



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(1251)

101. posiedzenie
Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury
w dniu 7 kwietnia 2004 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o wyposażeniu morskim.
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz o zmianie niektórych innych ustaw w związku z wdrażaniem przepisów prawa Unii Europejskiej.
3. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.
4. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.

(Początek posiedzenia o godzinie 12 minut 03)

(Posiedzeniu przewodniczy zastępca przewodniczącego Marian Lewicki)

Przewodniczący Marian Lewicki:

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury.

Witam państwa senatorów. Witam zaproszonych gości z panem ministrem Witoldem Górskim na czele.

Mamy cztery punktu porządku naszego spotkania. Zaczniemy od rozpatrzenia ustawy o wyposażeniu morskim.

O zabranie głosu w tej kwestii poproszę pana ministra.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Zapoznaliśmy się z opinią do ustawy o wyposażeniu morskim i chcę powiedzieć, że z pierwszymi dwoma uwagami się nie zgadzamy, natomiast aprobujemy uwagę trzecią.

Jeśli chodzi o pierwszą niezgodność, dotyczącą zmiany w art. 5 ust. 2, to z uwagi na fakt, iż rozporządzenie wydane na podstawie tej delegacji będzie w szczególności sposób wdrażać przepisy Unii Europejskiej w zakresie wyposażenia morskiego, uważamy, że niezbędne jest uwzględnienie w treści tego artykułu sformułowania o prawie unijnym. Chcielibyśmy więc utrzymać zapis rządowy.

Czy omawiać dalej, czy kolejno, Panie Przewodniczący?

Przewodniczący Marian Lewicki:

Bardzo proszę o zajęcie stanowiska również wobec drugiej kwestii.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Tu chodzi o ewentualną obligatoryjność delegacji ustawowej w art. 8 ust. 4 ustawy o wyposażeniu morskim. Popieramy dotychczasowy zapis, który określa fakultatywne uprawnienia ministra infrastruktury do wydania rozporządzenia w sprawie maksymalnych stawek opłat za czynności związane z procedurami oceny zgodności. Zapis ten został inkorporowany z ustawy o systemie oceny zgodności – jest to art. 37

ust. 4. Z uwagi na to, iż ustawa o wyposażeniu morskim jest jak gdyby uzupełnieniem ustawy o systemie oceny zgodności, właściwe i uzasadnione jest – naszym zdaniem – umieszczenie w tym projekcie zapisów z zgodnych właśnie z tą ustawą.

Trzecia uwaga Biura Legislacyjnego jest w pełni uzasadniona i zasługuje na nasze poparcie, przede wszystkim ze względów redakcyjno-legislacyjnych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Dziękuję panu ministrowi.

W tej sytuacji proszę naszego legislatora o zajęcie stanowiska w dwóch pierwszych kwestiach.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Maciej Telec:**

Dziękuję bardzo.

Odnosnie do pierwszej uwagi, a więc przepisu upoważniającego z art. 5 ust. 2, to chodzi o to, czy takie ogólne odwołanie do postanowień dyrektywy jest spełnieniem wymogu z art. 92 ust. 1 konstytucji, zawierającego wytyczne dotyczące treści aktu wykonawczego. Wydaje się, że wskazówki zawarte w projekcie są zbyt ogólne.

Jeżeli chodzi o art. 8 ust. 4, to sądzimy, że delegacja do określenia maksymalnych stawek opłat za czynności, o których mowa w ustawie, powinna mieć charakter obligatoryjny. Zapobiegnie to kształtowaniu tych opłat w sposób dowolny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Mamy więc zasadniczą różnicę zdań, szczególnie w odniesieniu do kwestii pierwszej, bo tu jest problem zgodności z konstytucją. Jest to, niestety, pewien impas.

Czy ktoś z państwa senatorów chce zabrać głos w tej sprawie?

No cóż, jeżeli nikt nie chce zabrać głosu i nie ma innych uwag, to proponuję, abyśmy głosowali nad tymi uwagami w takiej kolejności, jaka jest w opinii do ustawy, czyli zaczynając od poprawki pierwszej, co do której jest niezgodność między Biurem Legislacyjnym a ministerstwem.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ale to jest kwestia sporna. Rzeczywiście poprawka nie została sformułowana, niemniej jednak sprawa wymaga odniesienia się. Możemy też przyjąć ją milcząco i przejść do następnej.

Czy taka propozycja jest do zaakceptowania? Jest, dobrze.

W takim razie druga kwestia.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Panie Przewodniczący, jeżeli pan pozwoli, tytułem uzupełnienia, dodam, że takie rozwiązanie zostało przyjęte w ustawie horyzontalnej i tym sugerowaliśmy się. Przepraszam, że przerwałem.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Dziękuję.

W takim razie pozostaje kwestia drugiej uwagi.

Czy państwo senatorowie mają pytania do przedstawicieli rządu lub do naszego legislatora, czy też przejdziemy do głosowania nad tą poprawką?

(*Senator Sergiusz Plewa*: Panie Przewodniczący, czy mogę?)

Tak. Proszę bardzo.

Senator Sergiusz Plewa:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Przepraszam, nie przeczytałem całego art. 8, ale wydaje mi się, że zamiana w art. 8 ust. 4 sformułowania „może określić” na „określi” jest przejściem z trybu fakultatywnego na obligatoryjny. Wszędzie tam, gdzie jest fakultatywa, są wątpliwości.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Co pan na to, Panie Ministrze?

**Dyrektor Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej
w Ministerstwie Infrastruktury
Jerzy Miszczuk:**

Dziękuję uprzejmie.

Moje nazwisko Jerzy Miszczuk, jestem dyrektorem departamentu w Ministerstwie Infrastruktury.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Formułując tego rodzaju przepis właśnie w formie fakultatywnej, wzorowaliśmy się na obowiązującym już rozwiązaniu, mającym rangę ustawową. Mam tu na myśli stosowny przepis ustawy o ocenie zgodności. Ponieważ ustawa o wyposażeniu morskim jest *lex specialis* w stosunku do ustawy o ocenie zgodności i uwzględnia tylko specyfikę wyposażenia wszystkich statków, chcieliśmy, żeby był tu zachowany jednolity system. Jeśli więc jedna ustawa formułuje delegację w sposób fakultatywny, to ta, która jest *lex specialis*, również powinna tak ujmować tę kwestię. I to są zasadnicze przesłanki, Wysoka Komisjo, które legły u podstaw takiego sformułowania. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Dziękuję bardzo.

Czy ta odpowiedź jest wystarczająca?

Senator Sergiusz Plewa:

Powiedzmy, że wystarczająca, z tym, że mnie nie zadowala. Jestem absolutnie przekonany, że tam, gdzie jest fakultatywa, zawsze istnieje możliwość manipulacji. W ustawie musi być określenie ścisłe, konkretne – tak albo nie. Jeżeli są widełki, to w nich grasują, niestety, biurokraci. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Czy ktoś jeszcze chce zabrać głos?
Proszę bardzo.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Maciej Telec:**

Dziękuję bardzo.

Chcę zwrócić uwagę na jedną kwestię. Takie sprawy, jak nakładanie opłat, sposób ich obliczania i wysokość, to materia, która powinna być określona w ustawie. Potwierdza to orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego. W tym wypadku całość tej materii została przekazana do rozporządzenia, a więc wydaje się, że przynajmniej rzecz tak podstawowa, jak maksymalne stawki tych opłat, powinna znaleźć się w rozporządzeniu ministra. Te sprawy nie mogą być kształtowane w sposób zupełnie dowolny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Czy pan minister chce w tej kwestii zabrać głos?

**Dyrektor Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej
w Ministerstwie Infrastruktury
Jerzy Miszczuk:**

Dziękuję uprzejmie.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Pragnę zwrócić uwagę, że kwestii, którą omawiamy, czyli wysokości opłat, w art. 8 poświęcone są dwa ustępy: ust. 3 i ust. 4. Ust. 3 w formie obligatoryjnej zobowiązuje ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do określenia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, sposobu ustalania opłat za czynności związane z badaniami, akredytacją itd. Stawki tych opłat powinny zapewnić pokrycie kosztów przeprowadzenia tych czynności i jest to delegacja, która w sposób jednoznaczny obliguje ministra do określonych działań. Ust. 4 jest jakby uzupełnieniem i mówi, że minister może, w drodze rozporządzenia, określić maksymalne wysokości opłat z uwzględnieniem poniesionych kosztów. A więc, w naszym przekonaniu, jest tu obowiązek do określenia opłat za czynności, o których mowa w ust. 1 tego artykułu. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Czy ktoś z państwa senatorów chce zabrać głos?

W takim razie ja chcę zabrać głos, jeżeli można. Wydaje mi się, że jednak powinna tu być konsekwencja. W art. 8 ust. 3 mamy w zasadzie obligatoryjność, a ust. 4 wprowadza element fakultatywności. Sądzę, że logika powinna zmierzać w takim kierunku, żeby zapisy ust. 3 i ust. 4 były tożsame. Popieram także uwagę kolegi senatora. Podobną poprawkę przygotowało Biuro Legislacyjne.

Czy ktoś z kolegów senatorów chce przejąć tę poprawkę? Bardzo proszę.

W takim razie proponuję głosowanie.

Kto z państwa senatorów jest za jej przyjęciem?

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Przechodzimy do uwagi trzeciej. Tu w zasadzie jest zgodność.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Czy przejmiesz tę poprawkę, Sergiusz?

W takim razie tę poprawkę również przejmuje kolega Sergiusz Plewa.

Proponuję głosowanie.

Kto jest za poprawką, która wyszczególniona jest w uwagach szczegółowych przygotowanych przez Biuro Legislacyjne?

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Głosowaliśmy nad dwoma poprawkami i teraz głosujemy nad całą ustawą wraz z przyjętymi poprawkami.

Kto jest za?

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Dziękuję uprzejmie.

Na sprawozdawcę komisji proponuję zająć panią kapitan Czesławę Christową.

(Senator Czesława Christowa: Dziękuję uprzejmie.)

Dziękujemy bardzo.

Wyczerpaliśmy materię punktu pierwszego naszego dzisiejszego posiedzenia i przechodzimy do punktu drugiego, ale poczekamy jeszcze na legislatora. Mamy tu wiele poprawek, bo aż trzydzieści propozycji i najlepiej było by, gdyby ministerstwo zgodziło się ze wszystkimi.

(Brak nagrania)

Przechodzimy do punktu drugiego: rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz o zmianie niektórych innych ustaw w związku z wdrażaniem przepisów prawa do Unii Europejskiej.

O zabranie głosu proszę pana ministra Górskiego.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Witold Górski:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Jak pan przewodniczący zauważył, tych uwag jest o wiele więcej, na znaczną część z nich godzimy się, ale proponuję, żebyśmy przystąpili do omawiania ich po kolei.

(Przewodniczący Marian Lewicki: Oczywiście, bardzo proszę.)

Z pierwszą uwagą, niestety, nie możemy się zgodzić, bowiem, naszym zdaniem, tytuł ustawy został sformułowany prawidłowo, zgodnie z nową techniką legislacyjną.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Czy przyjmujemy taką konwencję, że będziemy mówili o uwagach i próbowali je rozstrzygać? Jeżeli nie, to i tak będziemy do nich wracać.

Czy możemy pracować w ten sposób?

(Głos z sali: Tak, możemy.)

Dziękuję bardzo.

Rozumiem, że tutaj sprawa jest zasadnicza, bo chodzi o tytuł.

Bardzo proszę, żeby był pan uprzejmy ustosunkować się do propozycji poprawki, którą sformułowało biuro.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

Dziękuję uprzejmie.

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

Niestety, naszym zdaniem, tytuł ustawy został sformułowany niezgodnie z zasadami techniki prawodawczej, określonymi w rozporządzeniu prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. Pozwolę sobie zacytować § 96 ust. 2 tego rozporządzenia, który stanowi: „iż jeżeli jedną ustawą zmienia się wiele ustaw i wymienienie w tytule ustawy nowelizującej tytułów wszystkich zmienianych ustaw powodowałoby, że tytuł ustawy nowelizującej byłby rażąco długi, można wyjątkowo sformułować go przy użyciu zwrotu «ustawa o zmianie ustaw» i ogólnie podać ich wspólny przedmiot, albo «ustawa o zmianie ustawy oraz niektórych innych ustaw», wymieniając tylko tytuł podstawowej ustawy nowelizowanej”. Ani jedna ani druga możliwość nie została w omawianym przez nas przypadku wykorzystana. Alternatywą dla propozycji Biura Legislacyjnego byłoby sformułowanie „ustawa o zmianie ustawy” przy podaniu ich wspólnego przedmiotu. Tutaj konieczność taka nie zachodzi. Mamy z nią do czynienia w przypadku ustawy horyzontalnej, gdzie jedną ustawą zmieniamy kilkadziesiąt innych ustaw i w związku z tym niezbędne jest podanie ich wspólnego przedmiotu. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Bardzo proszę, Panie Ministrze. Tu jest do rozstrzygnięcia dość istotna kwestia.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Witold Górski:

Mam propozycję, Panie Przewodniczący, byśmy zastosowali się do zaleceń Biura Legislacyjnego Sejmu. Może obydwie biura skontaktują się w sprawie tytułu tej ustawy, bo my zrealizowaliśmy w tym punkcie zalecenia biura Sejmu.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Akuratnie dzisiaj nie możemy liczyć na to, że biura będą się kontaktowały. Musimy to rozstrzygnąć teraz, chyba, że zgodzimy się na postawienie tej sprawy na obradach plenarnych. Ale to byłaby propozycja chyba za daleko idąca.

Koleżanka senator chce zabrać głos.

Bardzo proszę.

Senator Czesława Christowa:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chcę zadać pytanie: jaki wpływ na jakość ustawy będzie miało uwzględnienie takiej poprawki? Myślę, że żadnego. Być może, strona rządowa ma inne zdanie na ten temat. Jeżeli uwzględnimy tę poprawkę, to będziemy w zgodzie z przepisami, którymi jednak powinniśmy się kierować, a Sejm dostanie nauczkę i więcej nie będzie podpowiadać rozwiązań, które są sprzeczne z rozporządzeniem.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Moim zdaniem, tytuł ustawy naprawdę nie ma znaczenia.

Przewodniczący Marian Lewicki:

To wiemy, aczkolwiek kiedy zastanawiamy się nad takimi szczegółami, powinna nam towarzyszyć logika i dbałość o czystość językową.

Jeszcze pan Piotr chciał zabrać głos.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Pozwolę sobie tylko dodać, że tytuł ustawy rzeczywiście uległ zmianie w Sejmie, ale nie w zakresie konstrukcji. Zmieniona została tylko końcówka. W projekcie rządowym było sformułowanie „w związku z transpozycją przepisów prawa Unii Europejskiej” i to również był błąd, który został zastąpiony innym błędem – „w związku z wdrażaniem przepisów prawa Unii Europejskiej”. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

W takim razie rozumiem, że koleżanka Christowa przejmie tę poprawkę, a ja proponuję, żebyśmy nad nią głosowali i szli dalej. Zgoda?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

W takim razie do głosowania nad tą poprawką przejdziemy później.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ale w tej chwili, Panie Senatorze, nie ma kworum.

Przechodzimy do następnej poprawki.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Zgadzamy się, Panie Przewodniczący.

Przewodniczący Marian Lewicki:

W takim razie nie ma o czym mówić.

Przechodzimy do poprawki trzeciej.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Tutaj nie możemy się zgodzić. Jest to, naszym zdaniem, niezgodne z nową techniką legislacyjną.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Bardzo proszę, Panie Piotrze.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Niestety, z przykrością muszę stwierdzić, że nie zgadzam się z panem ministrem. Zarówno pod rządami starych jak i nowych zasad, ani w stosunku do umów międzynarodowych, ani do innych aktów normatywnych nie istniał i nie istnieje wymóg, by przytaczając określony tytuł, dodawać sformułowanie „wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi w trybie określonym odrębnymi przepisami”. Takiej formuły się nie stosuje. Przytaczając określony tytuł ustawy, też tak nie mówimy, ponieważ jest oczywiste, że jeżeli następuje stosowne odesłanie, to jest to – w przypadku, gdy inny przepis nie stanowi inaczej – odesłanie o charakterze dynamicznym, a więc do każdorazowej treści aktu normatywnego. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Jest to rzeczywiście problem, ale szukajmy kompromisu.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

To jest podobny przypadek. Znowu posłuchaliśmy Biura Legislacyjnego Sejmu. Przepraszam. Nic nie mówię na Sejm, ale zasugerowaliśmy się jego zdaniem.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Sądzę, że jest to dobra poprawka, bardzo precyzyjnie sformułowana przez pana Piotra, a więc nie powinna wywoływać dalszych dyskusji.

Czy ktoś z państwa senatorów chce zabrać głos?

Proszę bardzo.

Senator Czesława Christowa:

Chcę tylko zadać pytanie, Panie Przewodniczący. Czy jeśli, zgodnie z pana propozycją, ten fragment skreśli się, to sens ustawy zmieni się?

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Sens się nie zmieni. Jest to propozycja znajdująca się również w przedłożeniu rządowym, naszym zdaniem, niepotrzebna. Dziękuję.

Senator Czesława Christowa:

Chcę zauważyć, że tutaj też stylistycznie nie jest ładnie – „od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej”. Jeśli ten fragment nawet miałby zostać, to należy zmienić styl. Myślę, że można tę poprawkę przyjąć. Taka jest moja opinia. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Czy pan dyrektor Miszczuk chce coś powiedzieć?

(Dyrektor Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury Jerzy Miszczuk: Tak.)

Bardzo proszę.

**Dyrektor Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej
w Ministerstwie Infrastruktury
Jerzy Miszczuk:**

Dziękuję uprzejmie.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Za utrzymaniem brzmienia w wersji przyjętej przez Sejm przemawia jeszcze jedna przesłanka – Dyrektywa 2002/84 Parlamentu Europejskiego i Rady z 5 listopada 2002 r., zmieniająca dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki. Tutaj jest zasada, że ilekroć jest mowa o konwencjach międzynarodowych, wymienianych między innymi w ustawie o bezpieczeństwie morskim, to dodaje się „w ich zaktualizowanych wersjach”. Chodzi o to, by wszystkie państwa członkowskie stosowały wszystkie zmiany wprowadzone do konwencji. Tego rodzaju redakcja została więc zaproponowana dlatego, że kierowaliśmy się, między innymi, przesłankami wynikającymi z postanowień powołanej przeze mnie dyrektywy oraz dlatego, że jest to kolejna nowela ustawy o bezpieczeństwie morskim, mająca na celu pełne dostosowanie naszego prawa wewnętrznego do prawa unijnego. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Zapewne pan Piotr chce coś jeszcze powiedzieć w tej materii?

Proszę bardzo.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Nie przedłużając tego delikatnego sporu, chcę jedynie dodać, że w przypadku każdego aktu normatywnego oczywiste jest, iż odesłanie obowiązuje również w stosunku do każdej aktualizacji danego aktu i nie ma to naprawdę nic wspólnego z prawem Unii Europejskiej.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Panie Przewodniczący, żeby nie przedłużać, zgadzamy się.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Dobrze.

Kto chce przejąć tę poprawkę?

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Te wyrazy „w stosunku” też mi się nie podobają.)

Słusznie, Panie Ministrze, na to zwracała uwagę pani senator Christowa, ale to będzie skreślone.

W takim razie pozwolę sobie wrócić do poprawek pierwszej, drugiej i trzeciej. Będziemy nad nimi głosować. Blokiem?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Możemy blokiem.

Te poprawki przejmuje senator Christowa.

Kto jest za poprawkami pierwszą, drugą i trzecią?

Dziękuję. Jednogłośnie za.

W takim razie poprawka czwarta.

Panie Ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Witold Górski:

Poprawka jest zasadna.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Czy ktoś z senatorów chce zabrać głos?

W takim razie tę poprawkę przejmuje koleżanka senator i głosujemy.

Kto jest za przyjęciem poprawki?

Dziękuję bardzo. Jednogłośnie za.

Poprawka piąta.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

Dyrektor Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury

Jerzy Miszczuk:

Wysoka Komisjo, jeśli idzie o poprawkę, która dotyczy zmiana brzmienia art. 16a ust. 3, to jesteśmy za tym, aby pozostać przy redakcji przyjętej przez Sejm. Jest to bowiem ścisła realizacja stosownej dyrektywy. Zmiana zaproponowana przez Biuro Legislacyjne Senatu może wypaczyć sens merytoryczny przepisu, który zawiera wprost powołanie się na dyrektywę bardziej rygorystyczną w swoich postanowieniach od Konwencji SOLAS oraz jednoznaczne stwierdzenie, iż przepisy dyrektywy w pełni stosuje się od 1 maja bieżącego roku. Przy tego rodzaju sformułowaniu, jakie proponuje biuro, może być również brana pod uwagę Konwencja SOLAS, która jest liberalniejsza i wobec tego spotkamy się z zarzutem niepełnego wdrożenia standardów unijnych do prawa wewnętrznego.

Podobne względy mają znaczenie w odniesieniu do następnej poprawki, gdzie mówimy o harmonogramach wyposażenia statków w rejestratory danych z podróży. A więc, Wysoka Komisjo, jeśli idzie o poprawki piątą i szóstą, jesteśmy za utrzymaniem brzmienia przyjętego przez Sejm. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Jeżeli dobrze rozumiem, poprawki, które zaproponowało Biuro Legislacyjne, mają charakter zmiękczający bardziej rygorystyczne postanowienia. Czy tak mogę odebrać wypowiedź pana dyrektora?

**Dyrektor Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej
w Ministerstwie Infrastruktury
Jerzy Miszczuk:**

W naszym przekonaniu, Panie Przewodniczący, brzmienie zaproponowane przez Biuro Legislacyjne Senatu nie określa jednoznacznie, że powinny to być harmonogramy określone w dyrektywie unijnej. Można więc będzie domniemywać, że chodzi tutaj o harmonogram określony w Konwencji SOLAS. A, jeszcze raz podkreślam, te dyrektywy są bardziej rygorystyczne niż Konwencja SOLAS.

Przewodniczący Marian Lewicki:

W takim razie, Panie Piotrze, proszę odnieść się do tej sprawy.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Dziękuję uprzejmie.

Szanowni Państwo, problem poruszony przez pana dyrektora pojawia się w Senacie nie po raz pierwszy i zapewne nie po raz ostatni. Chcę zwrócić uwagę na dwie zasadnicze kwestie. Po pierwsze, zgodnie z art. 92 ust. 1 konstytucji, każdy przepis upoważniający do wydania rozporządzenia musi zawierać wytyczne, które mają być, na gruncie danej delegacji ustawowej, konkretnymi wskazówkami, wyznaczającymi treść rozporządzenia lub sposób ukształtowania tej treści. Za wytyczną w rozumieniu art. 92 konstytucji nie można więc uznać odwołania się do postanowień choćby najbardziej słusznej dyrektywy, gdyż to, czy Polska będzie czy nie będzie realizować wymagania określone w dyrektywach, nie jest uzależnione od przywołania w przepisie upoważniającym konkretnej dyrektywy, lecz od właściwej treści danego aktu wykonawczego, którego zadaniem będzie implementacja tej dyrektywy.

Po drugie, od 1 maja, czyli od dnia, w którym Polska stanie się członkiem Unii Europejskiej, obowiązek zapewnienia skuteczności prawa wspólnotowego w krajowym porządku prawnym będzie wynikać z istoty traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, a nie z tego, że w danym przepisie upoważniającym odwołamy się do przepisów prawa Unii Europejskiej w ogólności, czy do konkretnej dyrektywy, czy też – co byłoby jeszcze większym błędem – do konkretnego rozporządzenia.

W związku z tym, konkludując, uważam, iż zagrożenia, o którym mówił pan dyrektor, nie ma, natomiast z całą pewnością tak sformułowany przepis upoważniający nie zawiera wytycznej, o której mowa w art. 92 konstytucji. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Jeszcze pani senator chciała zabrać głos.
Proszę bardzo.

Senator Czesława Christowa:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Uważam, że tutaj dotykamy materii merytorycznej. Proszę sprawdzić, jak poprawka ta różni się od sformułowania z ust. 3. Przeczytam oryginał: „Minister właści-

wy do spraw gospodarki morskiej określi w drodze rozporządzenia harmonogram wyposażenia statków w system AIS w zależności od ich rodzaju, roku budowy oraz kategorii statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w ten system”. Pana propozycja jest następująca: „Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi w drodze rozporządzenia harmonogram wyposażenia statków w system AIS oraz kategorię statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w ten system, biorąc pod uwagę rodzaje statków i rok budowy statków”. Tu została przedstawiona część, co zmienia sens.

Wczytując się w tę zmianę, doszłam do wniosku, że chyba nie wolno nam stosować takich sformułowań stylistycznych w tym fragmencie, ponieważ to ma wpływ na materię. Nie wiem, czy taka jest również opinia przedstawicieli rządu. Uważam, że nie powinniśmy zmieniać propozycji rządowej, czyli ustawy, którą otrzymaliśmy z Sejmu.

Druga część uwagi, dotycząca sprawy, o której pan mówił, nie jest mi tak dokładnie znana. Ogólnie rzecz biorąc, nie wolno nam jednak ingerować w meritum sprawy, jeżeli zamiana taka obniży jakość tego przepisu.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Bardzo proszę, Panie Piotrze.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Pani Senator, mogę odpowiedzieć tak: oczywiście zgadzam się, że tę zmianę można odczytywać, w pewnym sensie, jako merytoryczną. Ale pragnę jednocześnie zwrócić uwagę na fakt, iż, moim zdaniem, nie ma podstaw, by sądzić, że wytyczna, w myśl której minister określa kategorię statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w VDR, czy z obowiązku wyposażenia w system AIS w zależności od rodzajów statków i roku ich budowy, stoi w sprzeczności z dyrektywą.

Wręcz przeciwnie, obowiązek zapewnienia skuteczności dyrektywy w prawie polskim będzie od 1 maja odnosił się do każdej materii. Można oczywiście postulować zastosowanie tutaj różnych wytycznych, ale pozostaje problem polegający na tym, że w bardzo wielu przepisach tej ustawy, zamiast sformułować precyzyjne wytyczne, powołujemy się, niestety – co prawdopodobnie niedługo wytknie nam Trybunał Konstytucyjny – na konkretne przepisy dyrektywy.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Co na to państwo z ministerstwa?
Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

**Dyrektor Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej
w Ministerstwie Infrastruktury
Jerzy Miszczuk:**

Dziękuję bardzo.
Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Nic nie dzieje się bez powodu, dlatego też przy formułowaniu poszczególnych norm prawnych braliśmy pod uwagę rozwiązania przyjęte w innych ustawach, nad któ-

rzymi równolegle toczą się prace w parlamencie. Cała ustawa horyzontalna przy tworzeniu delegacji posługuje się określeniem wytycznych, powołującym się na przepisy Unii Europejskiej. Taki oficjalny trend jest w tej chwili prezentowany przez Urząd Komitetu Integracji Europejskiej.

Oczywiście w pełni podzielamy pogląd pani senator Christowej, że w ewentualnym przyjęciu zmiany brzmienia art. 16a i art. 16b można dopatrzeć się zmiany merytorycznej, na co absolutnie nie możemy się zgodzić.

Chcę podnieść jeszcze jedną kwestię natury porządkowej. 10 marca bieżącego roku odbyło się spotkanie przedstawicieli: Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej, Biura Legislacyjnego Sejmu, Biura Legislacyjnego Senatu, Rządowego Centrum Legislacji i Biura Studiów i Ekspertyz Sejmu, podczas którego uzgodniono pewne zasady formułowania delegacji do wydawania aktów wykonawczych. Chodzi o to, że formułując delegację, należy posługiwać się odwołaniem do konkretnych dyrektyw Unii Europejskiej. Mając to wszystko na uwadze, przyjęliśmy taką a nie inną konstrukcję, i dlatego opowiadamy się za pozostawieniem brzmienia art. 16a i art. 16b w wersji uchwalonej przez Sejm. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Nieodpartą pokusę wypowiedzenia się ma pan mecenas.
Proszę bardzo.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Jedno sprostowanie, jeśli Wysoka Komisja pozwoli. Biuro Legislacyjne nigdy nie podpisało żadnego dokumentu zezwalającego na formułowanie wytycznych w sposób zaprezentowany w tej ustawie. Pan dyrektor Mischuk mówi prawdopodobnie o dokumencie dotyczącym cytowania aktów prawa wspólnotowego, nie zaś formułowania – przepraszam za sformułowanie – *quasi* wytycznych. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Rozumiem, że zakończyliśmy dyskusję, bo ona już do niczego nie prowadzi.
Czy państwo senatorowie mają pytania? Nie.
W takim razie kto chce przejąć te poprawki?
Kolega Sergiusz, tak?
(*Senator Sergiusz Plewa: Jeżeli można?*)
Tak, proszę bardzo.

Senator Sergiusz Plewa:

Jeżeli chodzi o poprawkę czwartą...
(*Przewodniczący Marian Lewicki: Chyba piątą.*)
(*Głos z sali: Piątą i szóstą.*)
(*Przewodniczący Marian Lewicki: Piątą i szóstą.*)

Piątą i szóstą. Moim zdaniem, szczególnie jeżeli chodzi o poprawkę piątą, Biuro Legislacyjne ma chyba rację – jej obecne sformułowanie jest absolutnie jasne. Dziękuję.

(Przewodniczący Marian Lewicki: Proponowane przez Biuro Legislacyjne?)

Tak, tak.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Ponieważ poprawki te dotyczą właściwie tej samej materii, proponuję, abyśmy głosowali nad obydwoma.

(Głos z sali: Ale pan minister jest przeciwny poprawce.)

Tak, jest przeciwny i poprawce piątej, i szóstej.

Jeszcze pan mecenas.

Proszę bardzo,

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

Panie Przewodniczący, z tym samym problemem stykamy się w propozycji poprawki jedenastej, gdzie mowa jest o wiążących Rzeczpospolitą Polską umowach międzynarodowych, a także w propozycji poprawek osiemnastej, dziewiętnastej i dwudziestej drugiej. Wszystkie dotyczą tego samego problemu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Proponuję, żebyśmy później do nich przeszli. Na razie pozostaniemy przy tych dwóch. Jeszcze koleżanka Christowa.

Proszę bardzo.

Senator Czesława Christowa:

Chcę wrócić do pierwszej części mojej wypowiedzi i uzupełnić. Pan był uprzejmy zmienić tutaj styl, a także przełożyć fragmenty zdania i nic pan o tym nie mówi. Nie możemy zmieniać pierwszej części tego zdania, ponieważ zmienimy merytum, a o tym pan w ogóle nie wspomniał, uzasadniając tę poprawkę.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Ta zmiana idzie daleko głębiej, aniżeli kwestie, o których mówiliśmy. Bardzo proszę, Panie Piotrze.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

Dziękuję uprzejmie.

Pani Senator, uprzejmie wyjaśniam, że zarówno w propozycji poprawki piątej, jak i w propozycji poprawki szóstej mamy do czynienia z koniecznością uregulowania w rozporządzeniu dwóch materii. Z jednej strony, jest to odpowiedni harmonogram, a z drugiej – określenie kategorii statków zwolnionych z obowiązku wyposażania odpowiednio w AIS i VDR. W związku z tym wytyczna musi dotyczyć zarówno pierw-

szego, jak i drugiego elementu. Jeżeli pozostawimy brzmienie zaproponowane przez rząd i uchwalone przez Sejm, to powstanie problem, dotyczący kategorii statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w system AIS i system VDR.

Naszym zdaniem, brak jest podstaw do twierdzenia, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, będąc w zgodzie z dyrektywami, nie może, biorąc pod uwagę rodzaje statków i rok budowy statków, uregulować tej problematyki. Naszym zdaniem, takiej sprzeczności nie ma.

Oczywiście pani senator może wyrażać swój merytoryczny sprzeciw, ale komisja i Senat są uprawnione do wszelkich zmian merytorycznych, jeśli tylko uznają je za stosowne. Tylko tego rodzaju motywacja legła u podstaw tej zmiany, o której słusznie wspomniała pani senator.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Czy możemy uznać, że zakończyliśmy dyskusję?

W takim razie, ponieważ poprawki piąta i szósta zostały przejęte przez senatora Plewę, proponuję głosowanie.

Kto jest za przyjęciem dwóch tych poprawek? (3)

Kto jest przeciw? (2)

Obydwie poprawki zostały przyjęte większością głosów.

Poprawka siódma.

Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Poprawka siódma jest zasadna, zgadzamy się.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Proszę bardzo.

Senator Czesława Christowa:

Panie Senatorze, chcę zadać pytanie. Jeżeli już wszystkie wyższe szkoły morskie są akademiami, to czy nie należy wprowadzić do ustawy określenia „akademie morskie”. Kiedy formułowana była ta ustawa, jedna ze szkół morskich w Szczecinie nie miała jeszcze miana akademii. Tutaj chodzi o uczelnie nadzorowane przez ministerstwo i będące uczelniami resortowymi. Tylko ich dotyczy ta ustawa. W związku z tym mam propozycję – tam, gdzie w ustawie jest wyrażenie „wyższe szkoły morskie” należy wpisać „akademie morskie” i w ten sposób wyeliminować inne poprawki.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Ale to jest poprawka daleko idąca, dalej niż ta, którą omawiamy w tej chwili.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Czy mogę, Panie Przewodniczący?*)

Bardzo proszę, oczywiście.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Pani Senator, my też myśleliśmy nad tym, ale nazwa „wyższe szkoły morskie” jest bardziej uniwersalna. W Gdyni jest prywatna szkoła morska, prawie wyższa, tuż obok, przy Dalmorze. Pojęcie „akademia” jest ograniczające. Pani senator ma rację, że już w tej chwili wszystkie te uczelnie są akademiemi: Akademia Marynarki Wojennej, Akademia Morska w Gdyni i w Szczecinie. Ale gdy powstanie prywatna wyższa szkoła morska, to ta nazwa jej nie obejmie.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Wtedy już nie będzie mogła...
Bardzo proszę, Pani Senator.

Senator Czesława Christowa:

Uważam, że nie po to podwyższamy rangę wszystkich uczelni morskich, żeby potem obniżać poziom kształcenia. Szkoły, których dotyczy ta ustawa, mają uprawnienia STCW i bardzo wysoki poziom. W związku z tym, dopóki prywatna uczelnia nie będzie miała takiego samego standardu kształcenia, nie można myśleć o niej w ustawie, rozwiązującej ten problem i podwyższającej jakość kształcenia właśnie w związku z bezpieczeństwem morskim.

Dlatego proponuję poprawkę: wszędzie tam, gdzie w ustawie są „wyższe szkoły morskie”, należy zmienić to wyrażenie na „akademie morskie”, ponieważ wtedy ustawa obejmie trzy akademie zapewniające wysoki poziom kształcenia. Prywatna uczelnia, nawet jeżeli będzie nazywać się „prywatna wyższa szkoła morska”, nie będzie spełniała wszystkich kryteriów, które spełniają akademie, w tym Akademia Morska w Gdyni, Akademia Marynarki Wojennej i Akademia Morska w Szczecinie.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Rozumiem pewną emocję towarzyszącą tym określeniom, zwłaszcza po ostatniej zmianie nazwy akademii w Szczecinie. Proponuję jednak, abyśmy przeszli do konkluzji, bo mam konkretną propozycję poprawki. Chyba, że ktoś ma nieodpartą ochotę zabrać jeszcze głos w tej sprawie.

Głosujmy nad tą poprawką, o ile jest chętny do jej przejęcia.

(Głos z sali: W brzmieniu...)

W brzmieniu, które jest w tej chwili zaproponowane. Ministerstwo zgadza się z treścią, a my w zasadzie mówimy o nazwie i zupełnie niepotrzebnie zawężamy dyskusję.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

To dotyczy, Panie Przewodniczący, tylko jednego zakresu STCW...

(Zastępca Przewodniczącego Marian Lewicki: Dokładnie.)

...czyli bezpieczeństwa.

Pani Senator, teoretycznie może powstać prywatna szkoła o poziomie wyższym niż akademie.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Teoretycznie tak.

Widzę, że pani senator ma nieodpartą pokusę zabrania głosu.

Senator Czesława Christowa:

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący.

O tym zadecyduje komisja. Sądzę, iż mam rację, ale oczywiście istnieje demokracja i ona tutaj przesądzi.

Mam jednak inny problem, dotyczący tego ustępu. W czwartym wierszu tej poprawki czytam: „W zakresie spraw objętych postanowieniami konwencji STCW lub przez ośrodki uznane w drodze decyzji”. Czyjej decyzji? Ośrodki te są nadzorowane przez właściwego dyrektora urzędu morskiego. One na pewno są nadzorowane przez tego dyrektora, ale czy to dotyczy także decyzji? O co chodzi? Czy dyrektor urzędu morskiego będzie decydował o tym, który ośrodek będzie miał uprawnienia do szkolenia? Jak należy to rozumieć i czy takie sformułowanie nie obniży poziomu kształcenia dla bezpieczeństwa?

Czyli mam dwa problemy. Pierwszy dotyczy określenia „akademie”. Drugi polega na tym, żeby urzędy morskie nie miały uprawnień, które *de facto* obniżą poziom bezpieczeństwa morskiego.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Jest to kwestia istotna, jednak w tej dyskusji wychodzimy daleko poza to, co zostało zaproponowane w poprawce.

Mam taką propozycję – jeżeli nie wyczerpaliśmy kwestii, o której mówiła pani senator, to można to zrobić na posiedzeniu plenarnym. Zachęcam do takiego rozwiązania. Wtedy można będzie sformułować konkretną poprawkę i przedstawić ją na posiedzeniu.

Pani Senator, czy zgadza się pani na takie podejście do sprawy?

W tej chwili musielibyśmy formułować zupełnie nowe wnioski.

Senator Czesława Christowa:

Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, zbieramy się jako komisja nie tylko po to, by analizować poprawki zgłoszone przez Biuro Legislacyjne, ale także po to, by wnosić nasze własne.

(Przewodniczący Marian Lewicki: Ale to jest inna kwestia.)

Mam propozycję, żeby przy pomocy Biura Legislacyjnego sformułować tę moją poprawkę. Możemy nad nią nie głosować, ja się dostosuję. Nie można jednak zostawić tej sprawy, nie myśląc o poziomie kształcenia.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Nie jest moją intencją przechodzenie obok spraw, o których mówiła pani senator, nie mamy jednak gotowej poprawki i to nam w tej chwili przeszkadza. Musielibyśmy ją sformułować.

Jeszcze pan Piotr, bardzo proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

Panie Przewodniczący, wydaje mi się, że propozycja pani senator, dotycząca zmiany nazewnictwa – z którą nie zgadzam się i potem powiem, dlaczego – wiąże się z propozycją Biura Legislacyjnego, mianowicie z poprawkami ósmą i dziesiątą. W związku z tym proponuję rozpatrzenie poprawki siódmej i powrót do problemu, który poruszyła pani senator, przy poprawkach ósmej i dziesiątej.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Właściwie wstrzeliłem się tą moją propozycją, a pan ja podsumował.

Dziękuję bardzo, Panie Piotrze.

Czy możemy głosować nad tą poprawką?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

W brzmieniu, które zaproponowało Biuro Legislacyjne w pkt 7.

Kto chce przejąć tę poprawkę? Przejmuje ją pan senator Łęcki.

Głosujemy.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (4)

Kto jest przeciwny? (1)

Poprawka została przyjęta większością głosów, zgodnie z regułami demokratycznymi. Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do poprawek ósmej i dziesiątej, bo dotyczą one kwestii poruszonej przez panią senator.

Bardzo proszę.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Witold Górski:

Pozostajemy przy przedłożeniu rządowym, Panie Przewodniczący, czyli nie zgadzamy się.

Przewodniczący Marian Lewicki:

W takim razie będziemy próbowali...

Proszę bardzo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

Chcę wyjaśnić motyw tych poprawek. W ust. 6 zostało użyte następujące sformułowanie: „szkolenie, o których mowa w ust. 4 i ust. 5, są prowadzone przez wyższe szkoły morskie, uznane i nadzorowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej”. Takie wyrażenie oznacza, iż określone szkolenia mogą być prowadzone jedynie przez podmiot, który spełnia dwa warunki: po pierwsze, został uznany przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej – i co do tego zastrzeżenia nie wnosimy – oraz, po drugie, jest przez ten podmiot nadzorowany.

Mamy tu do czynienia z problemem konstytucyjnym, poruszonym również w pewnym sensie przez pana ministra. Tak sformułowany przepis wyklucza prowadzenie tych szkoleń przez spełniający warunki merytoryczne i uznany podmiot prywatny, co budzi zasadnicze wątpliwości z punktu widzenia konstytucyjnej zasady równości, jak również ustawy o szkolnictwie wyższym. Naszym zdaniem, szkolenia powinny być prowadzone przez podmioty uznane jako ośrodki przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej albo przez właściwego dyrektora urzędu morskiego. Czy są to ośrodki o charakterze państwowym, czy też niepaństwowe, to już kwestia dalsza. Równouprawnienie podmiotów w tym zakresie powinno obowiązywać szczególnie, gdyż tak sformułowane postanowienie naraża się na zarzut niekonstytucyjności. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

To jest poważna kwestia.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

Czy potrzebujemy chwilę czasu?

(Dyrektor Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury Jerzy Miszczuk: Cały czas analizujemy, Panie Przewodniczący.)

Tak, tak, rozumiem.

**Dyrektor Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej
w Ministerstwie Infrastruktury
Jerzy Miszczuk:**

Dziękuję uprzejmie.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Chcę dodać jedną rzecz do wyводу pana mecenasa, który nie doczytał się pewnych wyrazów, mówiąc o nadzorze ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW. Nadzór ministra nie oznacza, że to ma być podległość służbowa. Nadzór ten obejmuje tylko wycinek działalności wyższych szkół morskich i jest w pełni zgodny z postanowieniami Prawidła 1/6 Konwencji STCW, która stanowi, że każda strona zapewni, aby szkolenie i ocena członków załóg, zgodnie z wymaganiami konwencji, były administrowane, nadzorowane i kontrolowane zgodnie z przepisami Sekcji A1\6 kodu STCW, oraz aby osoby odpowiedzialne za szkolenie i ocenę kompetencji członków załóg były odpowiednio wykwalifikowane. Nadzór jest konsekwencją uznania.

W momencie przeprowadzania procedury uznawania powinny być spełnione wszystkie wymagania określone zarówno konwencją, jak i dyrektywą unijną o minimalnym wyszkoleniu marynarzy. Wyraz „nadzorowany” musimy jednak utrzymać po to, żeby był tytuł prawny do bieżących, czy wyrwykowych kontroli, dotyczących tego, czy warunki, na których uznanie nastąpiło, są w dalszym ciągu przestrzegane, bowiem ma to niebagatelny wpływ na poziom szkolenia. I tu jest rozgraniczenie. Jeśli chodzi o wyższe szkoły morskie, to bez względu na podległość służbową, uznanie następuje w drodze decyzji ministra. Inne ośrodki szkoleniowe, szkolące na poziomie pomocniczym, na najniższe świadectwa kwalifikacyjne, są uznawane i nadzorowane w drodze decyzji administracyjnej właściwego dyrektora urzędu morskiego.

Uważamy, Wysoka Komisjo, że jest to konstrukcja pod względem merytorycznym poprawna, która czyni zadość zarówno wymogom Konwencji STCW, jak i stosownej dyrektywy unijnej. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Panie Mecenasiu, bardzo proszę.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Wysoka Komisjo, czytają ten przepis dwukrotnie – wczoraj i dzisiaj – doszedłem, niestety, do odmiennego wniosku niż pan dyrektor. Problem polega na tym, że wyższe szkoły o charakterze niepublicznym są, na mocy ustawy o szkolnictwie wyższym, nadzorowane przez ministra właściwego do spraw szkolnictwa wyższego. W związku z tym nie mogą być nadzorowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki, nawet jedynie w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW. Widzę tutaj bardzo poważny problem, Panie Dyrektorze, o charakterze systemowym. W naszym przekonaniu, nawet przy uściśleniu zakresu spraw objętych nadzorem, taka regulacja wyklucza prowadzenie tych szkoleń przez podmioty prywatnoprawne. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Czy pani senator nam pomoże? Bardzo prosimy.

Senator Czesława Christowa:

Podzielam w pełni argumentację przedstawioną przez stronę rządową. Dokumenty wydane przez inne ośrodki, nienadzorowane w zakresie, o którym mówił pan dyrektor, nie będą uznawane w świecie. To są zupełnie inne przepisy międzynarodowe. Dawne wyższe szkoły morskie, a teraz akademie, funkcjonują w systemie kształcącym kadry dla całego świata. Tam obowiązuje prawo i tego problemu nie można rozpatrywać w ten sposób.

Uważam, że pan co do zasady ma rację. Jeżeli jednak przyjmimy regulację, która nigdy nie obowiązywała i nie będzie obowiązywać w innych krajach, a tylko Polskę, to wpłyniemy na obniżenie jakości tej ustawy, a przede wszystkim jakości kształcenia, ponieważ na świecie była i jest taka tradycja, że tylko ministerstwo jest odpowiedzialne za przygotowanie kadr morskich. Musimy dokładnie nadzorować wszystkie procedury związane z kształceniem. Przecież żeby przeprowadzić taki kurs czy szkolenie, trzeba mieć bardzo dużo środków technicznych, a także dokumentację i uprawnienia. To nie dzieje się z dnia na dzień.

Nie wnikając już w dalszą argumentację, proponuję, żebyśmy nie pogarszali jakości tej ustawy. Nad tym problemem zastanawiał się także Sejm. Ja, jak szanowni senatorowie pamiętają, przed chwilą głosowałam przeciw, myśląc o tym właśnie, żeby nie obniżać poziomu jakości szkolenia przez objęcie ustawą innych ośrodków, które nie będą spełniały warunków, jakie mają w tej chwili trzy akademie, posiadające

uprawnienia i nadzorowane w zakresie STCW przez ministerstwo właściwe do tych spraw. Nie róbmy wyłomu, którym zaszkodzimy naszym marynarzom, bo ich dokumenty nie będą uznawane w świecie i marynarze ci nie znajdą pracy. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Kwestia dotyczy dwóch bardzo istotnych spraw. Bardzo ważką jest uwaga, że propozycja Biura Legislacyjnego może spowodować pogorszenie jakości kształcenia. Biuro mówi jednak również o konstytucyjności tego rozwiązania. Mamy do rozstrzygnięcia bardzo istotną kwestię, więc o zabranie głosu poproszę pana mecenasa, który wnikliwie słucha. Proszę również o odniesienie się do kwestii, którą w szczególności sposób poruszała pani senator, a mianowicie do niebezpieczeństwa pogorszenia jakości kształcenia.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Bardzo chętnie, Panie Przewodniczący.

W naszym przekonaniu, takie zagrożenie nie istnieje, gdyż jeżeli podmioty prywatnoprawne nie będą spełniały wymagań, o których słusznie mówi pani senator, to po prostu nie zostaną uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Jeżeli minister uzna, że dany podmiot tych standardów nie spełnia, to odmówi uznania takiej jednostki. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Czy ktoś ma jeszcze nieodpartą ochotę zabrania głosu w tej sprawie?

Kto z senatorów chce przejąć te poprawki? Nikt nie chce. W takim razie stają się one bezprzedmiotowe.

Przechodzimy do poprawki dziewiątej.

Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Nie zgadzamy się na taką poprawkę, Panie Przewodniczący.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Czy można prosić o uzasadnienie?

**Dyrektor Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej
w Ministerstwie Infrastruktury
Jerzy Miszczuk:**

Dziękuję uprzejmie.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Za naszym negatywnym stanowiskiem wobec tej propozycji przemawiają następujące względy: przepisy, dotyczące regulaminu pracy komisji egzaminacyjnych oraz

kryteriów, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczących i członków komisji egzaminacyjnej nie są adresowane do szerokiego ogółu. Dotyczą one jedynie bardzo wąskiego grona. Ponadto obecny stan prawny zna wiele takich rozwiązań, chociażby zarządzenie głównego inspektora kolejnictwa w sprawie ustalenia regulaminu komisji egzaminacyjnej dla kandydatów na doradców do spraw bezpieczeństwa, oraz cały szereg innych regulacji. To jest przesłanka zasadnicza.

Druga, bardziej praktyczna, wiąże się z niezmiernie długim cyklem legislacyjnym aktu normatywnego, jakim jest rozporządzenie. Czasami w regulaminie pracy komisji trzeba dokonać zmiany, jako że życie niesie wiele nowości. W tym trybie nie da się tego zrobić w krótkim czasie. To są, najogólniej mówiąc, Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, okoliczności, które legły u podstaw takiego rozwiązania tej kwestii. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Pan mecenas.
Bardzo proszę.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Zdaniem Biura Legislacyjnego Kancelarii Senatu, podobnie jak zdaniem powołanego już tutaj przez przedstawicieli rządu Biura Legislacyjnego Kancelarii Sejmu, przepis ten nie odpowiada wymogom konstytucyjnym, dotyczy bowiem materii powszechnie obowiązującej, zwłaszcza w zakresie wymogów, które muszą być spełniane przez kandydatów na przewodniczących komisji egzaminacyjnych i egzaminatorów.

Chcę zwrócić uwagę, że kiedy trzy lata temu rząd Rzeczypospolitej Polskiej projektował ustawę o bezpieczeństwie morskim, słusznie zawarł tę problematykę w przepisie upoważniającym do wydania rozporządzenia. Propozycja Biura Legislacyjnego oznacza więc powrót do obecnej sytuacji, w której kwestie te, podobnie jak zagadnienia, o których mowa w dodanym ust. 10 dotyczącym aktualnych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych, mają być określone w akcie normatywnym o charakterze powszechnie obowiązującym. Raz jeszcze podkreślę, iż takie samo stanowisko zajmuje Biuro Legislacyjne Kancelarii Sejmu.

Przewodniczący Marian Lewicki:

To rzadka zgodność.
Pani senator chce głos zabrać.

Senator Czesława Christowa:

Popieram stanowisko wyrażone przez stronę rządową dlatego, że to sformułowanie jest krótsze i bardziej precyzyjne.

Przy okazji chcę zapytać, bo, być może, jestem niekompetentna w tym zakresie. Jaka jest różnica między ogłaszaniem w dzienniku urzędowym ministra a ogłaszaniem w rozporządzeniu? Jeśli chodzi o rangę, to jest to dokument identyczny. Bardzo proszę o wyjaśnienie, bo jeżeli ranga rozporządzenia jest większa...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Jest dłuższa droga i to jest ten powód. A więc tutaj jest problem natury organizacyjnej.

Przepraszam za to pytanie, bo rzeczywiście nie wiedziałam, jaka jest ranga jednego i drugiego dokumentu. Chodzi przede wszystkim o precyzję. Propozycja Biura Legislacyjnego jest bardziej zawiła. Można po prostu ten zapis skrócić, bo stwierdzenie „uwzględniając konieczność zapewnienia sprawnego przeprowadzania egzaminu przez osoby posiadające odpowiednie wykształcenie i kwalifikacje” jest mówieniem właściwie na okrągło o czymś, co wiadomo, że powinno być zachowane, bo cała ustawa o tym mówi. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Pan mecenas.
Bardzo proszę.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Pani Senator!

Różnica jest zasadnicza i dotyczy kwestii o charakterze konstytucyjnym. W przedłożeniu rządowym, jak również w ustawie sejmowej, mowa jest o zarządzeniu, czyli akcie kierownictwa wewnętrznego, który nie ma charakteru powszechnie obowiązującego, mimo, że materia, o której mowa w tych przepisach, ma charakter powszechnie obowiązujący. Propozycja Biura Legislacyjnego polega na tym, aby ta sama materia, bez żadnych zmian, została uregulowana, tak jak to ma miejsce obecnie, w drodze rozporządzenia. Sformułowanie, o którym mówi pani senator, to niezbędne i wymagane przez konstytucję wytyczne. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Bardzo dziękuję.
Czy jeszcze ktoś chce zabrać głos? Nie ma chętnych.
Kto chce przejąć tę poprawkę? Kolega senator Sergiusz Plewa.
Kto jest za przyjęciem poprawki zawartej w punkcie dziewiątym? (3)
Kto jest przeciwny? (0)
Kto wstrzymał się? (2)
W takim razie poprawkę przyjęliśmy.
Przechodzimy do poprawki jedenastej.

Umówmy się, że najpierw wypowiada się przedstawiciel rządu, później nasz pan mecenas i wtedy ja nie będę już prosił o zabranie głosu.

(Brak nagrania)

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Jesteśmy, Panie Przewodniczący przy poprawce dziesiątej czy jedenastej?)

Jedenastej. Poprawek ósmej, dziewiątej i dziesiątej nikt nie przejął, więc teraz...

(Brak nagrania)

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Na jedenastą poprawkę nie możemy się zgodzić.

Przewodniczący Marian Lewicki:

W którymś momencie musimy zacząć się zgadzać.
Bardzo proszę.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Szanowni Państwo, argumentacja jest taka sama, jak przy przyjętych przez komisję poprawkach piątej i szóstej – odwołania do umów międzynarodowych nie można uznać za wytyczne. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Czy pan dyrektor chce zabrać głos?

W takim razie zapytam, kto z senatorów chce przejąć tę poprawkę?

Wobec tego ja ją przejmuję.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Nie, piąta i szósta zostały przyjęte. Przejął je senator Plewa.

W takim razie tę ja przejmuję i formalnie pytam, czy ktoś chce jeszcze zabrać głos? Nie.

W takim układzie proponuję przejść do głosowania.

Kto jest za przyjęciem poprawki jedenastej? (3)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto wstrzymał się? (2)

Przyjęliśmy poprawkę jedenastą.

Poprawka dwunasta.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Z przykrością stwierdzam, Panie Senatorze, że nie zgadzamy się na nią.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Bardzo proszę, Panie Mecenasiu.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Proszę Wysoką Komisję o przychylenie się do argumentacji, która była prezentowana wcześniej. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Tak, w zasadzie jest to dokładnie to samo.
Czy ktoś z senatorów chce zabrać głos w tej materii?
Kto chce przejąć tę poprawkę? Ja przejmuję.
Kto jest za przyjęciem poprawki dwunastej? (3)
Kto jest przeciwny? (0)
Kto wstrzymał się? (2)

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Na poprawkę trzynastą zgadzamy się.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Czy ktoś czuje nieodpartą pokusę zabrania głosu?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Ale za to na czternastą nie.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Pani Senator?

Senator Czesława Christowa:

Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, uważam, że może jest to ukłon ze strony rządu, ponieważ od dawna wszystko było na „nie”, więc teraz... (*Wesołość na sali*)

(*Przewodniczący Marian Lewicki: No, w końcu impas musi być przełamany.*)

Merytorycznie nie jest to uzasadnione, dlatego że „niezwłocznie” dotyczy trybu i w języku prawnym byłoby to bardziej poprawnie. W praktyce jednak chodzi o dostęp do informacji, a to jest zupełnie inna sprawa. Statki nie zawsze mają ten dostęp, a wiem, że przed zawinięciem do portu mają obowiązek z różnym wyprzedzeniem przekazywać informacje o ładunkach i o pasażerach po to, by port przygotował się do działalności przeładunkowej, a także ze względu na bezpieczeństwo. Tu nie chodzi o niezwłoczne przedstawienie, tylko o dostęp do informacji. Pierwotne sformułowanie jest prawidłowe.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Czyli jest tu różnica.
Czy pan mecenas chce jeszcze coś nam dopowiedzieć lub wyjaśnić swoje zdanie?

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Naszym zdaniem, jest to poprawka o charakterze redakcyjnym, gdyż sformułowanie „tak szybko, jak tylko informacja ta jest dostępna” nie jest używane ani w języku

powszechnym, ani w poprawnej polszczyźnie, a tu mowa jest o przekazywaniu informacji. Innymi słowy, jeśli ktoś posiada informację, to ma ją przekazać niezwłocznie, a nie tak szybko, jak jest ona dostępna. Wydaje się, że brak tutaj wewnętrznej logiki.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Rozumiem.

Czy pani senator chce jeszcze coś powiedzieć?

Mnie też bardziej odpowiada określenie „niezwłocznie”, bo jest krótsze.

Czy ktoś chce przejąć tę poprawkę? Senator Drożdż.

W takim razie głosujemy.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki?

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Poprawka czternasta, łącznie z trzydziestą.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Witold Górski:

Nie bardzo możemy się zgodzić na poprawkę czternastą, gdyż jest to typowy przepis przejściowy.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Pan mecenas na pewno nam objaśni.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, pragnę zwrócić uwagę na art. 6 ust. 2, który stanowi, że przepis wykonawczy, o którym mowa w art. 29 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1, powinien zostać wydany do dnia 31 grudnia 2009 r. Abstrahuję od faktu, iż mowa jest tu nie o przepisie wykonawczym, lecz o rozporządzeniu, bo sformułowanie „przepisy wykonawcze” nie odnosi się do jednostek redakcyjnych, lecz do aktów. To nie jest to przepis przejściowy, gdyż o takim przepisie moglibyśmy mówić wtedy, gdybyśmy mówili o styku prawa obowiązującego i planowanego. Tu mowa jest o rozporządzeniu, do którego wydania nigdy nie było upoważnienia. A więc nie jest to przepis przejściowy, w związku z czym błędne jest zamieszczenie normy w art. 6 w ust. 2. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Bardzo proszę.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Witold Górski:

Panie Przewodniczący, pierwotnie to było w art. 29a i po dyskusji z Biurem Legislacyjnym Sejmu zostało przeniesione.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Rozumiem. Nie będziemy dalej prowadzić tej dyskusji.

Kto z senatorów chce przejąć tą poprawkę?

(Głos z sali: Ja, czternastą i trzydziestą.)

Proponuję głosowanie nad poprawkami czternastą i trzydziestą w brzmieniu zaproponowanym przez Biuro Legislacyjne.

Kto jest za?

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Dwie poprawki mamy za sobą.

Przechodzimy do poprawki piętnastej.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Na poprawkę piętnastą pana mecenasa zgadzamy się.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Bardzo proszę, pani senator przejmie tę poprawkę.

Kto jest za jej przyjęciem?

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Bardzo dobrze.

Poprawka szesnasta.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Nie możemy się na nią zgodzić.

Przewodniczący Marian Lewicki:

A szkoda.

Pan mecenas.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Wysoka Komisjo, jedynym powodem zgłoszenia tej poprawki są zasady techniki legislacyjnej. Przepis ten statuuje odpowiednie obowiązki i naprawę zupełnie zbędne jest formułowanie, jakiemu celowi ma to służyć. Poprawka Biura Legislacyjnego jest odzwierciedleniem zasad techniki prawodawczej, które stanowią, iż w ustawie nie zamieszcza się wypowiedzi, które nie służą wyrażaniu norm prawnych, a w szczególności apeli, postulatów, zaleceń, upomnień oraz – uwaga – uzasadnień formułowanych norm. To jest zupełnie zbędne, wyraźne uzasadnienie formułowanej normy.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Zgadzamy się.

Przewodniczący Marian Lewicki:

O, bardzo dobrze.
Poprawkę przejmuje senator Drożdż.
Kto jest za?
Bardzo dziękuję. Jednogłośnie za.
Poprawka siedemnasta.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Panie Przewodniczący, z poprawką siedemnastą również zgadzamy się.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Pani senator ją przejmuje.
Proponuję głosowanie.
Kto jest za?
Bardzo dziękuję. Jednogłośnie za.
Poprawka osiemnasta.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Co do tego nie zgadzamy się.
(*Senator Czesława Christowa: Zmieni się sens.*)
Tak, pani senator ma rację, zmienia się sens.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Rozumiem, że jest to zbyt głęboka poprawka.
Proszę bardzo, Panie Mecenasie.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Tu występuje ta sama argumentacja, Wysoka Komisjo, którą prezentowałem wcześniej. Chodzi o sformułowanie prawidłowych wytycznych.

Poza tym trudno mi uznać, iż sformułowanie mówiące, że rozporządzenie ma uwzględnić konieczność zapewnienia bezpieczeństwa osób przebywających na statkach, zmienia sens. Stosując tego rodzaju argumentację, należałoby uznać, iż dyrektywa, mówiąc nieco przewrotnie, nie ma służyć temu celowi.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Ale jest to, jak rozumiem uwagi pani senator, zasadnicza zmiana. Potwierdza to również strona rządowa.

Kto chce przejąć tę poprawkę? By dać jej szansę przejmuję ją ja i poddaję procedurze głosowania.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (3)

Kto jest przeciwny? (2)

Poprawka została przyjęta większością głosów.

Poprawka dziewiętnasta.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Nie zgadzamy się, Panie Przewodniczący.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Proszę bardzo, Panie Mecenasiu.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Ta sama argumentacja, Wysoka Komisjo.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Taka sama jest też nasza argumentacja.*)

Przewodniczący Marian Lewicki:

Kto chce przejąć tę poprawkę? Przejął ją senator Łęcki. Bardzo proszę.

W takim razie będziemy głosowali.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (3)

Kto jest przeciwny? (1)

Kto wstrzymał się? (1)

Poprawka została przyjęta większością głosów.

Poprawka dwudziesta.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Zgadzamy się, Panie Przewodniczący.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Kto z senatorów chce ją przejąć? Senator Drożdż.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki?

Dziękuję. Jednogłośnie za.

W takim razie przechodzimy zgrabnie do poprawki dwudziestej pierwszej.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Poprawka jest bardzo zasadna.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Kto chce ją przejąć? Koleżanka Christowa ma zawsze pierwszeństwo.
Kto jest za przyjęciem tej poprawki?
Dziękuję bardzo. Jednogłośnie za.
Poprawka dwudziesta druga.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Panie Przewodniczący, nie możemy się zgodzić.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Rozumiem, że jest ona podobna do osiemnastej?
(*Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Tak.*)
Kto chce przejąć tą poprawkę? Senator Łęcki.
Kto jest za jej przyjęciem? (3)
Kto jest przeciwny? (1)
Kto wstrzymał się? (0)
Poprawkę przyjęliśmy większością głosów.
Poprawka dwudziesta trzecia.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Jesteśmy za pozostawieniem wyrazu „odpowiednio”. Jestem przekonany, że ta poprawka zmieni meritum, Panie Mecenasiu.

(*Przewodniczący Marian Lewicki: Czyli głęboko sięga.*)

(*Senator Czesława Christowa: Zmieni meritum.*)

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Bardzo przepraszam, Pani Senator, ale to nie jest zmiana meritum. Sformułowania „stosuje się” i „stosuje się odpowiednio” to dwa pojęcia, które mają bardzo wyraźny charakter legislacyjny. Analizując art. 11 ust. 1, ust. 2 i ust. 3, trudno doszukać się konieczności odpowiedniego stosowania. Przecież tam te przepisy są stosowane wprost, w związku z tym sformułowanie „odpowiednio” zostało użyte niewłaściwie. Jeżeli Wysoka Komisja sobie życzy, mogę przytoczyć przepisy, do których następuje odwołanie.

(*Przewodniczący Marian Lewicki: Bardzo proszę pogłębić naszą wiedzę w tym zakresie.*)

Proszę bardzo. Art. 11 ust. 1 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki stanowi: „Kapitan statku o polskiej przynależności, który zauważy na morzu zanieczyszczenie lub wypadek powodujący albo mogący spowodować rozlew oleju lub zanieczyszczenia innego rodzaju, przekazuje niezwłocznie meldunek o tym do stacji brzegowej najbliższego państwa nadbrzeżnego”. W związku z tym pojawia się pytanie, jakie ma tu być stosowanie odpowiednie? To samo ma zrobić armator. I ust. 2:

„Kapitan statku o polskiej przynależności

1) uczestniczącego w wypadku powodującym zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska, lub zanieczyszczenie środowiska morskiego,

2) na którym nastąpiło zdarzenie powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego,

powinien niezwłocznie powiadomić o tym stację brzegową najbliższego państwa nadbrzeżnego oraz przekazać sprawozdanie dyrektorowi urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku, stosując się do wytycznych zawartych w Protokole I do Konwencji MARPOL 1973/78.”

Znowu powstaje pytanie: jakie tu jest stosowanie odpowiednio? Chodzi o ten sam obowiązek, bez żadnych zmian.

„Ust. 3. Jeżeli kapitan z uzasadnionego powodu nie mógł złożyć sprawozdania, obowiązek ten spoczywa na armatorze.” Dziękuję.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Mogę?)

Przewodniczący Marian Lewicki:

Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Pan mecenas mnie przekonał.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Czy pani senator też jest przekonana?

(Senator Czesława Christowa: Też.)

Bardzo dziękuję.

Kto chce przejąć tę poprawkę? Pan senator Łęcki.

Głosujemy.

Kto jest za przyjęciem poprawki?

Bardzo dziękuję. Jednogłośnie za.

Przechodzimy do poprawki dwudziestej czwartej. Jak widać, różnice możemy szybko niwelować.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Panie Przewodniczący, zgadzamy się na poprawki: dwudziestą czwartą, dwudziestą piątą, dwudziestą szóstą, dwudziestą siódmą i dwudziestą ósmą.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Dwudziesta czwarta, dwudziesta piąta, dwudziesta szоста, dwudziesta siódma i dwudziesta ósma, czyli pięć poprawek.

Kto chce je przejąć?

Może trzy pierwsze przejmie pani senator, a dwie pozostałe pan senator, dobrze?

Proponuję głosować blokiem.
Kto jest za?
Dziękuję. Jednogłośnie za.
W takim razie zostały nam tylko cztery poprawki.
W tej chwili dwudziesta dziewiąta.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Też zgadzamy się.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Pani senator przejmuję.
Zaczyna nam ładnie iść.
Kto jest za przyjęciem tej poprawki?
Bardzo dziękuję. Jednogłośnie za.
Nad poprawką trzydziestą już głosowaliśmy.
W takim razie poprawka trzydziesta pierwsza.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Też zgadzamy się.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Pani senator ją przejęła.
W takim razie głosujemy.
Kto jest za przyjęciem poprawki trzydziestej pierwszej?
Dziękuję bardzo. Jednogłośnie za.
Poprawka trzydziesta druga.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Na trzydziestą drugą nie bardzo mogę się zgodzić.

Przewodniczący Marian Lewicki:

To znaczy, że trochę tak.
Proszę bardzo, Panie Mecenasiu, niech pan spróbuje przekonać ministra tak czarująco, jak zrobił to pan poprzednio.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący, chociaż nie czuję się aż tak czarujący.
Chcę zwrócić uwagę, że w tym punkcie mowa jest o opłacie za przywrócenie ważności dokumentu bezpieczeństwa, a więc za każde przywrócenie ważności.

W związku z tym nie wydaje się konieczne formułowanie w nawiasie przykładów pokazujących, kiedy takie przywrócenie nastąpi – po awarii, po zmianach konstrukcyjnych, po unieważnieniu na skutek inspekcji negatywnej. Oczywiście to nic nie szkodzi, ale wydaje się, że jest niepotrzebne.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Przewodniczący Marian Lewicki:

To nie jest katalog zamknięty W takim razie dajmy szansę rządowi.

Kto chce przejąć poprawkę? Kolega senator Plewa.

Kto jest za poprawką trzydziestą drugą? (1)

Kto jest przeciw? (4)

Dziękuję bardzo. Poprawka nie uzyskała większości.

I ostatnia poprawka, trzydziesta trzecia.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Witold Górski:

Na poprawkę trzydziestą trzecią nie możemy się zgodzić, bo zmienia ona meritum sprawy. Tu chodzi o inne urządzenia – czym innym jest tratwa, a czym innym zwalniak.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Bardzo proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

Absolutnie zgadzam się, Panie Ministrze, że są to dwa zupełnie inne urządzenia, ale pragnę zwrócić uwagę, że ta poprawka niczego nie zmienia. Ujęcie w nawiasie sformułowania „zwalniaków hydrostatycznych” nie oznacza, że jest to synonim tratwy. Chodzi o to, że za wydanie zaświadczenia zarówno w odniesieniu do ważności tratwy, jak i w odniesieniu do ważności zwalniaków hydrostatycznych pobiera się tę samą opłatę. Natomiast sformułowanie „i” łamane przez „lub” jest niezgodne z zasadami techniki legislacyjnej.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: To może zostawimy tylko „lub”, Panie Mecenasiu?)

Przewodniczący Marian Lewicki:

To jest dobra propozycja.

Pani senator przejmuje poprawkę z pewną modyfikacją.

Kto jest za?

Bardzo dziękuję. Jednogłośnie za.

Oświadczam niniejszym, że wyczerpaliśmy wszystkie poprawki.

Czy ktoś z senatorów chce złożyć jakieś poprawki? Nie.

W takim razie proponuję głosowanie nad całością ustawy wraz z przyjętymi poprawkami.

Kto jest za?

Bardzo dziękuję. Jednogłośnie za.

Dwie minuty przerwy.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Dziękuję, Panie Przewodniczący.*)

O pełnienie roli sprawozdawcy poprosimy oczywiście panią senator.

Czy przyjmuje pani tę godność? Dziękuję bardzo.

Minuta przerwy.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Do dzisiaj ustawa ta wydawała mi się o wiele prostsza.*) (*Wesołość na sali*)

(*Przerwa w obradach*)

Przewodniczący Marian Lewicki:

Przechodzimy do rozpatrzenia punktu trzeciego, czyli do omówienia ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.

Bardzo proszę o zabranie głosu pana ministra.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Wysoka Komisjo, o ile w związku z poprzednimi ustawami często nie zgadzaliśmy się na poprawki, o tyle teraz zgadzamy się na większość argumentów pana mecenasa Magdy.

Co do pierwszej uwagi – bo sędzę, że pan przewodniczący takie procedowanie proponuje – zgadzamy się.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Tak, już wyrobiliśmy sobie pewną marszrutę i tak będziemy szli dalej. Dobrze.

Czyli poprawka pierwsza...

(*Głos z sali: Łącznie z szóstą.*)

Łącznie z szóstą, podpowiada mi pan mecenas.

Co powiemy na temat poprawki szóstej? Panie Ministrze, poprawki pierwsza i szósta mają ten sam charakter.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Zgadzamy się.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Czyli mamy zgodę i zgrabnie przechodzimy do poprawki drugiej.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Jeżeli chodzi o poprawkę drugą, to będę jednak bronił naszego zapisu. Nie do końca zgadzam się, że jest to zbędne.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Bardzo proszę, Panie Mecenasiu.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Wysoka Komisjo, to jest powtórzenie tego samego problemu, który omawialiśmy przy rozpatrywaniu ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim. Polega on na tym, że przytaczając tytuł umowy międzynarodowej, nie jest konieczne, a wręcz zbędne jest stwierdzenie, że jest to umowa wraz ze wszystkimi zmianami przyjętymi do stosowania przez Polskę. Dziękuję bardzo.

(Główny Specjalista w Departamencie Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Jerzy Król: Czy mogę to uzasadnić?)

Przewodniczący Marian Lewicki:

Proszę bardzo, jeżeli czuje pan taką pokusę.

**Główny Specjalista w Departamencie Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury
Jerzy Król:**

Jerzy Król, Ministerstwo Infrastruktury.
Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Końcówka sformułowania z pktu 2 funkcjonuje obecnie w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Rozumiemy argumentację Biura Legislacyjnego, ale w procedurze homologacyjnej bardzo często musimy dyskutować z importerami i z producentami, co to znaczy „regulamin” – czy chodzi o regulamin podstawowy, czy ze zmianami. Ten zapis byłby dla nas bardzo pomocny i wyeliminowałby takie dyskusje. Informację, że regulamin obowiązuje ze wszystkimi zmianami, umieściliśmy w przygotowanym aktualnie wspólnie z Ministerstwem Spraw Zagranicznych oświadczeniu rządowym, które będzie zawierało pełny wykaz przyjętych przez Polskę regulaminów. Chodzi o to, żeby później, w trakcie procedur homologacyjnych, ludzie, którzy nie mają do czynienia z legislacją, mieli jasną sytuację.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Czy w świetle tej wypowiedzi pan mecenas chce jeszcze coś dodać?

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Dziękuję uprzejmie.)

Pan mecenas podtrzymuje swoje stanowisko?

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Tak, ale oczywiście rozumiem motywacje.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Dobrze, dziękuję bardzo.

Kto chce przejąć tę poprawkę? Wobec tego, żeby dać jej szansę, ja ją przejmuję.

Kto jest za przyjęciem poprawek pierwszej i szóstej?

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Dobrze.

Przechodzimy do głosowania nad poprawką drugą.

Kto jest za jej przyjęciem?

(*Głos z sali: A jakie jest stanowisko rządu?*)

Już mówiliśmy – rząd jest przeciw i podtrzymuje to, co pierwotnie było zaproponowane w przedłożeniu.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (2)

Kto jest przeciw? (3)

Poprawka przepadła.

Przechodzimy do poprawki trzeciej.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Nie zgadzamy się, Panie Przewodniczący.

(*Główny Specjalista w Departamencie Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Jerzy Król: Jeżeli można, Panie Przewodniczący...*)

Przewodniczący Marian Lewicki:

Tak, tak, oczywiście.

**Główny Specjalista w Departamencie Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury
Jerzy Król:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Może to sformułowanie jest dla Biura Legislacyjnego niezbyt precyzyjne, ale wyjaśnię, czym kierowaliśmy się. Chodziło nam o zachowanie nomenklatury związanej z homologacją, czyli umieszczenie z ustawie świadectwa homologacji typu pojazdu i rozszerzenia tego świadectwa. Dlatego w tych dwóch punktach, gdzie powiedziane jest, w jakich sytuacjach producent czy importer musi uzyskać rozszerzenie, użyliśmy sformułowania „rozszerzenie świadectwa homologacji”. Chodzi o to, żeby później, w trakcie procedury homologacyjnej, znowu nie było dyskusji o tym, co to znaczy.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Pan mecenas.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Wyjdę na przeciw temu postulatowi i zaproponuję w inną zmianę, ponieważ wydaje mi się, że mówienie o zmianie jako o rozszerzeniu jest językowo troszeczkę wadliwe. Czy nie można pokusić się o takie sformułowanie: „uzyskać zmianę do posiadanego świadectwa homologacji, polegającą na rozszerzeniu świadectwa homologacji danego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub...”

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Zgadzamy się.

Przewodniczący Marian Lewicki:

O, proszę bardzo.

Kto chce przejąć tę poprawkę? Senator Łęcki.

W takim razie głosujemy.

Kto jest za tą poprawką, oczywiście zmodyfikowaną?

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Poprawka czwarta.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Zgadzamy się.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Jest zgoda.

Kto przejmuje poprawkę? Kolega senator Drożdż.

Kto jest za?

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Poprawka piąta.

Panie Ministrze?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Zgadzamy się ze sposobem myślenia pana mecenas, jednak chcielibyśmy mieć ten zapis „prawa Unii Europejskiej”. Będę więc bronił przedłożenia rządowego.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Czyli jest niezgoda. Zgadzamy się, ale nie zgadzamy się.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Częściowo.*)

Częściowo. To może zmodyfikujmy tę propozycję, Panie Mecenasie?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, W zakresie wytycznych jesteśmy bezlitośni i bezkompromisowi.
(*Główny Specjalista w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwie Infrastruktury Jerzy Król: Czy mogę coś dodać?*)

Przewodniczący Marian Lewicki:

Proszę bardzo, oczywiście.

**Główny Specjalista w Departamencie Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury**

Jerzy Król:

Zwrócę uwagę na jedną rzecz – na ust. 7, gdzie mówi się, że „świadectwo homologacji wydaje się” i że czyni się to w oparciu o warunki określone w art. 66. Mamy więc wymienione ogólne warunki techniczne pojazdu oraz regulaminy. Naszą intencją było, aby przywołanie ust. 19 w pktcie 1 w jakimś sensie odniosło nas do ustawodawstwa Unii Europejskiej, w tym do dyrektyw.

Rozumiem argumentację Biura Legislacyjnego i zgadzamy się z nią, chcielibyśmy jednak mieć jakieś powiązanie, żeby później znowu mieć klarowną sytuację w kontaktach z producentami i importerami pojazdów.

Przewodniczący Marian Lewicki:

I co, Panie Mecenasiu?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

Pozwolę sobie podtrzymać argumentację wcześniej wyrażoną.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Kto chce jeszcze zabrać głos w tej sprawie?

Kto chce przejąć tę poprawkę? Nikt nie chce.

W takim razie propozycja jest bezprzedmiotowa i przechodzimy do poprawki siódmej.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Witold Górski:

Zgadzamy się.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Czy mogę w takim układzie poddać ją pod głosowanie?

Kto chce przejąć tę poprawkę?

Kto jest za?
Dziękuję. Jednogłośnie za.
Poprawka ósma.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Witold Górski:**

Panie Przewodniczący, to jest ostatnia poprawka, na którą nie zgadzamy się. Wyjaśnimy, dlaczego.

Przewodniczący Marian Lewicki:

To może najpierw głosujemy nad poprawkami, na które rząd zgadza się. Przy najmniej będziemy już mieli coś za sobą.

Rozumiem, że wszystko przejmuje senator Drożdż.

Poprawki: dziewiąta, dziesiąta, jedenasta i dwunasta, co do których jest pełna zgodność.

Kto jest za ich przyjęciem?

Bardzo dziękuję. Jednogłośnie za.

Wracamy do poprawki ósmej, co do której jest niezgodność.

**Główny Specjalista w Departamencie Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury
Jerzy Król:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Jeżeli w ust. 21 dokonamy, zgodnie z propozycją Biura Legislacyjnego, wykreślenia stwierdzenia „o którym mowa w ust. 18”, to zmieniamy zakres delegacji. Intencją rządu była delegacja dotycząca tylko pojazdów typu „sam” i zabytkowych. Jeżeli wykreślimy przywołanie ust. 18, wtedy przepis ten będzie dotyczył wszystkich pojazdów.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Tak.

Panie Mecenasie, proszę bardzo.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Bardzo cieszę się z tej argumentacji. Zaproponuję więc inną poprawkę, tak żeby pojazdy te były wymienione, bo obecne brzmienie ust. 21 wcale nie realizuje intencji, o której wspomniał pan dyrektor. Proponuję, Wysoka Komisjo, aby w ust. 21, wykreślić sformułowanie „o których mowa w ust. 18”, sprecyzować, że chodzi o pojazdy, o których mowa w art. 17 pkt 1 i 2. Innymi słowy, przepis ten będzie brzmiał: „minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów, o których mowa w ust. 17 pkt 1 i 2, oraz zakres warunków technicznych tych pojazdów, określi w drodze rozporządzenia zakres i sposób

przeprowadzania badań zgodności tych pojazdów z warunkami technicznymi, wzory dokumentów związanych z tymi badaniami oraz jednostki upoważnione do przeprowadzenia tych badań”.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Widzę kiwanie głowami, a więc jest potwierdzenie.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, zmieniona w treści.

Proponuję głosowanie nad tą poprawką.

Kto jest za jej przyjęciem?

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Przypominam, że tę poprawkę przejął pan senator Drożdż.

Czy ktoś ma jeszcze jakąś poprawkę?

Skoro nie, to proponuję głosowanie nad całą ustawą wraz z przyjętymi poprawkami.

Kto jest za?

Bardzo dziękuję. Jednogłośnie za.

Sprawozdawcą ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych jest pan senator Kazimierz Drożdż.

Bardzo dziękujemy państwu.

Możemy rozpocząć czwarty punkt.

Dzień dobry państwu.

Przystępujemy do omówienia czwartego punktu porządku naszych dzisiejszych obrad, a mianowicie do rozpatrzenia ustawy o zmiany ustawy o transporcie kolejowym.

Serdecznie witam pana ministra Macieja Leśnego oraz towarzyszące mu osoby.

Mam propozycję, abyśmy procedowali w ten sposób: krótkie wprowadzenie rządu, następnie, po kolei, poprawki zaproponowane Biuro Legislacyjne, z którymi – mam nadzieję – państwo już zapoznali się, potem inne poprawki, jeżeli pojawią się. Zgoda?

W takim razie rozpoczynamy.

Panie Ministrze, oddaję panu głos.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Maciej Leśny:

Panie Przewodniczący, obawiam się, iż pana oczekiwania, że będzie to bardzo krótkie wprowadzenie, niestety, tym razem nie spełnią się, jest to bowiem nieprawdopodobnie skomplikowana technicznie ustawa, której omówienie zajmie mi trochę czasu.

W imieniu rządu chcę przedstawić założenia do uchwalonej przez Sejm na podstawie przedłożenia rządowego ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, zawartej w druku senackim nr 668. Wprowadza ona zmiany do ustawy z 28 marca bieżącego roku o transporcie kolejowym, które mają na celu dostosowanie polskiego prawa do przepisów wynikających z Dyrektywy 96/48 WE z 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz Dyrektywy 2001/16 WE z 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej. Proponowane zmiany uzupełniają dostosowanie polskiego prawa do prawa Unii Europejskiej w zakresie przepisów o transporcie kolejowym,

przeprowadzone w roku 2003, które obejmowało zasadnicze zagadnienia organizacyjne i funkcjonalne kolei polskich. Obecne dostosowanie w zakresie interoperacyjności transeuropejskich systemów kolejowych obejmuje zasadnicze zagadnienia techniczne, związane z integracją systemów kolei poszczególnych państw członkowskich Unii Europejskiej w ramach rynku wspólnotowego. W możliwym do zastosowania w zakresie, to znaczy pod względem kontroli rynku, ogólnych zasady zgodności oceny zasady zgodności oraz z uwzględnieniem specyfiki dyrektyw, dotyczących interoperacyjności kolei, ustawa przewiduje stosowanie w odpowiedni sposób przepisów ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, co oczywiście usuwa konieczność powtarzania przepisów funkcjonujących już jako systemowe w polskim prawie.

Chcę skoncentrować się na najbardziej istotnych uzupełnieniach, które zostaną wprowadzone do obowiązującej dotychczas ustawy. Generalnie, ustawa zmieniająca dodaje do ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym nowy rozdział 4a „Warunki zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”. Dodane przepisy regulują kompleksowo zagadnienia związane z dopuszczeniem do obrotu i eksploatacji składników interoperacyjności i podsystemów transeuropejskich systemów kolei w ich częściach znajdujących się na obszarze polskim. Czynności w tym zakresie ma realizować prezes Urzędu Transportu Kolejowego, oczywiście po stosownym poszerzeniu obecnie posiadanych kompetencji. Ustawa implementuje przepisy dyrektyw w zakresie niezbędnych definicji. Chodzi tu, na przykład, o pojęcie interoperacyjności kolei, technicznych specyfikacji interoperacyjności, składnika interoperacyjności, podsystemu, oddania do eksploatacji w transeuropejskim systemie kolei.

Spośród tych definicji chcę zwrócić uwagę Wysokiej Izby na dwie kluczowe, dotyczące transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i systemu kolei konwencjonalnej oraz tak zwanej interoperacyjności kolei. Są one wprowadzone w art. 1 ustawy zmieniającej. Jest to zmian druga, pkt 27, 28 i 29. Jest tu napisane, że transeuropejskie systemy kolei jest to sieć kolejowa określona w decyzji numer 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1966 r. z dalszymi zmianami, a także pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu na liniach wchodzących w skład tej sieci.

Interoperacyjność kolei to zdolność transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, a także transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej do bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągu na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej. Zdolność ta osiągana jest poprzez spełnienie tak zwanych zasadniczych wymagań, dotyczących interoperacyjności kolei, określanych także w implementowanych dyrektywach. Zgodnie z określeniem interoperacyjności kolei, które polega na spełnieniu określonych warunków, istotną część regulacji stanowią zagadnienia związane z oceną zgodności składników interoperacyjności, czyli jej elementów i podsystemów kolei, z zasadniczymi wymaganiami dla transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości.

Ocena zgodności będzie przeprowadzana przez jednostki certyfikujące, notyfikowane odpowiednio dla przedmiotowych dyrektyw. Aby wykorzystać już istniejące w tym zakresie przepisy ustawy o systemie oceny zgodności, przyjęto, że ilekroć proponowana ustawa nie stanowi inaczej, to do oceny zgodności podsystemów akredytacji, autoryzacji i notyfikacji, a także do kontroli spełnienia przez podsystemy zasadni-

czych wymagań i postępowania w sprawie podsystemów niezgodnych z tymi wymaganiami, stosuje się odpowiednio wybrane przepisy ustawy systemowej. Przyjmuje się przy tym, że ilekroć w ustawie systemowej jest mowa o wprowadzeniu do obrotu lub wycofaniu z obrotu, rozumie się przez to oddanie do eksploatacji lub wycofanie z eksploatacji. Odpowiedni przepis zawarto w nowym art. 25 ustawy o transporcie kolejowym, wprowadzonym w art. 1 w zmianie trzeciej przedłożonej ustawy.

Zgodnie z definicją interoperacyjności, projekt przewiduje, że system kolei dużych prędkości oraz kolei konwencjonalnej uznaje się za interoperacyjny, jeżeli ich podsystemy zostały uznane za zgodne z zasadniczymi wymaganiami przewidzianymi dla interoperacyjności kolei. Zasady postępowania związanego z badaniem lub uznaniem tej zgodności są uregulowane w nowym art. 25c ustawy o transporcie kolejowym, wprowadzonym zgodnie z art. 1 zmiana trzecia przedkładanej ustawy.

Najważniejsze zasady w tym zakresie przedstawiają się następująco: oceny zgodności podsystemu strukturalnego i składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dokonuje się na podstawie technicznych specyfikacji interoperacyjności, które opracowywane są przez Komisję Europejską w zależności od rodzaju podsystemu. Oceny zgodności składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dokonuje się na podstawie technicznych specyfikacji interoperacyjności, odpowiadających podsystemowi, do którego należy. Domniemywa się, że podsystemy lub wskaźniki interoperacyjności, dla których sporządzano dokumentację potwierdzającą spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei w innych krajach niż Rzeczpospolita Polska, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami, dotyczącymi interoperacyjności kolei, określonymi w przepisach ustawy o transporcie kolejowym, jeżeli ocena zgodności została dokonana na podstawie technicznych specyfikacji interoperacyjności.

Zasadnicze znaczenie dla tej ustawy będzie miał nowy art. 25 ustawy o transporcie kolejowym, który stanowi, iż podsystem strukturalny kolei może być oddany do eksploatacji w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej i w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli został zbudowany i zainstalowany w sposób spełniający zasadnicze wymagania dotyczące tej interoperacyjności kolei oraz wtedy, gdy zapewniona jest jego zgodność z istniejącym systemem kolei, w skład którego wchodzi oraz wtedy, gdy składniki interoperacyjności, z których jest zbudowany, są właściwie zainstalowane i wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem.

Nowy przepis przewiduje także, że zgoda lub odmowa na oddanie podsystemu do eksploatacji następuje w drodze decyzji prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, wydawanej na wniosek zainteresowanego przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury. Do wniosków dołącza się deklarację weryfikacji zgodności podsystemu, certyfikat zgodności podsystemu i dokumentację przebiegu oceny zgodności.

Pragnę podkreślić, że przepis nowego art. 25e ustawy o transporcie kolejowym implementuje właściwe postanowienia dyrektyw, a jednocześnie wyposaża prezesa UTK w uprawnienia niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i prawidłowej eksploatacji linii kolejowych na terytorium Polski, należących do transeuropejskiego systemu kolei. Uprawnienia prezesa UTK w zakresie związanym z bezpieczeństwem ruchu i odpowiednie zasady postępowania są przewidziane także w okresie po oddaniu podsystemu kolei do eksploatacji. Stanowią o tym nowe art. 25k, art. 25l, art. 25m, a także art. 25n.

Ustawa zmieniająca przewiduje, że prezes UTK dokonuje autoryzacji w zakresie interoperacyjności kolei w stosunku do zainteresowanych jednostek, a także sprawuje nadzór i kontrolę nad notyfikowanymi jednostkami certyfikującymi, jednostkami kontrolującymi i laboratoriami. Może on również, w drodze decyzji administracyjnej, ograniczyć zakres autoryzacji, a także cofnąć autoryzację w przypadku stwierdzenia naruszenia jej warunków, niezwłocznie informując ministra właściwego do spraw gospodarki o podjętej decyzji. Prezes UTK obowiązany jest informować prezesa UOKiK o ograniczeniu lub cofnięciu autoryzacji, o czym stanowią nowe art. 25h, art. 25i, art. 25j, a także art. 25o.

Przepisy ustawy zmieniającej przewidują również wdrożenie szczegółowych regulacji wynikających z dyrektyw wspólnotowych, w drodze wydania aktów wykonawczych do projektowanej ustawy, na podstawie delegacji określonych w nowych art. 25g i art. 25t ustawy o transporcie kolejowym.

Przedstawiłem do tej pory, może zbyt szczegółowo, zmiany do ustawy o transporcie zawarte w art. 1 ustawy zmieniającej.

Druga grupa zmian została wprowadzona z inicjatywy poselskiej. Uzyskały one pełne poparcie rządu jako istotne i powodujące polepszenie prawa. Zmiana pierwsza, dotycząca art. 4, wprowadza definicję pasażerskich przewozów kwalifikowanych i ma umożliwić przekazanie wykonywania przewozów międzywojewódzkich z PKP Przewozy Regionalne spółka z o.o. do PKP InterCity. Jest to zgodne z przyjętym przez Radę Ministrów 16 grudnia ubiegłego roku programem dalszej restrukturyzacji i modernizacji PKP, który przewiduje przekazanie przewozów międzywojewódzkich ze spółki Przewozy Regionalne do spółki PKP InterCity.

Zmiana druga, dotycząca art. 4, wprowadza definicję środków publicznych jako środków w rozumieniu ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych. Było to potrzebne dlatego, że w momencie, kiedy zaczęliśmy mówić o programie i finansowaniu kolei, okazało się, iż są pewne wątpliwości co do możliwości wykorzystania kwoty 50 milionów euro z funduszy strukturalnych, która, według niektórych urzędników, nie może być wydana, między innymi, na interoperacyjność. Ta zmiana powoduje dostosowanie i likwidację wątpliwości w tej materii.

Zmiana trzecia, dotycząca art. 38, ma umożliwić wykorzystanie środków publicznych, w tym także środków Unii Europejskiej, do zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych, przeznaczonych dla przewozów pasażerskich oraz towarowych przewozów intermodalnych.

Zmiana czwarta dotyczy art. 42. Zgodnie z nowym brzmieniem tego artykułu, ze środków publicznych będą mogły być finansowane przedsięwzięcia w zakresie rozwoju przewozów kolejowych, jeżeli wynika to z narodowych programów aktywizacji gospodarczej regionów lub z Narodowego Planu Rozwoju.

Zmiana piąta, odnosząca się do art. 59, ma umożliwić lepsze zabezpieczenie majątku kolei, a przede wszystkim podniesienie bezpieczeństwa pasażerów, w związku z różnymi zagrożeniami, w tym z zagrożeniem terrorystycznym.

Zmiana szósta, do art. 60, rozszerza katalog uprawnień funkcjonariuszy SOK o zatrzymywanie i kontrolę pojazdów drogowych, które poruszają się po obszarze kolejowym.

Zmiana siódma, dotyczy art. 76 ust. 2. Artykuł ten w nowym brzmieniu stanowi, że przepisy wykonawcze, wydane na podstawie ustawy o transporcie kolejowym

z 1997 r., zachowują moc do czasu wydania nowych aktów wykonawczych na podstawie delegacji obowiązujących w ustawie z 2003 r., jednak nie później, niż do dnia uzyskania przez Polskę członkostwa w Unii Europejskiej albo nie później niż do końca 2004 r. Jest to uzasadnione w sytuacji, kiedy akty te zostały wydane stosunkowo niedawno, na przykład po roku 2000 i nie ma konieczności ich wdrożenia przed 1 maja 2004 r., a jednocześnie Komisja Europejska przygotowuje przepisy techniczne, które będą musiały być uwzględnione w nowych przepisach. Art. 2 drugi ustawy zmieniającej przewiduje, że przewidziane w jej art. 1 zmiany ustawy o transporcie kolejowym wchodzą w życie z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

Dziękuję za uwagę i przepraszam za to przydługie wprowadzenie. Oczywiście razem z moim kolegami z odpowiednich urzędów jesteśmy do państwa dyspozycji. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Bardzo dziękuję.

Rozumiem, że wystąpienie pana ministra miało na celu ograniczenie jakiegokolwiek możliwości dyskusji w tym zakresie.

I w takim razie proponuję przejście do propozycji poprawek, z którymi państwo mieliście możliwość zapoznać się. Mamy ich dziewięć. Później zabierze głos pan mecenas. Oczywiście będzie czas na pytania, jeśli będziemy chcieli pogłębić swoją wiedzę w tym zakresie.

Czy jest zgoda na taki sposób procedowania?

Bardzo dziękuję.

Przechodzimy do propozycji poprawek Biura Legislacyjnego.

Poprawka pierwsza, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Maciej Leśny:

Akceptujemy propozycję takiej poprawki. Nie mogę powiedzieć, że zgadzamy się, tylko że akceptujemy taką propozycję. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Kto z senatorów przejmuje tę poprawkę?

Uzgadniamy między sobą, że wszystkie poprawki przejmuje pan senator Łęcki, który będzie również sprawozdawcą komisji. Jest zgoda?

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo o głosowanie nad tą poprawką.

Kto jest za?

Dziękuję bardzo. Jednogłośnie za.

Poprawka druga.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Maciej Leśny:

Tu jest istotna rozbieżność pomiędzy nami i Biurem Legislacyjnym.

(Przewodniczący Marian Lewicki: Tak, wiemy.)

Obawiam się, że wynika ona z nie do końca rozpoznanego technicznego znaczenia tej poprawki. Spowoduje ona skreślenie wszystkich poprawek przedstawionych przez Sejm. Prosimy o to, żeby Wysoki Senat nie przyjął tej poprawki. Rozumiem, że mówimy w tej chwili o pkt 2.

(Przewodniczący Marian Lewicki: Łącznie o pkt 2a i pkt 2b.)

Jeżeli mówimy łącznie, to jeżeli pan przewodniczący pozwoli, chcielibyśmy, żeby w pkt 2b skreślić tylko pkt 6.

Powiem, co się stało. W czasie debaty sejmowej, o godzinie 2.00 w nocy, wniesione zostały poprawki, które w istotny sposób ograniczają prawo działania spółek kolejowych, zmuszają je bowiem w sposób ustawy do stworzenia własnej służby ochrony kolei. Na przykład, w Warszawskiej Kolei Dojazdowej, która dobrze funkcjonuje przy pomocy agencji ochroniarskiej, mając tylko 30 km toru, nie trzeba tu tworzyć pełnej służby ochrony, zgodnie z definicjami ustawowymi. Dlatego prosimy o odrzucenie tej poprawki.

(Przewodniczący Marian Lewicki: O jej przemodelowanie.)

Przemodelowanie tak, aby skreślić tylko pkt 6.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Tylko pkt 6. To jest państwa propozycja. W pkt 2b, zamiast „skreśla się pkt 4–8” ma być „skreśla się pkt 6”. To jest modyfikacja strony rządowej.

Teraz pan mecenas, bo sprawa jest rzeczywiście ogromnej wagi i prosiłbym w tym miejscu o skupienie się.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

Dziękuję uprzejmie.

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

Pan minister, referując poprawki zgłoszone w trakcie drugiego czytania, a następnie uchwalone w trakcie trzeciego czytania w Sejmie, słusznie zwrócił uwagę, że są to zmiany istotne. Biuro Legislacyjne uważa za konieczne odrzucenie przez Senat wszystkich poprawek sejmowych z następującego względu: zgodnie z orzecznictwem Trybunału Konstytucyjnego, z punktu widzenia zasad demokratycznego państwa prawnego, nie do przyjęcia jest uchwalenie przez Sejm poprawek, obejmujących materię nieregulowaną w projekcie będącym przedmiotem obrad w trakcie pierwszego czytania. Pragnę zacytować orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego: „Ustalony w konstytucji wymóg rozpatrywania przez Sejm projektów ustaw w trzech czytaniach oznacza nakaz, by podstawowe treści, które znajdują się ostatecznie w ustawie, przebyły pełną drogę procedury sejmowej, tak aby nie zabrakło czasu i możliwości na przemyślenie przyjmowanych rozwiązań i zajęcie wobec nich stanowiska”.

Zwracam uwagę Wysokiej Komisji i państwa na fakt, że dwa tygodnie temu trybunał uznał za niekonstytucyjną poprawkę wniesioną w drugim czytaniu i przyjętą przez Sejm w trzecim czytaniu, dotyczącą likwidacji Głównego Urzędu Geodezyjnego i Kartografii. W związku z tym za niedopuszczalne należy uznać wszystkie poprawki zgłoszone do tej ustawy w trakcie sejmowego postępowania legislacyjnego, bez

względu na ich wartość merytoryczną, bowiem w świetle przedstawionej przeze mnie linii orzeczniczej, na pewno w przypadku zaskarżenia ustawy zostałyby one uznane za niekonstytucyjne.

Przypomnę, że w ustawie dotyczącej zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zostały sformułowane normy prawne, dotyczące problematyki finansowania transportu kolejowego, straży ochrony kolei oraz zachowania w mocy stosownych aktów wykonawczych. Są to z całą pewnością zmiany tak dalece niewiążące się z przedmiotem ustawy przedłożonej przez Radę Ministrów, że stanowią rażące wykroczenie przez Sejm poza materię przedstawioną w przedłożeniu rządowym i rozpatrywaną w pierwszym czytaniu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Panie Ministrze, to są bardzo poważne zarzuty.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Maciej Leśny:**

Panie Przewodniczący, obawiam się, że mamy do czynienia z totalnym nieporozumieniem. To nie jest nowa ustawa, tylko ustawa o zmianie ustawy. Gdyby to, co powiedział pan mecenas, potraktować literalnie, wtedy w trakcie procesu legislacyjnego nikt nie miałby prawa wnieść ani jednej poprawki, co oznaczałoby istotne ograniczenie roli Sejmu i Senatu.

Wszystkie materiały były naprawdę gruntownie przeanalizowane, a dotyczą one kolejnictwa. Pan mecenas mówi, że poprawka w pkt 3, dotycząca jakości prawa, nie może zostać przyjęta dlatego, że nie została zgłoszona na samym początku. Dla mnie jest to po prostu nieporozumienie. Mamy zupełnie inne podejście do sposobu stanowienia prawa. Ja uważam, że do ustawy o zmianie ustawy poprawki mogą być wnoszone w trakcie całego procesu legislacyjnego, inaczej bowiem mielibyśmy do czynienia z sytuacją, kiedy cały ten proces mogłoby przejść tylko to, co zostało literalnie napisane pierwszego dnia i znalazło się w Wysokiej Izbie. Nie byłoby to więc proces legislacyjny. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Bardzo proszę, Panie Mecenasie.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Niestety, nie mogę zgodzić się z panem ministrem z dwóch zasadniczych względów. Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego odnosi się zarówno do ustaw głównych, jak i do ustaw nowelizujących. Zwracam uwagę, iż wydane dwa tygodnie temu orzeczenie dotyczy właśnie ustawy o zmianie ustawy o gospodarce nieruchomościami. To jest pierwszy argument. Drugi jest taki, iż nie jest niemożliwe wnoszenie poprawek innych niż sformułowane w przedłożeniu rządowym, ale muszą one opierać się o materię. Jak sam pan minister wspomniał, są to istotne zmiany, niewiążące się

z materiałą dotyczącą warunków zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnej. W związku z tym ich wprowadzenie przez Sejm należy uznać za sprzeczne z konstytucją.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Maciej Leśny:**

Panie Przewodniczący, byliśmy wielokrotnie świadkami bardzo pouczających dyskusji pomiędzy biurami legislacyjnymi Sejmu i Senatu, nie mając w ogóle pojęcia, o co chodzi, gdyż spory te przebiegały na bardzo wysokim poziomie abstrakcji. Mam dopiero dziesięcioletni staż współpracy z Wysoką Izbą i czasami jeszcze gubię się.

Jeżeli Senat odrzuci poprawki, o których mówi pan mecenas, wtedy nie będą obowiązywały żadne poprzednio wydane akty wykonawcze. Po prostu będzie goła ustawa i nie będą mogły być wykonywane żadne funkcje z niej wynikające. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Sytuacja jest rzeczywiście poważna. Odrzucenie poprawek spowoduje zniknięcie aktów wykonawczych, a nie sądzę, żeby był to cel pana mecenas.

Panie Mecenasie, bardzo prosimy, bo chcielibyśmy ten problem rozstrzygnąć.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Wysoka Komisjo, mamy tu do czynienia z dwoma problemami. Jeden to ewidentna niekonstytucyjność, potwierdzona wielokrotnie w orzecznictwie trybunału, a drugi to sprawa, o której mówił pan minister. Pragnę zwrócić uwagę na fakt, iż ustawa o transporcie kolejowym była rozpatrywana przez wysoki Senat rok temu i mniej więcej rok temu weszła w życie. Był czas na wydanie nowych aktów wykonawczych, które nie zostały wydane. Jeżeli istnieje potrzeba przedłużenia tego okresu – a na temat celowości przedłużania go Biuro Legislacyjne nie będzie się wypowiadać – to należało to zrobić w odrębnej ustawie i nie w ostatniej chwili.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Maciej Leśny: Można?)

Przewodniczący Marian Lewicki:

Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Maciej Leśny:**

Panie Przewodniczący, prosimy, by wypowiedział się pan Jarosiewicz, dyrektor departamentu kolejnictwa.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Tak, bardzo proszę, Panie Ministrze, ma pan do dyspozycji cały zespół.

**Dyrektor Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Wiesław Jarosiewicz:**

Rzeczywiście przystąpiliśmy do pracy nad rozporządzeniami, ale TSI, czyli techniczne specyfikacje interoperacyjności w zakresie kolei konwencjonalnych jeszcze nie weszły w życie i prace nad nimi w Komisji Europejskiej przedłużają się. Najprawdopodobniej wejdą one w życie w połowie roku i w związku z tym zaproponowaliśmy, żeby akty wykonawcze obowiązywały do końca tego roku.

Jeżeli dzisiaj odrzucimy te poprawki, to 1 maja praktycznie zamykamy podstawowe akty wykonawcze, dotyczące eksploatacji kolei. Chodzi o przepisy związane z sygnalizacją kolejową i prowadzeniem ruchu. Nie mając nowych TSI, nie wydamy nowych aktów wykonawczych. W związku z tym, od 1 maja, praktycznie biorąc, nie będziemy mieli podstawowych przepisów, dotyczących prowadzenia ruchu kolejowego. Dlatego Wysoki Sejm przyjął tę poprawkę, biorąc pod uwagę jej podstawowe znaczenie.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Maciej Leśny:**

Panie Przewodniczący, byliśmy przekonani, i w tym przekonaniu byliśmy utwierdzeni przez Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, że do wydania tych dyrektyw wystarczy rozporządzenie ministra infrastruktury. Na początku grudnia wysokie gremia uznały, że jednak musi być to ustawa i stąd tak wariackie tempo. Musieliśmy jednak zrobić wszystko, aby polska kolej mogła funkcjonować, bo, tak naprawdę, tego dotyczy spór.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Czy pan mecenas chce jeszcze zabrać głos w tej materii?

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Myszę, że spór nie dotyczy tego tempa, bowiem nie zgłaszamy zastrzeżeń do merytorycznej części ustawy. Lepiej było by na wcześniejszym etapie pomyśleć o tych kwestiach, które teraz kuchennymi drzwiami weszły do ustawy, narażając ją na zarzut niekonstytucyjności.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Jeżeli można, Panie Ministrze, spytam senatorów, czy chcieliby w tej materii zabrać głos, czy mają swoje spostrzeżenia lub uwagi.

(*Senator Włodzimierz Łęcki: Można?*)

Senator Łęcki, proszę bardzo.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Dyskusja jest faktycznie bardzo poważna i jej rozstrzygnięcie będzie dla nas trudno trudne. Argumenty pana mecenasa wydają się być słuszne – musimy panu za-

ufać, że jest pewna paralela między dotychczasowymi orzeczeniami Trybunału Konstytucyjnego, a tym, co nam grozi. Jednak pan minister i jego ludzie stawiają nas pod ścianą: jeżeli nie uchwalimy, to Senat przestanie działać.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Maciej Leśny: Nie Senat.)

Senat też, bo nie będziemy mieli czym do niego dojechać. *(Wesołość na sali)*

(Przewodniczący Marian Lewicki: Tak, to jest poważne zagrożenie, chyba najbardziej istotne.)

To jest bardzo istotne. I, powiem szczerze, Panie Przewodniczący, że nie wiem, jak ten problem rozstrzygnąć. Odrzucając poprawki, faktycznie spowodujemy perturbacje, przynajmniej prawne. Będziemy musieli głosować.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Właśnie chciałem to usłyszeć. Nie może być takiej sytuacji, że zabraknie nam zdolności do podjęcia określonych decyzji.

Jeszcze raz chce zabrać pan senator Plewa.

Bardzo proszę

Senator Sergiusz Plewa:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Mam do pan ministra pytanie: dlaczego przedłożenie rządowe było takie szczupłe?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Maciej Leśny:

Panie Senatorze, przedłożenie rządowe rzeczywiście nie zawierało wszystkich tych elementów, które musiały być wniesione później. Wyniknęły one w trakcie prac nad innymi ustawami. Tak nieszczęśliwie zdarzyło się, że posłanka Sosnowska, która miała zgłosić poprawki na początku posiedzenia, pomyliła godzinę i przysłała wtedy, kiedy kończyło się pierwsze czytanie. Biuro Legislacyjne Sejmu stwierdziło, że wszyscy musimy ten materiał przeczytać i dlatego poprawki pojawiły się podczas drugiego czytania. Ale chcę uspokoić Wysoki Senat – my wiedzieliśmy o poprawkach, które chciała zgłosić pani Sosnowska, bo wszystkie przeszły całą procedurę uzgodnień w ministerstwie i odniosło się do nich Rządowe Centrum Legislacji. Jestem także przekonany, że nikt nie jest zainteresowany zaskarżeniem tej ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Pani senator Christowa chce jeszcze zabrać głos.

(Senator Czesława Christowa: Ja tylko proponuję przystąpić do głosowania.)

Jest zachęta, ale jest także głos przeciwny.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Powiem tylko to, co stwierdził mój zacny sąsiad – głosujmy nad tymi poprawkami, niech Sejm je odwróci. W razie czego będzie na Sejm, a nie na nas. *(Wesołość na sali)*

Przewodniczący Marian Lewicki:

Pan mecenas chciał wygłosić ostatnie zdanie.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Zwrócę tylko uwagę na jeden fakt – poprzednia ustawa nie została zaskarżona przez żaden podmiot, ale prezydent, przed jej podpisaniem, zwrócił się do Trybunału Konstytucyjnego. A więc takie zagrożenie istnieje zawsze, tym bardziej, że było to, jeszcze raz przypomnę, dwa tygodnie temu. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Nie chcę czegokolwiek sugerować. Przychylmy się do głosu pani senator. Pozwolę sobie zauważyć, że tu była pewna modyfikacja dotycząca pktu 6, ale ona nie wpisuje się w charakter tych poprawek. Była sugestia, aby nie wymieniać pktów 4–8, tylko pkt 6. Zostawmy tę poprawkę na drugi rzut, a teraz proponuję głosować nad przyjęciem bądź odrzuceniem poprawek zawartych w pktach 2, które przejął zacny senator Włodzimierz Łęcki. Zgoda?

W takim razie głosujemy.

Kto jest za przyjęciem poprawek zawartych w pktach 2? (2)

Kto jest przeciwny? (1)

Kto się wstrzymał od głosu? (2)

Komisja przyjęła poprawki większością minimalną.

Przystępujemy do poprawki trzeciej.

Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Maciej Leśny:**

Nie mamy żadnych wątpliwości, Panie Przewodniczący, że jest to poprawka, która poprawia przepisy ustawy.

Przewodniczący Marian Lewicki:

W takim razie kto jest za przyjęciem tej poprawki?

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Poprawka czwarta.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Maciej Leśny:**

Poprawka czwarta nie jest merytoryczna, tylko językowa. Też ją akceptujemy.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Kto jest za przyjęciem tej poprawki?

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Poprawka piąta.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Maciej Leśny:**

Mam nadzieję, że pan mecenas nie potraktuje tego osobiście, ale w tej kwestii chyba nie do końca wiemy, o czym mówimy. Podpisując umowę stowarzyszeniową, negocjując wejście Polski do Unii, zobowiązaliśmy się do pewnych zachowań. Jednym z nich jest zapewnienie interoperacyjności na pewnych szlakach. Niestety, z gorliwością neofity przyjęliśmy na siebie zobowiązania, których nie przyjęły inne kraje. Zrobiliśmy to tak szybko, że Komisja Europejska nie przygotowała jeszcze technicznych warunków interoperacyjności, a my mamy już samozobowiązanie, że będziemy je stosować.

To nie polski minister ma prawo decydować w Unii Europejskiej o tym, jak będą wyglądały techniczne specyfikacje interoperacyjności, tylko Komisja Europejska. Stąd wzięła się propozycja, abyśmy w momencie, kiedy Unia Europejska nie zrobi TSI, sami zrobili to dla siebie i jest to wychodzenie przed szereg. Chodzi tu o rozwiązanie unijne, a nie unikalne, dotyczące w jednego kraju. Dlatego prosimy o odrzucenie tej poprawki.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Panie Mecenasie, bardzo proszę.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Dziękuję uprzejmie.

Nie wiem, czy zostałem do końca dobrze zrozumiany. Poprawka Biura Legislacyjnego polega wyłącznie na tym, aby podmiotem uprawnionym do określania listy właściwych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych był nie prezes UTK, lecz minister właściwy do spraw transportu i by było to określane nie w drodze obwieszczenia, lecz w drodze rozporządzenia. Wydaje mi się więc, że z merytorycznego punktu widzenia wypowiedź pana ministra – proszę zaprzeczyć, jeżeli myślę się – jest skierowana przeciwko unormowaniu art. 25d w ogólności, a nie przeciwko poprawce, która zmienia jedynie podmiot i formę aktu.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Maciej Leśny: Przepraszam, można, Panie Przewodniczący?)

Przewodniczący Marian Lewicki:

Proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Maciej Leśny:**

Ponieważ w całej ustawie organem odpowiedzialnym za funkcjonowanie tej części działania kolei jest prezes UTK, a nie minister, chcielibyśmy, aby konsekwentnie była to domena prezesa UTK, a nie ministra.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Proszę.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Jednakże, naszym zdaniem, materia, o której mówimy, jest materia powszechnie obowiązującą, w związku z tym nie może być regulowana w drodze zarządzenia kierownika urzędu centralnego, jakim jest prezes UTK, lecz w drodze rozporządzenia organu uprawnionego do jego wydania, a takim organem jest minister właściwy do spraw transportu. W tym zakresie nie widzimy możliwości regulowania tej sprawy w akcie innym niż powszechnie obowiązujący.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Bardzo proszę.

**Dyrektor Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Wiesław Jarosiewicz:**

Według nas, dokumenty, o których mówimy, nie muszą być wydawane w drodze rozporządzenia, gdyż dotyczą one eksploatacji kolei oraz zagadnień technicznych, interesujących wyłącznie zarządców i przewoźników. Te wszystkie kwestie są regulowane poprzez Urząd Transportu Kolejowego i nie obowiązują ogólnie. Chodzi o techniczne przepisy kolei, za które odpowiada UTK. Urząd ten, prowadząc nadzór techniczny, jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Wobec tego nie ma potrzeby wydawania w tym zakresie rozporządzeń ministra.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Panie Mecenasiu, bardzo proszę. To jest kontynuacja poprzedniej dyskusji.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Tak, w istocie problem dotyczy kwestii omawianej przy ustawie o bezpieczeństwie morskim, a mianowicie materii, która, naszym zdaniem, nie może być regulowana przez akt kierownictwa wewnętrznego.

Pan dyrektor słusznie wspominał, że będą to wymogi skierowane do zarządców i innych podmiotów. Jednak nie zmienia to faktu, że chodzi o materię powszechnie obowiązującą, nie jest to bowiem norma kierowana przez jeden podmiot do podmiotu podległego, lecz do niezależnych podmiotów jakimi są, na przykład, zarządcy. W związku z tym, naszym zdaniem, przewidziane obecnie unormowanie nasuwa bardzo duże wątpliwości konstytucyjne. Dziękuję.

(Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Wiesław Jarosiewicz: Jeśli można, Panie Przewodniczący?)

Przewodniczący Marian Lewicki:

Tak. Musimy zakończyć, więc prosiłbym o konkluzje.

**Dyrektor Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Wiesław Jarosiewicz:**

Myślę, że nie rozumiemy się. Tu nie chodzi o wydawanie nowych dokumentów, tylko o wyspecyfikowanie dokumentów obowiązujących w zakresie techniki i bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stworzenie ich listy, która nie musi wydana przez ministra właściwego do spraw transportu. Wystarczy organ nadzorujący technikę i bezpieczeństwo.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Rozumiem, że w takim razie zakończyliśmy dialog między stronami.

Czy ktoś z senatorów chce zabrać głos w tej materii?

Proponuję przystąpić do głosowania nad poprawką zawartą w pkt 5 naszego wykazu.

Kto jest za jej przyjęciem? (4)

Kto jest przeciw? (1)

Poprawka została przyjęta większością głosów.

Poprawka szósta.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Maciej Leśny:**

Ta poprawka też jest językowa. Powstaje tylko pytanie: czy „realizacja projektu budowy” to jest „realizacja budowy”? Nie mamy tutaj zdania.

Przewodniczący Marian Lewicki:

No tak.

Bardzo proszę, Panie Mecenasiu.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Proszę zwrócić uwagę, że w art. 25f ust. 1 pkt 1 lit. b, w odniesieniu do transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości używane jest sformułowanie „realizacja projektu budowy”, zaś w pkt 2 lit. a tiret pierwsze, w odniesieniu do transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej mówi się o „realizacji budowy”.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Jest pełne zrozumienie, zauważyłem gest. Rozumiem, że zgoda, Panie Ministrze, tak?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Maciej Leśny:

Tak.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Bardzo dobrze.

W takim razie proponuję głosowanie.

Kto jest za?

Bardzo dziękuję. Jednogłośnie za.

Przechodzimy do poprawki siódmej.

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: I ósmej, bo trzeba je rozpatrywać łącznie.)

Pan mecenas podpowiada mi, że poprawka siódma ma być rozpatrywana łącznie z ósmą.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Maciej Leśny:

Zgadzamy się na te poprawki.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Jest zgoda ministerstwa, w takim razie nie będę pytał o dalsze zdania.

Kto jest za?

Dziękuję bardzo. Jednogłośnie za.

Przechodzimy do poprawki dziewiątej.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Maciej Leśny:

Tak, jak poprzednio – zgoda.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Jest zgoda.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki?

Bardzo dziękuję. Jednogłośnie za.

Wyczerpaliśmy propozycje poprawek.

Czy są jeszcze poprawki?

Pan senator Łęcki.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Mam poprawki, które otrzymałem, ale myślę, że są one nieaktualne, ponieważ wykreśliliśmy pkt 6. W tej sytuacji ich wprowadzenie jest bezzasadne.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Aha, jeszcze art. 2. Ponieważ nie konsultowałem tego z panem mecenasem Magdą, zgłaszam poprawkę mówiącą, że ustawa wchodzi w życie z dniem 1 maja 2004 r., z wyjątkiem art. 1 pkt 8, który wchodzi w życie z dniem 30 kwietnia roku 2004. Ale pkt 8 też wykreśliliśmy, czyli poprawka także jest bezzasadna.

(*Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Tak, dlatego że w sprawozdaniu komisji wystąpiłaby sprzeczność.*)

Przewodniczący Marian Lewicki:

Jeszcze pan mecenas.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Wysoka Komisjo, chcę zwrócić uwagę na pkt 4 uwag szczegółowych, gdzie wskazaliśmy na pewne zagadnienia o charakterze merytorycznym, które, naszym zdaniem, wymagają doprecyzowania, a które, właśnie z uwagi na meritum sprawy, nie mogły być przedmiotem propozycji poprawek Biura Legislacyjnego. Chodzi w szczególności o używanie pojęć „podsystem” i „podsystem strukturalny”. Pojęcia te nie są tożsame, gdyż o ile każdy podsystem strukturalny jest podsystemem, to nie każdy podsystem jest podsystemem strukturalnym. Naszym zdaniem, w niektórych przepisach nie były one używane konsekwentnie.

Chodzi także o inne postulaty w zakresie uwagi drugiej i trzeciej. Możemy tu również zgłosić stosowne propozycje, jeżeli ze strony rządu usłyszymy sprecyzowane żądania merytoryczne. Wniesienie tych poprawek jest możliwe, nawet w tej chwili, ale jedna kwestia merytoryczna wymagałaby doprecyzowania.

Przewodniczący Marian Lewicki:

Czy pan minister chce w tej kwestii zabrać głos, czy przełożymy to na inną okazję?
(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Maciej Leśny: Panie Przewodniczący, może w międzyczasie, między posiedzeniem...*)

Chciałbym jednak, żebyśmy skończyli tę kwestię. Jeżeli nie, to będziemy formułować poprawki w nieco późniejszym terminie, może w czasie posiedzenia plenarnego.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Maciej Leśny: Panie Przewodniczący, dostaliśmy te uwagi przed wejściem na salę.*)

Rozumiem, że nie możecie państwo odnieść się do tego materiału. Być może, w czasie posiedzenia plenarnego, będzie można złożyć takie poprawki. Dobrze?

W takim układzie proponuję głosowanie nad ustawą o zmianie ustawy o transporcie kolejowym wraz z przyjętymi poprawkami.

Kto jest za?

Dziękuję bardzo. Jednogłośnie za.

Wyczerpaliśmy porządek obrad.

Dziękuję za obecność. Wszystkim życzymy wesołych świąt.

(*Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 39*)

Kancelaria Senatu

Opracowanie: Katarzyna Zonn-Pasternak

Publikacja: Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851