LOT albo inny właściciel linii lotniczych, będzie mógł zmusić załogę, żeby na przykład trzykrotnie w tym samym dniu, w ciągu osiemnastu godzin, latała w tę i z powrotem do Frankfurtu, jest po prostu nieuzasadnione. Nie ma takich przypadków.

Także jeżeli chodzi o to, iż ta ustawa może zostać zaskarżona do Trybunału Konstytucyjnego ze względu na ten czas pracy i na rozwiązania niezgodne z kodeksem, to my się tego nie boimy. Wszystko jest zgodne z kodeksem. My tam bardzo wyraźnie mówimy w pierwszym, podstawowym ustępie art. 103 – nawet nie mam go przy sobie, ale już cytuję go z pamięci – że czas pracy wynosi osiem godzin i czasem rozliczeniowym jest czterdzieści godzin w tygodniu. Piszemy bardzo wyraźnie, że to jest podstawą do rozliczeń.

A w drugim ustępie mówimy, że może być osiemnaście godzin pracy. Jak mówił pan poseł Liberadzki, są takie zawody, które wymagają po prostu innego rodzaju rozwiązań. Normalną rzeczą jest, że pracuje się osiem godzin, a potem jest szesnastogodzinna przerwa, a że czasem bywa tak, że pracuje się dwadzieścia cztery godziny bez przerwy i potem ma się czterdzieści osiem godzin wolnych. Tu jest mowa o zawodach, które wymagają szczegółowych, specjalistycznych rozwiązań, dlatego też takie rozwiązanie wprowadziliśmy. Zatem, szczerze mówiąc, ja po prostu nie boję się żadnych zaskarżeń w tej materii do Trybunału Konstytucyjnego. Wyjaśniałem to zresztą także w prasie. A piloci i stewardesy ten problem zgłaszali, można powiedzieć, i ustnie, i na piśmie, i przez prawników, i w każdy możliwy sposób.

Niech państwo senatorowie wierzą, iż nie tylko podkomisja i komisja w Sejmie, lecz również wszystkie nam dostępne biura prawne jednoznacznie stwierdziły, że zawarte tam zapisy nie naruszają żadnych uprawnień zagwarantowanych obywatelom w konstytucji czy kodeksie pracy.

Powiadam: ten jeden szczególny zapis daliśmy właśnie specjalnie po to, żeby można się było do niego odwołać przy okazji lotów długodystansowych. Gdyby tego zapisu nie było, to niestety... Proszę państwa, wyobraźmy sobie pewną historię. Leci samolot do Stanów. I już przede wszystkim powinny być w tym samolocie dwie załogi. W ogóle to jest sytuacja prawie nierozwiązywalna, bo czas pracy pilota czy też stewardesy liczy się od chwili wejścia na pokład samolotu do chwili zejścia z tego pokładu. Czyli to, że na przykład stewardesa nie wykonywałaby swoich czynności, albo pilot nie siedziałby za sterami, a na przykład spał czy drzemał z tyłu na fotelu, wcale nie oznacza, że nie liczyłoby się im to do czasu pracy, bo też by się liczyło – jako tak zwane nadgodziny.

Zatem nie dość, że moglibyśmy mieć taką sytuację, że na pokładzie lecącego samolotu byłyby dwie załogi, czyli w dużym samolocie powiedzmy dwadzieścia kilka osób, to jeszcze czas pracy każdej z nich ze ściśle prawnego punktu widzenia i tak wynosiłby, w zależności od długości lotu, szesnaście-osiemnaście godzin.

Wszyscy rozumieją ten problem. Uważamy, że ten wyjątek od reguły, która zawarta jest w kodeksie pracy, jest dopuszczalny, właściwy i stosuje się go w bardzo wielu zawodach.

Ja nawet szczerze powiem, że jestem dosyć rozgoryczony tymi ciągłymi protestami lotników i stewardes, którym wyjaśniliśmy szczegółowo nawet i takie zapisy. Ja im przyrzekłem, że rozwiązania w tym zakresie, jeżeli chodzi o czas pracy, o to, w jaki

sposób będzie to rozliczane itd., będziemy chcieli dokładnie wzorować na rozwiązaniach, jakie są stosowane w innych tego typu liniach europejskich, głównie w niemieckiej linii Lufthansa, dlatego że LOT zawarł z nią, że tak powiem, specjalny układ. Mnie nie chodzi o płace, bo to nie jest identyczne w warunkach polskich i niemieckich. Chodzi o czas, o warunki pracy, o inne kwestie. Chcielibyśmy, żeby były one bardzo podobne, aby nie było tutaj takich rozbieżności, tego, że lata się w podobnych warunkach, że są podobne samoloty i podobna odległość, a różnice są znaczące.

Więc takich obaw my nie mamy – celowo chcę odpowiedzieć na takie zarzuty – choć rzeczywiście w prasie się pojawiły informacje, że planuje się zaskarżenie tej ustawy. Zaskarżyć oczywiście każdy może, co do tego nie ma wątpliwości, ale my nie boimy się takich zaskarżeń. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję, Panie Ministrze.

Proszę bardzo, kto z państwa chciałby jeszcze zabrać głos?

Jeżeli nie ma chętnych, to przechodzimy do najważniejszej części.

O, przepraszam bardzo. Proszę bardzo.

(Główny Specjalista do spraw Ekonomiczno-Finansowych w Agencji Ruchu Lotniczego Piotr Wieczorek: Chciałbym jeszcze coś powiedzieć.)

Chce pan podejść do mównicy?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To jest nagrywane i w związku z tym musi pan mówić do mikrofonu. Może być na stojąco, ale wtedy przy mównicy. To jest zapis, który potem będzie publikowany w Internecie; każdy z Polaków będzie mógł przeczytać to wszystko, co myśmy tu powiedzieli.

**Główny Specjalista do spraw Ekonomiczno-Finansowych
w Agencji Ruchu Lotniczego**

Piotr Wieczorek:

Reprezentuję Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” i jako przedstawiciel firmy, która jest odpowiedzialna między innymi za bezpieczeństwo ruchu lotniczego, chciałbym odnieść się do czterdziestej czwartej uwagi Biura Legislacyjnego.

Chciałbym powiedzieć, że zapobieganie zderzeniom statków powietrznych w ruchu nawodnym nie wchodzi w zakres kontroli ruchu lotniczego. Kontrola ruchu lotniczego obejmuje bezpieczeństwo w polskiej przestrzeni powietrznej objętej FIR Warszawa i na lotniskach komunikacyjnych, tam, gdzie są służby kontroli ruchu lotniczego. A za bezpieczeństwo w zakresie zapobiegania zderzeniom statków powietrznych w ruchu nawodnym odpowiada dowódca statku powietrznego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję.

Dobrze. Jeżeli nie ma już więcej uwag, pytań, wypowiedzi, to przejdziemy do części najważniejszej, czyli do wprowadzenia do ustawy poprawek legislacyjnych.

Myślę, że zrobimy to w ten sposób: rozpoczniemy może od poprawki zgłoszonej przez pana ministra, czyli przez rząd, to jest zmiany zapisu art. 96 ust. 1.

Wprawdzie pan poseł Liberadzki powiedział, że jego zdaniem zapis w projekcie sejmowym jest wystarczający, ale minister dzisiaj oficjalnie zgłosił tutaj poprawkę, więc uważam, że powinniśmy ją poddać pod głosowanie.

Pan senator Suchański w tej sprawie. Proszę bardzo.

Senator Jerzy Suchański:

Ja przejmuję tę poprawkę.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo. Ja rozumiem, że pan senator...

(Senator Jerzy Suchański: Panie Przewodniczący, pan mecenas chce zabrać głos.)

Proszę bardzo.

Starszy Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Adam Niemczewski:

Ja w związku z tym, o czym mówił pan poseł Liberadzki. Chciałbym ewentualnie dać państwu pod rozwagę propozycję, abyśmy może dodali przepis przejściowy, który byłby zgodny i z jednym, i z drugim stanowiskiem. Do chwili przystąpienia Polski do Unii Europejskiej obowiązywałby ten przepis, który proponuje rząd, mówiący o tym, że warunkiem uzyskania licencji jest posiadanie obywatelstwa polskiego. Na razie mówię tylko o ogólnym kierunku, a nie dokładnie tak jak by to brzmiało. Zatem do chwili naszego przystąpienia do Unii Europejskiej obowiązywałby również przepis z wymogiem posiadania obywatelstwa polskiego.

Przewodniczący Marian Noga:

O taką zmianę musiałbym zapytać autora, czyli pana ministra Piłata.

Co pan minister sądzi o takim uzupełnieniu?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Andrzej Piłat:

To znaczy, przy kilku różnych zapisach były dyskusje dotyczące tego, o czym mówił pan mecenas – czy można by warunkowo zapisać, iż z chwilą przystąpienia Polski do Unii... itd., itd.

Uznaliśmy, że w tym przypadku zapis... Niech pan zauważy, że zmieniliśmy formułę całego paragrafu, łącznie ze zmianą główki, którą to zmianę przejął tutaj pan senator Suchański. Przy tak skonstruowanym zapisie, jeżeli osoba wydająca licencje uzna, że ze względu na interes państwa dany człowiek nie powinien uzyskać licencji, mimo że ma wszystkie dokumenty w porządku, to i tak on jej nie uzyska. Zatem zabezpieczone są tutaj interesy państwa. Więc jeżeli ktoś przyjdzie, jak tutaj bardzo obrazowo mówił pan poseł Liberadzki... To niekoniecznie wchodzi w grę, mimo że jest to bardzo obrazowe. Nie podzielam tych zastrzeżeń pana posła Liberadzkiego, dlatego że tak sformułowany zapis bardzo wyraźnie mówi o tym, że osoba, która może nawet

spełni te warunki, ale co do której będą zastrzeżenia z innych powodów – z punktu widzenia interesów państwa, a zwłaszcza jego bezpieczeństwa – nie uzyska tej licencji.

Ale jednak taka osoba spełnia wymagania. Chciałbym, proszę państwa, zwrócić uwagę na to, że kiedy nasze prawo czytają przedstawiciele Unii Europejskiej, zwłaszcza ministrowie Unii itd., to bardzo zwracają uwagę na wszystkie te przepisy, w których mówi się specjalnie o obywatelstwie polskim. To jest bardzo czuły punkt i dlatego wszędzie tam, gdzie to jest możliwe, jeżeli taki zapis nie jest konieczny, to chcielibyśmy tego uniknąć.

Chciałbym więc prosić, żeby jednak ten zapis miał dokładnie takie brzmienie, w jakim myśmy go przedłożyli.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne.

Pan mecenas jeszcze raz chce zabrać głos. Proszę bardzo.

**Starszy Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Adam Niemczewski:**

Ja nie widzę takiego przepisu, który mówi o tym, że można odmówić tego z jakichś powodów; jakiejś klauzuli generalnej. Moim zdaniem nie ma takiego przepisu, może...

(Przewodniczący Marian Noga: To znaczy, pan minister mówił tutaj, że jest tu zasada a contrario, bo licencja może – czyli nie musi – być wydana.)

Ale to nie jest tak, ponieważ urzędy muszą działać na podstawie przepisów prawa. I w związku z tym prezes urzędu będzie mógł odmówić wydania tej licencji, jeżeli jakaś osoba nie spełni tych warunków, które są wymagane w ustawie, ale nie może się powołać na to, co mówił pan minister, na jakieś dodatkowe warunki. Chyba że jest jakiś przepis, który o tym mówi.

(Przewodniczący Marian Noga: Na przykład wymóg sprawności psychicznej i fizycznej.)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Przewodniczący Marian Noga: Ale jest zapisane...)

Tak, tylko że nie ma zapisu, który mówiłby: ze względu na bezpieczeństwo państwa. Na przykład mogłoby chodzić o jakieś wymogi moralne, co można by pozostawić uznaniu urzędnika.

Przewodniczący Marian Noga:

Ja rozumiem to w ten sposób, że pan minister pozostaje przy swoim zdaniu, to znaczy zapisie takim, jaki przedstawił komisji, i jaki przejął pan senator Suchański.

Nie wykluczam, że w czasie debaty, w której będzie brało udział stu senatorów, zostaną zaproponowane jeszcze inne rozwiązania w tej materii.

W związku z tym pozostanę przy tym, co jest, to znaczy poddam pod głosowanie po prostu tę poprawkę, którą zgłosił rząd.

Proszę bardzo.

Kto jest za przyjęciem art. 96 ust. 1 w tym brzmieniu? Bo rozumiem, że pozostałe ustępy pozostają w takim kształcie, jak w przedłożeniu sejmowym?

Kto jest za tą poprawką? (7)

Poprawka została przyjęta jednogłośnie.

Teraz poddam pod głosowanie poprawkę zgłoszoną przez przedstawiciela Biura Bezpieczeństwa Narodowego. Chodzi o dopisanie w art. 4 ust. 3 po wyrazach „na czas wojny”, wyrazów „stanu wojennego”, i dalej tak jak jest w tym zapisie.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (7)

Aha, przepraszam, ja ją przejąłem. Panie Mecenasie, proszę zapisać do protokołu, że ja przejąłem tę poprawkę.

I teraz prosiłbym bardzo pana mecenasa oraz przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury. Ja będę mówić, o które poprawki mi chodzi, które moim zdaniem mają charakter redakcyjny i nad którymi głosowałbym wręcz łącznie.

Myślę, że taka jest poprawka druga.

Proszę mówić tak albo nie, dobrze?

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury

Danuta Tyszkiewicz: Tak.)

Dobrze, tak.

Poprawka trzecia.

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury

Danuta Tyszkiewicz: Tak.)

(Głos z sali: Przy trzeciej trzeba było powiedzieć: szefem lub szefami nowych...? Czy zostawiamy tak jak brzmi, czy musimy tam wybrać?)

Pan mecenas ma głos, proszę bardzo.

Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Adam Niemczewski:

O tym, czy tutaj ma być szef jednej z agencji, czy obaj szefowie, musi zdecydować na przykład rząd.

Przewodniczący Marian Noga:

Ja może wyjaśnię.

(Głos z sali: Obaj szefowie.)

Obaj szefowie – tak proszę zapisać. Dobrze.

Teraz poprawka piąta. Czy ma ona charakter porządkowy? Pytam przedstawicielkę rządu: czy tak?

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury

Danuta Tyszkiewicz: Tak, tak, przyjmujemy ją.)

Dobrze. Ósma, dziewiąta?

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury

Danuta Tyszkiewicz: Tak.)

Dwunasta poprawka, proszę bardzo.

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury

Danuta Tyszkiewicz: Jeśli można, chciałabym wrócić do poprawki jedenastej.)

Poprawka jedenasta nie jest na razie poddawana pod głosowanie. Ja powiem o tych poprawkach później. Pytam o dwunastą poprawkę: czy tak?

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury

Danuta Tyszkiewicz: Tak.)

Dobrze. Poprawka trzynasta?

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury

Danuta Tyszkiewicz: Też tak.)

Poprawka siedemnasta?

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury

Danuta Tyszkiewicz: Siedemnasta niekoniecznie. Nie.)

Na razie pani ją wyklucza. Dobrze, wyłączamy ją.

Osiemnasta?

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury

Danuta Tyszkiewicz: Tak.)

Dziewiętnasta?

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury

Danuta Tyszkiewicz: Tak.)

Dwudziesta piąta?

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury

Danuta Tyszkiewicz: Tak.)

Dwudziesta siódma?

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury

Danuta Tyszkiewicz: Tak.)

Dwudziesta dziewiąta?

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury

Danuta Tyszkiewicz: Tak.)

Trzydziesta druga?

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury

Danuta Tyszkiewicz: Tak.)

Poprawki trzydziesta piąta i trzydziesta szósta zostały skonsumowane. Przepraszam, poprawka trzydziesta piąta?

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury

Danuta Tyszkiewicz: Tak.)

Poprawka trzydziesta szósta już została skonsumowana w tym nowym przedłożeniu rządowym, które przegłosowaliśmy przed chwilą.

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury

Danuta Tyszkiewicz: Tak, tak.)

A więc odpada.

A poprawka trzydziesta ósma? Bo tu już jest ust. 2.

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury

Danuta Tyszkiewicz: Tak.)

Trzydziesta dziewiąta?

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury

Danuta Tyszkiewicz: Tak.)

Czterdziesta?

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury
Danuta Tyszkiewicz: Też tak.)

Poprawka czterdziesta szósta?

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury
Danuta Tyszkiewicz: Jeszcze poprawka czterdziesta druga; ona też jest raczej porządkowa, bo tam też występuje...)

Państwo mówią, że czterdziesta druga poprawka też, dobrze.

Teraz czterdziesta szósta.

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury
Danuta Tyszkiewicz: Też przyjmujemy.)

Czterdziesta siódma?

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury
Danuta Tyszkiewicz: Tak.)

I czterdziesta ósma.

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury
Danuta Tyszkiewicz: Tak.)

Panie Mecenasiu, czy jest tutaj też zgoda, żeby głosować łącznie nad poprawkami porządkującymi i poprawiającymi jakość ustawy?

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury
Danuta Tyszkiewicz: Przepraszam bardzo. Ostatnia poprawka również, ponieważ prawdopodobnie zaszła pomyłka co do cyfry.)

To jest pięćdziesiąta poprawka...

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury
Danuta Tyszkiewicz: Czyli pięćdziesiąta poprawka też.)

Też, dobrze.

I tam zamiast art. 533 ma być napisane art. 553?

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury
Danuta Tyszkiewicz: Tak.)

Jasne. Rozumiem, dobrze.

Głosujemy nad nimi łącznie.

Czy może są pytania? Nie ma.

Zatem głosujemy nad nimi łącznie.

Kto jest za przyjęciem tych wszystkich wymienionych przeze mnie poprawek? (8)

Dziękuję bardzo.

Wszystkie te poprawki zostały przyjęte.

I teraz mam taką uwagę. Pan poseł Liberadzki na te wszystkie wątpliwości pana mecenasa z naszego Biura Legislacyjnego na dobrą sprawę odpowiedział negatywnie, przynajmniej ja tak to zrozumiałem.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To znaczy – tylko oprócz poprawki czterdziestej piątej.

Prosił pan ewentualnie o wypowiedź pana profesora Żylicza, jeżeli chodzi o poprawkę czterdziestą piątą według numeracji zapisanej w opinii Biura Legislacyjnego.

I w tym momencie poprosiłbym pana profesora o zabranie głosu. Chodzi o art. 123 ust. 1. Taka przynajmniej była intencja pana posła. Proszę bardzo. Proszę nacisnąć zielony przycisk.

Profesor na Uniwersytecie Warszawskim

Marek Żylicz:

Jest to przepis, który obowiązuje także teraz, według obecnie istniejącej ustawy. Według niej do ogólnego zakazu lotów nad aglomeracjami i zgromadzeniami ludzi mogą być wprowadzone wyjątki drogą rozporządzenia ministra, czy też decyzją ministra – nie mam przy sobie tekstu. W każdym razie te wyjątki istnieją, z tym, że one są oczywiście zawsze obwarowane jakimiś warunkami, dotyczącymi czy to wysokości lotu, czy innych ważnych kwestii. Ale taki przepis obecnie obowiązuje. I wydaje się, że jest on potrzebny, bo nie można w ogóle wykluczyć tego rodzaju lotów nad jakimiś skupiskami. Może być małe skupisko, nad którym można wykonywać jakieś akrobacje, jeżeli nie ma ryzyka, że wykonujący te akrobacje spadnie na to zgromadzenie.

Jest to przepis przyjęty i w obecnym prawie, i w prawie innych państw, dlatego też nie wydaje się niebezpieczny.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne.

W związku z tym moja propozycja jest następująca. W tej chwili...

Proszę bardzo.

Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Adam Niemczewski:

Panie Przewodniczący, ja pozwolę sobie nie zgodzić się z tym. Teraz obowiązuje inna konstytucja, która wymaga, aby rozporządzenie było wydane w celu wykonania ustawy. A żeby można było wykonać ustawę, to muszą być w niej określone jakieś warunki. Nie może być tak, że odsyłamy całą materię tego wyjątku do ustawy. W obecnie obowiązującej ustawie jest taki zapis, ponieważ funkcjonowała ona i była zmieniana w innych warunkach.

Przewodniczący Marian Noga:

Ja mam pewną propozycję. Ponieważ tamte uwagi wymienione w tych innych punktach przez pana mecenasa w dalszym ciągu mogą budzić jakieś wątpliwości, proponuję, ażeby senackie Biuro Legislacyjne, Ministerstwo Infrastruktury, ewentualnie pan poseł pan profesor Liberadzki, kontaktowali się jeszcze ze sobą aż do środy, czyli do czasu rozpoczęcia debaty plenarnej. I jeżeli państwo wypracują jakiegokolwiek dodatkowe poprawki legislacyjne doskonalące tę ustawę, to ja chętnie te poprawki zgłoszę w czasie posiedzenia plenarnego Senatu, to znaczy w środę 19 czerwca. A dzisiaj nie ma tutaj zgody na te poprawki.

Czy są jakieś inne propozycje niż ta, którą ja w tej chwili przedstawiam?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ależ oczywiście, proszę bardzo. Udzielam panu posłowi głosu. Proszę tylko nacisnąć zielony guzik, bo to się nagrywa.

Posel Bogusław Liberadzki:

Dziękuję bardzo.

W art. 123 jest odesłanie do rozporządzenia ministra transportu w porozumieniu z ministrem obrony narodowej i ministrem spraw wewnętrznych. I tam jest wytyczna: „z uwzględnieniem bezpieczeństwa lotów oraz bezpieczeństwa osób zamieszkałych lub przebywających w tych osiedlach i skupiskach”.

Panie Mecenasiu, czy to spełnia odpowiednie wymogi? Bo sejmowe Biuro Legislacyjne uważało, że spełnia. I w wydarzeniach typu „Air Show” w Radomiu, w Dęblinie, pokazy w Świdniku, w Góraszce pod Warszawą, Farnborough w Londynie, Le Bourget w Paryżu, rzecz polega właśnie na tym, żeby się zebrały skupiska ludzi i to oglądały. Czyli normalnie sobie takich żartów nie należy robić, ale w określonych sytuacjach od tego normalnego nierobienia żartów są wyjątki i to jest regulowane tą wytyczną.

Tak to interpretowało sejmowe Biuro Legislacyjne. Tak że tutaj zaczyna się spór między uczonymi prawnikami.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Pośle, do środy mamy trochę czasu. Biura wyjaśnią to między sobą; to nie przeszkadza mojej koncepcji przeprowadzenia tego punktu. Wyjaśnimy to do środy i jeżeli będzie taka konieczność, ja osobiście zobowiązuję się wnieść taką poprawkę na posiedzeniu plenarnym. Nie widzę więc tutaj problemu, a dzisiaj po prostu nie chcę tego przesądzać.

Proszę bardzo. Przedstawicielka Ministerstwa Infrastruktury.

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Danuta Tyszkiewicz:**

Czy można jeszcze przyjąć poprawkę, dotyczącą jednej z uwag pana mecenasa, taką dosyć oczywistą? Dotyczy to...

(Przewodniczący Marian Noga: Proszę uprzejmie, który numer?)

Jedenasty, to jest poprawka do art. 47 ust. 9. Tu rzeczywiście prezes urzędu jest wskazany jako organ, który miałby przygotować, powiedzmy, jakiś akt prawny. Czy można by przyjąć tę poprawkę sformułowaną w ten sposób, że ten akt prawny przygotowywałby minister właściwy do spraw transportu?

(Przewodniczący Marian Noga: Panie Mecenasiu, czy takie ujęcie jest dobre? Czy właśnie o to chodziło?)

Oczywiście wtedy bez wniosku osoby zainteresowanej; i tam dalej już nie będzie mowy o zgodzie ministra.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne, zgoda. Przejmuję tę poprawkę.

Głosujemy.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem poprawki jedenastej? (8)

Poprawka została przyjęta jednogłośnie.

Czy mają państwo jeszcze jakieś inne uwagi?

Jeżeli nie ma, głosujemy nad całością ustawy wraz z przyjętymi poprawkami.

Kto jest za przyjęciem całej ustawy wraz z poprawkami? (8)

Jednogłośnie „za”.

Na sprawozdawcę „demokratycznie” wyznaczam siebie. Będę sprawozdawcą tej ustawy.

Dziękuję państwu.

Zamykam posiedzenie.

(Koniec posiedzenia o godzinie 16 minut 00)

