



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

**Zapis stenograficzny**  
**(234)**

23. posiedzenie  
Komisji Gospodarki Narodowej  
w dniu 6 maja 2008 r.

VII kadencja

### Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o ratyfikacji Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Słowenii o współpracy i wzajemnej pomocy w sprawach celnych, podpisanej w Warszawie dnia 25 maja 2005 r. (druk senacki nr 126, druki sejmowe nr 333, 364).
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych (druk senacki nr 125, druki sejmowe nr 289, do druku 289, 386).
3. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (druk senacki nr 122, druki sejmowe nr 351, do druku 351, 389).
4. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (druk senacki nr 130, druki sejmowe nr 301, do druku 301, 362, 362-A).
5. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych (druk senacki nr 123, druki sejmowe nr 262, do druku 262, 377).
6. Rozpatrzenie ustawy o niektórych formach wspierania działalności innowacyjnej (druk senacki nr 124, druki sejmowe nr 140, do druku 140, 388, 388-A).

*(Początek posiedzenia o godzinie 18 minut 04)*

*(Posiedzeniu przewodniczą przewodniczący Tomasz Misiak i zastępca przewodniczącego Kazimierz Kleina)*

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Witam na dzisiejszym posiedzeniu Komisji Gospodarki Narodowej.

Posiedzenie składa się z dwóch części, pierwsza część zaplanowana jest na godzinę 18.00, druga – na godzinę 19.30. Porządek obrad pierwszej części przedstawia się następująco: w punkcie pierwszym rozpatrzenie ustawy o ratyfikacji Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Słowenii o współpracy i wzajemnej pomocy w sprawach celnych, podpisanej w Warszawie 25 maja 2005 r., w punkcie drugim rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, w punkcie trzecim rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze, w punkcie czwartym rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.

Witam serdecznie na dzisiejszym posiedzeniu komisji panią minister Chojną-Duch, pana ministra Kapicę, pana posła Gadowskiego oraz wszystkich zaproszonych gości, którzy reprezentują poszczególne departamenty ministerstw czy urzędów centralnych.

Czy państwo senatorowie chcieliby rozszerzyć porządek obrad o jakiś punkt? Albo czy macie państwo jakieś uwagi do tego porządku?

Skoro nie ma uwag, to prosiłbym o przegłosowanie przedstawionego przed chwilą porządku obrad w części posiedzenia o godzinie 18.00.

Kto z państwa jest za przyjęciem tego porządku obrad? (11)

Dziękuję uprzejmie.

W takim razie przechodzimy do omówienia punktu pierwszego. Jest to rozpatrzenie ustawy o ratyfikacji Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Słowenii o współpracy i wzajemnej pomocy w sprawach celnych.

Panie Ministrze, proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów  
Jacek Kapica:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Przedstawiamy państwu umowę o współpracy administracyjnej w sprawach celnych między rządem Rzeczypospolitej Polskiej a rządem Republiki Słowenii, która

---

daje możliwość skutecznego zwalczania przestępczości celnej oraz wymiany informacji usprawniających wymianę towarową. Z dniem wejścia w życie tej umowy traci moc Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Federalnej Republiki Jugosławii o współpracy i pomocy wzajemnej w sprawach celnych. Jednocześnie ta umowa jest uzupełnieniem rozporządzenia Rady Wspólnot Europejskich nr 515/97 z dnia 13 marca 1997 r. w sprawie wzajemnej pomocy między organami administracyjnymi państw członkowskich i współpracy między państwami członkowskimi a Komisją.

Umowa reguluje współpracę i wzajemną pomoc organów celnych, tak jak powiedziałem, uszczegóławia i doprecyzowuje rozporządzenie Rady Wspólnot Europejskich. Współpraca ta obejmuje wymianę informacji zawodowych między organami celnymi, współpracę w zakresie stosowania zakazów i ograniczeń importowych, wzajemne dostarczanie poświadczonych kopii dokumentów, upoważnianie przez organ celny funkcjonariuszy celnych do występowania w charakterze eksperta i świadka, a także współpracę w dziedzinie zwalczania nielegalnego obrotu środkami odurzającymi i substancjami psychotropowymi. Umowa nie zawiera postanowień zmieniających wewnętrzne ustawodawstwo Rzeczypospolitej, ani postanowień sprzecznych z prawem europejskim.

Jest to umowa będąca odzwierciedleniem tego typu umów, które mamy podpisane z innymi państwami. Trzeba powiedzieć, że w sytuacji gdy zarówno Polska, jak i Słowenia są członkami Unii Europejskiej, występują w Polsce słoweńskie podmioty gospodarcze, działa to w obie strony, na przykład z branży farmaceutycznej czy z branży AGD, które dokonują operacji celnych przez granicę słoweńską, w związku z tym również w sprawach celnych zachodzi potrzeba zasięgnięcia opinii, zasięgnięcia informacji czy prowadzenia korespondencji dotyczącej deklarowanych tam wartości towarów. Umowa ta jest zasadna. Mimo że oba państwa są w Unii Europejskiej, to jednak pewne operacje celne są wykonywane przez podmioty polskie w Słowenii czy słoweńskie w Polsce.

Z tych powodów wnosimy o przychylnie potraktowanie umowy o współpracy i wzajemnej pomocy w sprawach celnych przez komisję i w dalszej kolejności przez Senat. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję uprzejmie.

Czy Biuro Legislacyjne ma jakieś uwagi do tego projektu?

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Aldona Figura:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Biuro Legislacyjne nie zgłasza uwag do ustawy. Dziękuję.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa senatorów o zadawanie pytań lub przedstawianie własnych uwag. Tak jak widać, kochamy współpracę ze Słowenią, w związku z tym pytań nie ma.

Jeżeli nie ma żadnych pytań i nie ma żadnych poprawek... Tak?  
Proszę uprzejmie, Panie Senatorze.

**Senator Tadeusz Gruszka:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, w jednym z akapitów – zaraz to znajdę – jest mowa o tym, że traci moc umowa między rządem polskim a rządem Federalnej Republiki Jugosławii. Z tego, co rozumiem, do tego momentu ona obowiązuje i w związku z tym mam pytanie. Na jakiej zasadzie prowadzona jest współpraca z pozostałymi państwami, które powstały po byłej Jugosławii? Dziękuję.

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów Jacek Kapica: Dziękuję bardzo. Ja poproszę o odpowiedź pana dyrektora departamentu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych, które w tym zakresie nadzoruje cały obszar umów międzynarodowych. Dziękuję bardzo.)*

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Traktatowego  
w Ministerstwie Spraw Zagranicznych  
Janusz Łącki:**

Dziękuję bardzo.

Panie Senatorze! Szanowni Państwo!

Istotnie umowa, która zostanie uchylona, umowa między rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a rządem Federalnej Republiki Jugosławii do chwili obecnej obowiązywała na podstawie porozumienia o sukcesji, którą Polska wy negocjowała ze Słowenią kilka lat temu. Podobne porozumienia zostały również wynegocjowane i uzgodnione z innymi państwami, powstałym po byłej Jugosławii, z wyjątkiem Serbii, gdyż ze względu na sytuację polityczną jeszcze do niedawna nie było możliwe zawarcie takiego porozumienia. Dziękuję.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie ma pytań.

W takim razie przystępujemy do głosowania nad ustawą w przedstawionej treści.

Kto z państwa jest za przyjęciem tej ustawy? (13)

Jednogłośnie. Dziękuję uprzejmie.

W takim razie ustawa została przyjęta.

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Przechodzimy do punktu drugiego...

Aha, przepraszam, jeszcze senator sprawozdawca.

Kto z państwa senatorów chciałby sprawozdawać? Pan senator Gruszka?

*(Senator Tadeusz Gruszka: Tak.)*

Dziękuję uprzejmie.

Witam serdecznie pana ministra Jarmuzewicza.

Przechodzimy do omówienia punktu drugiego porządku obrad. Jest to rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych.

Z tego, co rozumiem, pani minister Chojna-Duch nam to przedstawi. Tak?

Proszę uprzejmie.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów  
Elżbieta Chojna-Duch:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Projektowana ustawa jest wynikiem wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 29 listopada 2006 r. Trybunał orzekł o niezgodności z konstytucją art. 21 ust. 1 pkt 3 lit. g ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych w zakresie, w jakim wyłącza on zwolnienie podatkowe w stosunku do odszkodowań uzyskanych na podstawie ugody sądowej. Stosownie do postanowień tego artykułu wolne od opodatkowania są odszkodowania, których wysokość lub zasady ustalania wynikają wprost z przepisów odrębnych ustaw lub przepisów wykonawczych wydanych na podstawie tych ustaw, z wyjątkiem odszkodowań, odpraw wymienionych w omawianej regulacji, w tym odszkodowań wynikających z zawartych umów lub ugód. Zatem wszelkie odszkodowania otrzymane na podstawie umowy lub ugody, których wysokość lub zasady ustalania wynikają wprost z ustawy lub jej przepisów wykonawczych, podlegają opodatkowaniu – Trybunał orzekł – w zakresie, w jakim wyłącza się zwolnienie podatkowe, w tym w zakresie odszkodowania otrzymanego na podstawie ugody sądowej. Zgodnie z art. 190 konstytucji, jak wiadomo, orzeczenia Trybunału mają moc powszechnie obowiązującą i są ostateczne. Orzeczenie Trybunału wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, o ile Trybunał Konstytucyjny nie określi innego terminu utraty mocy obowiązującej aktu normatywnego.

Mając na uwadze fakt, że w tej sprawie nie został określony inny termin utraty mocy obowiązującej omawianej normy prawnej, orzeczenie Trybunału weszło w życie 11 grudnia 2006 r., a to oznacza, że odszkodowania, których wysokość lub zasady ustalania wynikają wprost z przepisów odrębnych ustaw otrzymane od 11 grudnia 2006 r. na podstawie ugody sądowej, nie rodzą obowiązku podatkowego, gdyż korzystają ze zwolnienia od podatku stosownie do postanowień wyroku.

Jest to propozycja senacka projektu nowelizacji ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych. Zmiana ta sprowadza się do nadania nowego brzmienia lit. g w pkt 3 w ust. 1 art. 21 ustawy. Zmiana ta ma charakter porządkowy. Jej przyjęcie spowoduje, że obowiązujące orzeczenie będzie miało bezpośrednie odzwierciedlenie również w przepisach ustawy. W tym kontekście propozycja senacka zasługuje oczywiście na pełne poparcie i na przyjęcie. To wszystko. Dziękuję.

*(Przewodnictwo obrad obejmuje zastępca przewodniczącego Kazimierz Kleina)*

**Zastępca Przewodniczącego Kazimierz Kleina:**

Dziękuję bardzo.

Pani minister zwróciła uwagę na to, że była to inicjatywa Senatu. Sprawa ta została już przez nas dość dokładnie przedyskutowana, ale mimo to bardzo proszę Biuro Legislacyjne o ewentualnie uwagi do tej ustawy.

**Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu  
Adam Niemczewski:**

Szanowny Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, nie mam uwag do tej ustawy.

**Zastępca Przewodniczącego Kazimierz Kleina:**

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję.

Bardzo proszę panów senatorów o pytania lub głosy w dyskusji. Nie ma chętnych.

W takim razie przystępujemy do głosowania nad tą ustawą.

Kto jest za przyjęciem ustawy bez poprawek? (12)

Dziękuję bardzo.

Ustawa została przyjęta.

Bardzo proszę, z kto panów senatorów chciałby być sprawozdawcą tej ustawy?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Kolega, tak? Dobrze, bardzo proszę.

Kończymy zatem debatę nad ustawą.

Dziękuję bardzo pani minister za uwagi.

Przystępujemy do omówienia kolejnego punktu, punktu trzeciego porządku obrad. Jest to rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze, druk senacki nr 122, druki sejmowe nr 351 i nr 389.

Bardzo proszę przedstawiciela rządu o zaprezentowanie tej ustawy.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący!

Proponowana nowelizacja ma na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego dyrektywy Rady Unii 2004/36 z kwietnia 2000 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty. Pełne wdrożenie dyrektywy będzie możliwe dopiero po wydaniu przez ministra infrastruktury rozporządzenia na podstawie projektu zawartego w art. 155c.

Pokrótkę mogę powiedzieć, że nowelizacja wprowadza obowiązek prowadzenia inspekcji statków powietrznych z państw obcych oraz przekazywania informacji uzyskanych w ramach przeprowadzania takich inspekcji. Kontrolerzy upoważnieni przez prezesa ULC badają zgodność obcych statków powietrznych z normami dotyczącymi bezpieczeństwa. To jest w największym skrócie zawartość merytoryczna tego projektu poselskiego.

Powiem państwu, że działamy w warunkach pewnego przymusu, dlatego że w wyniku wyjątkowo długiego spóźnienia we wdrażaniu tej dyrektywy sprawa jest już w Europejskim Trybunale Sprawiedliwości. Otrzymaliśmy dość surową reprimendę. My to naprawimy poprzez niezwłoczne wdrożenie tej ustawy. Ta regulacja do niedawna znajdowała się w dużej nowelizacji prawa lotniczego, która za chwileczkę zostanie

przekazana do parlamentu. Mając na uwadze wagę i wielkość projektu dotyczącego zmiany prawa lotniczego, trzeba mieć świadomość tego, że prace nad nim mogą trwać miesiącami. W związku z tym ta ustawa jest niejako wyjęciem z całej problematyki pewnego obszaru, obszaru dotyczącego bezpieczeństwa statków powietrznych. Jest to sprawa, która musi zostać niezwłocznie załatwiona. To tyle, jeżeli chodzi o zawartość merytoryczną.

**Zastępca Przewodniczącego Kazimierz Kleina:**

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę Biuro Legislacyjne o uwagi do tej ustawy.

**Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu  
Adam Niemczewski:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo!

Ja do tej ustawy mam tylko jedną uwagę, dotyczącą art. 1 pkt 3. Otóż, w art. 155 ust. 2 moim zdaniem popełniono pewną niezręczność stylistyczną. Jest tu mowa o tym, że obcy statek powietrzny oraz jego załoga, wobec których istnieje uzasadnione podejrzenie niezgodności z umowami lub z przepisami międzynarodowymi dotyczącymi bezpieczeństwa, podlegają sprawdzeniu przez prezesa urzędu. Uważam, że jest to pewna niezręczność językowa.

W opinii proponuję poprawkę, która prowadziłyby do tego, aby przepis brzmiał następująco. Ja celowo skracam, chcę przeczytać tylko esencję. Brzmiałoby to tak: obcy statek powietrzny oraz jego załoga, wobec których istnieje uzasadnione podejrzenie naruszenia przez nich umów lub przepisów międzynarodowych dotyczących bezpieczeństwa, podlegają inspekcji, a ich dokumenty podlegają sprawdzeniu przez prezesa urzędu. W swojej uwadze wyróżniłem te elementy, które są istotne dla tej poprawki o charakterze stylistycznym.

Związane to jest również z dodawanym art. 155a, który nie mówi już o niezgodności z umowami załogi czy też statku powietrznego, ale mówi o tym, co prezes urzędu powinien uczynić w przypadku stwierdzenia naruszenia umów lub przepisów. Tylko tyle. Dziękuję.

*(Przewodnictwo obrad obejmuje przewodniczący Tomasz Misiak)*

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję uprzejmie.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Panie Mecenasie, pozwoli pan, że nie podzielę pańskich obaw, a jeżeli chodzi o pewne wyjaśnienie, uzasadnienie tego, że będziemy jednak trwali przy swoim stanowisku, to poprosiłbym o to pana prezesa Kruszyńskiego.



**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Proszę bardzo, Panie Prezesie.

**Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Izbo!

Pozwolę sobie wyjaśnić tę różnicę i pozorny brak spójności pomiędzy art. 155 ust. 2 a art. 155a ust. 1 pkt 1. Otóż, w pierwszym z artykułów, w którym jest mowa o istnieniu uzasadnionego podejrzenia niezgodności, obiektem tej niezgodności są statek powietrzny i załoga jako takie obiekty, które w umowach i przepisach międzynarodowych są obwarowane pewnymi wymaganiami, pewnymi normami. Natomiast w art. 155a pkt 1 mówi się o tych osobach prawnych i fizycznych, które naruszają przepisy w stosunku do statku powietrznego.

I tak w tym przypadku stwierdza się – proszę zwrócić uwagę – naruszenie umów lub przepisów międzynarodowych przez użytkowników statków powietrznych, czyli osoby prawne, lub członków ich załóg, osoby fizyczne. Wtedy podejmowane są odpowiednie działania. Zaś w art. 155 ust. 2 mówi się o statku powietrznym i załodze jako obiektach, do których adresowane są całe pakiety wymagań międzynarodowych, norm, które z kolei są opisane w umowach i przepisach międzynarodowych. Z tego wynika troszkę inne brzmienie.

Ja mogę przyznać rację co do tego, że jest to pewna niezręczność, ale już tekst oryginalny tej dyrektywy, a następnie także jej tłumaczenie, popełniają tę niezręczność, kiedy mówią o niezgodności w stosunku do norm.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo.

**Wicedyrektor Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu  
Adam Niemczewski:**

Chciałbym tylko podkreślić, że moja uwaga ma charakter stricte językowy. Chodzi o to, że w języku polskim nie brzmi dobrze, gdy mówimy w ten sposób: „statek powietrzny oraz jego załoga, wobec których istnieje uzasadnione podejrzenie niezgodności”. To brzmi dziwnie, można powiedzieć, śmiesznie. Co oznacza niezgodność z umowami? To znaczy, że podejrzewamy, że nie są spełniane wymogi, czyli dochodzi do naruszenia umowy. Tylko tyle. Moja uwaga ma charakter tylko i wyłącznie językowy. Wiem, że takim samym sformułowaniem posługuje się tłumaczenie dyrektywy, a teraz kontynuujemy to...

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Jasna sprawa, ale my to podtrzymujemy. Jest tu logika.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Państwo podtrzymujecie swoją wersję, a państwo senatorowie zdecydują.  
Proszę bardzo. Czy ktoś z państwa senatorów ma jeszcze jakieś uwagi do tej ustawy?

*(Senator Władysław Ortyl: Ja mam.)*

Proszę bardzo, pan senator Ortyl.

**Senator Władysław Ortyl:**

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Ja chciałbym zapytać o taką sprawę. Oczywiście, jak wiemy, zabezpieczenie statku powietrznego lub zatrzymanie niesie za sobą koszty i – z tego, co rozumiem – koszty zatrzymania czy unieruchomienia w przypadkach uzasadnionych poniesienie użytkownik, bo to on dokonał naruszenia prawa lotniczego i umów, o których tu przed chwilą mówiliśmy. A co będzie się działo, gdy zatrzymanie, unieruchomienie okaże się niezasadne? Czy wtedy ULC poniesie te koszty, czy przerzuci je na Skarb Państwa?

Chciałbym też wiedzieć, czy kontrola statku powietrznego będzie powodowana tylko i wyłącznie podejrzeniem i zgłoszeniem przez jakąś osobę, która zauważyła pewne nieprawidłowości, czy też będzie prowadzona kontrola, nie wiem, systemowa czy wrywkowa statków powietrznych, które będą lądowały albo przebywały w naszej przestrzeni powietrznej.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Proszę, Panie Ministrze.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Ja postaram się odpowiedzieć przynajmniej na pierwsze pytanie. Zastanawiam się, czy nie będę musiał pana prezesa prosić o pomoc.

Pan mówi o sytuacjach ewidentnie spornych, czyli o sytuacjach zatrzymania statku, w których jedna i druga strona mają inne zdanie w tej kwestii. Są to ewidentne sytuacje, które kończą się w sądzie. Sąd będzie rozstrzygał takie sprawy.

**Senator Władysław Ortyl:**

Ja to rozumiem, ale sytuacja wygląda tak, że można się na przykład pomylić. Zatrzymaliśmy statek, zarzuty były nietrafione i wtedy...

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**  
**Tadeusz Jarmuziewicz:**

Proszę pana, jeżeli polski urząd narazi kogoś na straty, to pewnie trzeba będzie ponieść tego konsekwencje, to jest oczywiste.

*(Senator Władysław Ortyl: Z tego, co rozumiem, te koszty poniesie ULC, Skarb Państwa.)*

Wie pan, ja zajmuję się tylko tymi problemami, które mam. W tej chwili nie mam problemu niesłusznie zatrzymanych statków. Tworzymy prawo w dobrej wierze. Zatrzymanie statku powietrznego, rodzaj aresztowania to jest tak surowa sankcja, że muszą zaistnieć, wie pan, prawdopodobnie naprawdę grube powody, dla których prezes ULC zdecydowałby się podjąć tak drastyczny krok. To nie jest widzimisię, muszą zaistnieć naprawdę bardzo poważne przesłanki. Mieści się to w głowie, wie pan, życie może przynieść różne sytuacje i może się zdarzyć, że dojdzie do niesłusznego zatrzymania.

*(Senator Władysław Ortyl: Właśnie, Panie Ministrze, niech pan nie zakłada, że będzie idealnie, że decyzje zawsze będą trafne.)*

Dzisiaj urzędy polskie też ponoszą konsekwencje błędnie podjętych decyzji. My mówimy o tym, że organ funkcjonujący w państwie, czyli Urząd Lotnictwa Cywilnego, ma w naszym imieniu sprawować kontrolę nad naszym bezpieczeństwem. Elementem jego działania może być zatrzymanie samolotu, bo taką decyzję podejmuje prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Po czasie dochodzi do sytuacji spornej. Oczywiście to jest sytuacja ogromnie hipotetyczna, bo mówimy o bardzo rażącym, drakońskim zabiegu w stosunku do kogoś, kto dopuścił się jakichś uchybień.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Tak, ja może przekażę głos panu prezesowi. Ja panu mówię, w wielu przypadkach zdrowy rozsądek ma większe zastosowanie niż zapisy w ustawach.

**Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego**  
**Grzegorz Kruszyński:**

Wysoka Izbo! Panie Senatorze!

Oczywiście istnieją kryteria zatrzymania, czyli tego najbardziej drastycznego kroku w stosunku do obcego statku powietrznego. Kryteria są bardzo ściśle określone i wymagają uchwycenia w czasie kontroli niezbitych dowodów. Do tej pory ani w Polsce, ani w krajach unijnych, w których te kontrole prowadzone są od 2004 r., nie stwierdzono niesłusznego zatrzymania statku powietrznego. Aczkolwiek hipotetycznie nie można wykluczyć tego, że kiedyś w przyszłości może się to zdarzyć. Podkreślam jednak, że do tej pory nie było takiego przypadku.

Może Szanownej Wysokiej Izbie w zrozumieniu systemu tej kontroli pomoże pewna informacja. W mediach często powtarza się sformułowanie „czarna lista przewoźników”. Otóż, powstaje ona na podstawie wyników tychże właśnie kontroli. Regułą jest to, że przewoźnikowi, który jest kontrolowany w poszczególnych portach Wspólnoty Europejskiej, przekazuje się pewne spostrzeżenia, wskazuje na elementy do poprawienia. Jeżeli ta sytuacja u tego przewoźnika powtarza się w wielu portach, w wielu krajach, to zostaje on umieszczony na czarnej liście i dopóki nie usunie wszystkich nieprawidłowości, dopóty nie jest ponownie wpuszczany do Unii Europej-

skiej. Ta działalność jest bardzo ściśle skoordynowana wśród nadzorów lotniczych, funkcjonujących we wszystkich krajach Wspólnoty Europejskiej. Dziękuję.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.  
Pan senator Kleina.

**Senator Kazimierz Kleina:**

Panie Przewodniczący!

Na prosto postawione pytanie, co się stanie, gdy statek powietrzny zostanie niesłusznie zaarrestowany czy zatrzymany, odpowiedź jest prosta, bo odpowiedzialność ponosi Skarb Państwa. To jest chyba sprawa oczywista i dyskusja na ten temat nie jest potrzebna.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

To jest już inna kwestia. Pytanie pana senatora było proste.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Pytanie było proste. Jeżeli w tym przypadku ktoś wyda decyzję w sposób niezgodny z prawem, to odpowiedzialność za to ponosi Skarb Państwa i nie ma innej możliwości.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.  
Czy są jeszcze jakieś pytania?  
Jeszcze jedno pytanie.  
Proszę, pan senator Ortyl.

**Senator Władysław Ortyl:**

Ja bym prosił jeszcze o odpowiedź na moje drugie pytanie, bo ta odpowiedź dotyczyła pierwszej części.

*(Przewodniczący Tomasz Misiak: To proszę je przypomnieć panu ministrowi.)*

Drugie pytanie dotyczyło tego, czy te kontrole prowadzone są systemowo, czy one są wrywkowe, czy przystępuje się do nich tylko i wyłącznie wtedy, gdy mamy do czynienia ze zgłoszeniem albo informacją na ten temat, że zachodzi takie podejrzenie.

**Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński:**

Każdy przewoźnik obcy, czyli spoza Unii Europejskiej, przechodzi takie kontrole lub może je przejść w każdej chwili. Do tego nie jest potrzebne żadne dodatkowe doniesienie o niespełnianiu jakichś wymagań czy o podejrzeniu naruszenia standardów bezpieczeństwa. Aczkolwiek gdy podczas przeprowadzonych kontroli, które mogą się odbywać średnio dwa razy w ciągu roku w różnych krajach unijnych, wykryto już jakieś uchybienia, to te kontrole się nasilają. Wtedy poszczególne władze lotnicze

otrzymują sygnał, że u tego przewoźnika stwierdzono niedociągnięcia, i natychmiast przeprowadzane są kolejne kontrole tam, gdzie ten przewoźnik wylądował, w tym porcie, w którym dokonuje on swoich czynności.

Chciałbym podkreślić, że podejrzenie pojawia się nie na skutek tego, że ktoś zadzwoni i powie, że coś jest nie w porządku, lecz na skutek wymiany informacji pomiędzy kompetentnymi nadzorami lotniczymi poszczególnych krajów Unii. Dziękuję.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.  
Proszę bardzo, Panie Senatorze.

**Senator Grzegorz Banaś:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Prezesie! Mogę skierować to pytanie bezpośrednio do pana prezesa, bo mieści się ono w zakresie działania pana prezesa. Proponuję, abyśmy podrażyli troszkę temat kontroli, bo teraz zgodnie z dyrektywą te kontrole będą przeprowadzane obligatoryjnie. Czy to oznacza, że personel kontrolujący będzie podlegał wzmocnieniu tak liczbowo, jak i co do zakresu merytorycznego? Czy są z tym związane jakiegokolwiek problemy? Dziękuję.

**Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński:**

Wysoka Komisjo!

Te kontrole w Polsce prowadzone są de facto od początku, od momentu wydania tej dyrektywy na podstawie dotychczasowych zapisów prawa lotniczego. Zaskarżenie Polski w sprawie niewypełnienia, złej implementacji dyrektywy związane było z pewnymi zastrzeżeniami co do zapisów prawnych. Komisji Europejskiej te zapisy wydawały się, wydają się zbyt słabe, jak na wymagania dyrektywy europejskiej. Jeszcze raz podkreślam, że faktycznie kontrole były dokonywane w myśl i w zgodzie z tą dyrektywą. W tej chwili mamy już kompetentny personel, przeszkolony w organach Unii Europejskiej do wykonywania kontroli. Tak że wejście w życie tej nowelizacji nie wymaga dodatkowego zatrudnienia lub dodatkowego przeszkolenia. Personel już jest, a procedury kontroli są już ustanowione. Dziękuję.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.  
Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie widzę zgłoszeń.

W takim razie zaraz przystąpimy do głosowania nad ustawą, ale najpierw przystąpimy do głosowania nad poprawką Biura Legislacyjnego, jeżeli oczywiście ktoś z senatorów zechce tę poprawkę podtrzymać.

Czy ktoś z senatorów wyraża taką chęć?  
(*Senator Grzegorz Banaś: Ja ją podtrzymam.*)

Proszę bardzo, poprawkę podtrzymuje pan senator Banaś.

W takim razie przechodzimy do głosowania nad poprawką przedstawioną przez Biuro Legislacyjne. W art. 1 w pktcie 3, w art. 155 ust. 2 otrzymuje brzmienie: obcy statek powietrzny przebywający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz jego załoga, wobec których istnieje uzasadnione podejrzenie naruszenia przez nich umów lub przepisów międzynarodowych itd.

Kto z państwa jest za przyjęciem poprawki Biura Legislacyjnego? (7)

Kto z państwa jest przeciwny przyjęciu tej poprawki? (7)

Poprawka nie uzyskała większości. Jednym słowem, poprawka nie została przyjęta.

W takim razie przystępujemy do głosowania nad przedstawionym projektem ustawy.

Kto z państwa jest za przyjęciem ustawy? (13)

Dziękuję bardzo.

Jednogłośnie, tak?

(*Głos z sali: Nie.*)

Nie.

Kto z państwa wstrzymał się od głosu? (2)

Kto jest przeciw? (0)

Zatem 13 senatorów głosowało za, 2 senatorów wstrzymało się od głosu.

Pan senator sprawozdawca. Może pan senator Banaś?

(*Głos z sali: Nie, już ma.*)

Dobrze. Pan senator już ma sprawozdanie.

Może pan senator Jurcewicz?

Dziękuję bardzo.

W takim razie przechodzimy do omówienia kolejnego punktu.

Dziękujemy, Panie Ministrze, dziękujemy, Panie Dyrektorze.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Zapraszamy. Panie Ministrze, naprawdę możemy zapraszać na każde nasze posiedzenie komisji.

(*Wesołość na sali*)

Przechodzimy do omówienia punktu czwartego. Jest to rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.

Teraz rozumiem, dlaczego pan minister chciał zostać.

Witamy również pana posła Piechocińskiego, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, wiceprzewodniczącego sejmowej Komisji Infrastruktury.

Przekazujemy głos panu ministrowi.

Panie Ministrze, pan to będzie prowadził, tak? Czy ktoś inny?

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Tak, wszystko na to wskazuje. Ja już nieśmiało przed chwileczką sygnalizowałem...*)

Proszę bardzo.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**

**Tadeusz Jarmuziewicz:**

Szanowni Państwo!

Ustawa o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” zawiera niezwykle istotne rozwiązanie, dotyczące funkcjonowania kolejowych przewozów regionalnych w Polsce. Ustawa reguluje przede wszystkim kwestie oddłużenia i usamorządowienia spółki PKP „Przewozy Regionalne”.

Proszę państwa, w 2001 r., od października 2001 r. do końca kwietnia 2004 r. spółka „Przewozy Regionalne” wygenerowała długi na poziomie 2 miliardów 160 milionów zł. Ta kwota, która jest tutaj rozpisana – za chwileczkę będę mówił o harmonogramie spłat tego zadłużenia – jest efektem tego, co stało się pomiędzy 2001 r. a 2004 r. W stosunku do pierwotnego przedłożenia rządowego Sejm wniósł istotną zmianę w harmonogramie – tu patrzę na pana posła Piechocińskiego, bo z jego inicjatywy miała miejsce ta zmiana – otóż, o dwa lata został skrócony cykl oddłużania przedsiębiorstwa „Przewozy Regionalne”.

Efekt zadłużania się przedsiębiorstwa „Przewozy Regionalne” stanowił ogromny problem dla całej grupy holdingowej, bo to zadłużenie odkładało się w postaci niepłacenia rachunków dla PLK, dla Cargo, dla energetyki. To się po prostu rozkładało na całą grupę holdingową. W związku z tym to, co jest dzisiaj, jest wymiataniem śmieci spod dywanu, bo to, co się działo wtedy, przez te cztery lata, było spychanie problemu na później. Dzisiaj musimy się z tym zmierzyć. Stąd taka propozycja, propozycja, aby w ten sposób to rozwiązać, Panie Senatorze.

Nowelizacja ustawy zakłada usamorządowienie spółki „Przewozy Regionalne”, polegające na nieodpłatnym przekazaniu samorządom wojewódzkim udziałów w kapitale zakładowym spółki. Udziały zostaną przekazane samorządom przez Skarb Państwa w proporcjach wynikających między innymi z wielkości województw, liczby ich mieszkańców, długości linii kolejowych, średniej pracy eksploatacyjnej w zakresie regionalnych przewozów. Prowadzi to do tego, że te 100% jest dzielone na szesnaście kawałków będących pochodną czynników, o których mówiłem. W związku z tym owe 100% zostaje rozłożone w proporcjach od około 3% do ponad 11% pomiędzy województwa. Zostanie to uregulowane w rozporządzeniu Rady Ministrów, zgodnie z kryteriami, o których tu przed chwileczką mówiłem.

Celem usamorządowienia kolejowych przewozów regionalnych jest przede wszystkim skupienie na szczeblu regionalnym wszystkich podstawowych funkcji związanych z realizacją zadań przewozowych, to jest organizatora, wykonawcy i dofinansowującego przewozy o charakterze publicznym. Obecne rozdzielanie tych funkcji jest zasadniczą przyczyną trudności w prawidłowym funkcjonowaniu kolejowych przewozów regionalnych.

Ja myślę, że tyle wystarczy tytułem wstępu. Patrząc na skład, na obecnych na sali, sądzę, że będzie miała miejsce dyskusja...

*(Senator Stanisław Kogut: Dość ostra.)*

Senator Kogut powiada, że będzie ostra. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.

Poprosiłbym Biuro Legislacyjne o uwagi.

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

Dziękuję bardzo.

Ustawa nie budzi zastrzeżeń legislacyjnych. Pewne wątpliwości budzi tylko kwestia tego, czy rekompensata za przewozy kolejowe wykonywane przez PKP może być pokryta ze środków, o których mowa w art. 5 ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego, i czy taka rekompensata mieści się w zakresie tego przepisu. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję...

A, jeszcze pani dyrektor.

Proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury  
Jadwiga Stachowska:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Ja bym chciała odnieść się do tego, co powiedział pan z Biura Legislacyjnego. Mianowicie, przy konstruowaniu art. 2 myśmy skorzystali z precedensu, który już kiedyś miał miejsce. Mianowicie, właśnie te środki, o których mówimy, środki z akcyzy, które w ustawie o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego są przeznaczone na budowę, przebudowę, utrzymanie i remonty infrastruktury, także kolejowej, były czasowo przekazane na dofinansowanie przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich. Wtedy w Sejmie zdecydowano, żeby to był przepis przejściowy, ale niezmieniający zasadniczej ustawy. Chodziło o to, aby nie utrwalił się zły zwyczaj, że te środki są przeznaczane na cele inne niż cele infrastrukturalne. My w ten sposób czy podobnie przygotowaliśmy ten przepis, Rządowe Centrum Legislacji zaakceptowało taką formę, dlatego też uznajemy, że jest on prawidłowy. Jest to zatem przejściowy przepis, który będzie funkcjonował tylko przez dwa lata. Dziękuję.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję.

Zgłaszał się pan senator Kleina.

Proszę bardzo.

**Senator Kazimierz Kleina:**

I pan minister, i ta ustawa zapowiadają przekazanie spółki „Przewozy Regionalne” samorządom wojewódzkim. Czy kwestia przekazania, podziału udziałów w tej spółce zostały już uzgodnione z samorządami? Czy samorzady akceptują przejęcie spółki „Przewozy Regionalne” w całości? Z tego, co rozumiem, spółka pozostanie



w takim kształcie, w jakim jest, a zmieni się tylko struktura właścicielska. Czy w praktyce oznacza to, że rzeczywiście zmieni się sposób zarządzania spółką i po tej operacji będzie ona efektywna ekonomicznie?

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję.  
Pan minister, tak?  
Proszę bardzo.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Ja powiem dwa słowa i oddam głos pani dyrektor. Rzeczywiście prowadzone były intensywne konsultacje, które zakończyły się powstaniem dwóch dokumentów. Pierwszy pochodzi z końca stycznia, stanowisko Konwentu Marszałków Województw RP, który zebrał się w Szczyrku, było wówczas właściwie bezkrytyczne. Drugi to stanowisko z kwietnia, które wносиło pewne zastrzeżenia. Odnoszę jednak wrażenie, że ustawa skonstruowana w taki sposób, jak to państwu dzisiaj przedstawiamy, w dużej części wyczerpuje oczekiwania samorządowców. Nie łudźmy się, że stworzymy ustawę, która w pełni zadowoli i samorządowców, i grupę holdingową PKP. Tu musi być jakiś...

*(Głos z sali: ...to jest własność Skarbu Państwa, a więc Skarb Państwa decyduje o tym, a nie grupa holdingowa.)*

Dzisiaj...  
Ja może oddam głos pani dyrektor.

**Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury  
Jadwiga Stachowska:**

Ja chciałabym powiedzieć, że rzeczywiście projekt ustawy dotyczący oddłużenia i usamorzadownienia spółki „Przewozy Regionalne” był szeroko konsultowany. Był konsultowany z marszałkami tych województw, samorządów, które w przyszłości mają przejąć spółkę „Przewozy Regionalne”. Odbywało się to w różny sposób, projekt został przekazany i czekano na uzyskanie opinii, był opiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego i uzyskał opinię pozytywną, był również konsultowany przez takie gremia, jak konwent marszałków, i to wielokrotnie, bo ministrowie z Ministerstwa Infrastruktury jeździli na spotkania, na posiedzenia konwentu marszałków, również marszałkowie bywali i w ministerstwie, i na posiedzeniach Zespołu Trójstronnego do spraw Kolejnictwa.

Chciałabym powiedzieć, że między innymi 12 marca tego roku stanowisko konwentu marszałków przedstawił wicemarszałek województwa wielkopolskiego, pan Jankowiak. Bardzo szeroko wypowiadał się wobec naszych partnerów społecznych, czyli wobec związków zawodowych, i generalnie ze strony samorządów była akceptacja oddłużenia i usamorzadownienia. Oczywiście, samorzady mają pewne uwagi, ale generalnie akceptują tę formułę, to przewidziane przez rząd zadanie, czyli przekazanie spółki „Przewozy Regionalne” samorządom, żeby przewozy regionalne funkcjonowały lepiej niż dotychczas.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.  
Proszę bardzo, Panie Senatorze.

**Senator Henryk Woźniak:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Ja chciałbym zapytać, czy jest już przygotowany projekt rozporządzenia, o którym mowa w ust. 3, rozporządzenia Rady Ministrów, które będzie konstytuowało kształt spółki. Jeśli tak, to myślę, że w tym pakiecie mogliśmy otrzymać ten projekt do wglądu.

Pani dyrektor powiedziała, że projekt wywołał pewne uwagi, ale kontrowersje, można powiedzieć, się wygotowały, i stwierdziła pani w swojej wypowiedzi końcowej, że spółka „Przewozy Regionalne” będzie mogła być lepiej zarządzana przez samorządy. W czym pani upatruje tej nowej jakości? Z czego weźmie się to „lepiej”? Czy tylko z tego, że kapitał będzie w rękach samorządów?

Ostatnie pytanie. Chciałbym to dobrze zrozumieć. Pan minister Jarmuziewicz powiedział – ja tak to rozumiałem – że w całości kapitał spółki „Przewozy Regionalne” zostanie przekazany samorządom. Dlaczego Skarb Państwa nie zachował dla siebie jakiegokolwiek części tego kapitału? Nie mówię już o pakiecie kontrolnym. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.  
Pani Dyrektor, proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury  
Jadwiga Stachowska:**

Zacznę może od odpowiedzi na pytanie, w czym upatrujemy polepszenia sytuacji w spółce „Przewozy Regionalne”. Mianowicie, po pierwsze, zakładamy – myślę, że słusznie – że rozkłady jazdy pociągów będą lepiej niż dzisiaj dostosowane do potrzeb społeczności regionalnej.

Po drugie – sprawa, która jest z tym związana – zostanie stworzona optymalna oferta przewozowa i w następstwie tego, o czym mówię, powstanie spójny system transportu publicznego w regionie. Otóż, minister właściwy do spraw transportu ze swojego poziomu nie może kontrolować całego transportu, bo na przykład ma bardzo mały wpływ na funkcjonowanie innych gałęzi, choćby transportu autobusowego. Samorządy wojewódzkie mają większą możliwość stworzenia spójnego systemu, mogą spojrzeć na transport w regionie z punktu widzenia społeczności i zamienności form transportu, może to być transport autobusowy albo transport kolejowy, bo de facto w regionach nie powinny one ze sobą konkurować.

Po trzecie, sprawa bardzo istotna to sprawa przejrzystości finansowej. Otóż, dzisiaj spółka „Przewozy Regionalne” prowadzi działalność w zakresie transportu publicznego zarówno w odniesieniu do przewozów regionalnych, czyli zamawianych

przez samorzady, jak i przewozów międzywojewódzkich, które są zamawiane przez ministra właściwego do spraw transportu. Ciągłe pojawiają się sytuacje świadczące o tym, że nie jest klarowna sprawa kosztów i przychodów. Gdy zostanie to oddzielone, bo takie są zamiary, gdy zostaną oddzielone przewozy międzywojewódzkie od przewozów regionalnych, a przewozy regionalne zostaną w spółce, o której mówimy, to uzyskamy przejrzystość kosztów.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Tak, Panie Senatorze.

Ja bym powiedziała, że to są najważniejsze kwestie, które leżą u podstaw przekazania spółki „Przewozy Regionalne” samorządom.

Może odpowiem też na pytanie dotyczące rozporządzenia. Chciałabym powiedzieć, że rozporządzenie, o którym mówił pan senator, dotyczące niejako podziału udziałów pomiędzy samorzady według klucza określonego w ustawie, zostało już przygotowane i przekazane do uzgodnień, otrzymali je między innymi marszałkowie województw, tak że będą je mogli zaopiniować. Jakkolwiek muszę powiedzieć, że kryteria, które zostały wybrane do podziału udziałów, są kryteriami wypracowanymi z marszałkami województw, to nie są nasze kryteria, to są właściwie ich kryteria. Nie wiem, czy odpowiedziałam na wszystkie pytania.

### **Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Pan senator Iwan, proszę bardzo.

### **Senator Stanisław Iwan:**

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Rozmawiałem na ten temat z wicemarszałkiem mojego województwa Sebastianem Ciemnoczołowskim, pochodzę z lubuskiego, zajmowałem się tym problemem również w poprzednich latach jako przewodniczący komisji gospodarki w sejmiku, pytania na ten temat zadawał również przewodniczący, który teraz akurat jest senatorem, więc to nie jest dla nas zupełnie nowa sprawa. Co chcę powiedzieć? Otóż otrzymałem informację, że jest stanowisko marszałków wypracowane na posiedzeniu konwentu, które to stanowisko jest negatywne.

Jest to negatywne stanowisko w stosunku do tej ustawy ze względu na dwa najważniejsze argumenty. Sprawa pierwsza. Nie oddłużono w pełni spółki „Przewozy Regionalne”, bo oddłużono ją do 2004 r., nie zaś do chwili obecnej. Poza tym nie uwzględniono takiej sprawy, że w zasadzie województwa nie mają żadnego dostępu do środków na modernizację, a ten tabor jest wyeksploatowany, tak zużyty, że to pochłonie olbrzymie pieniądze. Do stanowiska marszałków została dołączona pewna lista postulatywna dodatkowych warunków. Jeżeli zostaną one uwzględnione, to wtedy ewentualnie można o tym myśleć.

Proszę państwa, myślę, że problem jest czy może być tej natury albo jeszcze większy niż w przypadku szpitali. W pewnym momencie podrzucono szpitale, nie przeprowadzono w szpitalach restrukturyzacji, ani restrukturyzacji organizacyjnej, ani restrukturyzacji finansowej. Sytuacja jest taka, że te szpitale dalej się zadłużają, nie ma tam odpowiednich modeli, brakuje odpowiednich umiejętności zarządczych.

Jeśli chodzi o PKP „Przewozy Regionalne”, to sytuacja była taka sama. W pewnym momencie my się uparliśmy, mieliśmy określoną sumę pieniędzy i powiedzieliśmy, że jeżeli nie dogadamy się z kolejarzami, to przejdziemy na PKS. Wtedy nagle okazało się, że można było obniżyć koszty o 20%, koszty, które były kosztami narzucenymi, nie wiadomo skąd, jakieś osiokilometry, Bóg raczy wiedzieć, co to było, a argumenty były takie: słuchajcie, wy i tak macie lepiej niż w innych województwach, bo u was za osiokilometry czy coś takiego jest stawka 13,60, a w innym województwie to jest 15,40. Proszę państwa, taki jest rachunek kosztów w tej firmie. Jeżeli samorzady dostaną coś takiego, to naprawdę te samorzady zarzniemy, wyłożymy, bo już w tej chwili szpitale są dla nich olbrzymim obciążeniem. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Piechociński chciał odpowiedzieć na to pytanie.

Proszę.

**Poseł Janusz Piechociński:**

Komisje sejmowe powołały podkomisję, którą miałem szansę dowodzić. Wśród stałych uczestników posiedzeń była pełna reprezentacja zespołu marszałków do spraw usamorzadowienia. Po wstępnym etapie, kiedy to samorzady wyrażały intencyjne przyzwolenie na ten proces, w tej chwili samorzady licytują się i targują z rządem o dodatkowe pieniądze. Ponieważ lokomotywa w przewozach pasażerskich ma średnio dwadzieścia pięć czy trzydzieści lat, wagon ma średnio tyle samo, a są to bardzo kosztowne urządzenia, więc samorzady szacują, że w celu dokonywania przewozu sprawnego, cywilizowanego, na naszym poziomie aspiracji, trzeba by było zainwestować w tabor kwotę na poziomie 15 miliardów zł. Dlatego jednym z elementów będzie presja na to, aby w kolejnych budżetach i w Funduszu Kolejowym wzmocnić szansę na to, żeby samorzady oprócz pieniędzy unijnych i własnych miały jeszcze inną możliwość pozyskiwania środków na zakup i modernizację taboru, a także miały formę wsparcia ze strony budżetu centralnego, jeśli chodzi o linie, które nie mają znaczenia państwowego, ale są istotne z punktu widzenia ruchu o charakterze lokalnym.

Chcę zwrócić uwagę na to, że ta ustawa realizuje kilka bardzo istotnych kwestii. Myślę, że to jest bardzo potrzebne. Sprawa pierwsza. Dramatyczna sytuacja spółki „Przewozy Regionalne” i jej zadłużenie wzięły się z tego, że sektor publiczny zlecał wykonywanie usługi o charakterze publicznym, którą wszędzie w cywilizowanym świecie są przewozy regionalne, a nie świadczył nawet ustawowych zobowiązań w zakresie honorowania ulg ustawowych.

Sprawa druga. Dlaczego zdecydowaliśmy się, rząd zdecydował się przedłożyć, aby terminem granicznym był 1 maja 2004 r., i dlaczego przyjęliśmy formułę rekompensaty? Dlatego że niezwykle kluczową sprawą jest forma pomocy publicznej dla przedsiębiorstw. W związku z tym po negocjacjach, które prowadzili przedstawiciele resortu i kierownictwa PKP w Komisji Europejskiej, znaleziono rozwiązanie i ometkowano to, można powiedzieć, tytułem „rekompensata”, bo uzyskanie pozwolenia na pomoc publiczną dla przedsiębiorstw zajmuje de facto półtora roku.

Sprawa trzecia. Wewnątrz Grupy PKP, to nie jest holding, to jest Grupa PKP, która ma charakter quasi-holdingu, dokonano poza pomocą publiczną państwa ugody restrukturyzacyjnej kosztem wierzycieli spółki „Przewozy Regionalne”.

Na koniec przypomnę przedstawicielom Wysokiej Komisji, którzy mieli okazję, tak jak ja, pracy w samorządzie, że reforma Hausnera, kiedy władza publiczna, Sejm przekazywał samorządom nowe zadanie – finansowanie przewozów publicznych regionalnych, zwiększyła, i to w przypadku niektórych województw znacząco, udziały w stosownych podatkach. W związku z tym nie wszystkie środki i nie we wszystkich samorządach w skali szacowanej przez zespół ekspertów i premiera Hausnera zostały skierowane w stronę kolei.

Proszę teraz zwrócić uwagę na to, że ta ustawa wyraźnie pokazuje pewien mechanizm. Środki na oddłużenie spółki „Przewozy Regionalne” de facto nie są tam przekazywane, a spłacamy w ten sposób efekty ugody restrukturyzacyjnej, czyli idą one do Polskich Linii Kolejowych i do innych wierzycieli, których proces inwestycyjny jest zakłócony.

Kolejna sprawa. Korzystamy z wynegocjowanej z Komisją Europejską formuły rekompensaty i to prawda, że sytuacja dopłat po 1 maja jest w tej kwestii nie do końca uregulowana, ale po 1 maja 2004 r. państwo zaczęło się wywiązywać ze swoich starych zobowiązań, a także po części poprzez Fundusz Kolejowy zrekompensowało ulgi ustawowe, stąd poprawa kondycji spółki.

Teraz wracam do samorządów. Na co samorzady wyraźnie stawiają w tym procesie? Po pierwsze, oczekują od legislacji, od parlamentu uchwalenia ustawy o transporcie publicznym, tak aby samorząd wojewódzki był rzeczywistym regulatorem i organizatorem transportu. Dzisiaj każdy, kto się zgłosi i spełnia wymogi ustawowe, musi dostać zgodę na przykład na linię autobusową. Jaki jest tego efekt? Przy wielu liniach kolejowych funkcjonują przewoźnicy autobusowi, którzy niepotrzebnie tworzą konkurencję międzygałęziową na zupełnie zwariowanych warunkach i to, co powinno być efektem synergii pomiędzy różnymi rodzajami transportu, de facto nie występuje. Po drugie, zwracam uwagę na to, że samorząd w dalszym ciągu w swoich funkcjach pozostaje organizatorem przewozów o charakterze publicznym, czyli zamawia usługę. Nawet po usamorządowaniu spółki „Przewozy Regionalne” i podzieleniu udziałów samorząd każdego województwa będzie miał do wyboru ogłoszenie przetargu na wykonywanie tej usługi albo zamówienie usługi u podmiotu.

Zwracam też uwagę na to, że była to już inicjatywa poprzedniego rządu. Nowy rząd jest pod tym względem konsekwentny. Poprzedni rząd, w poprzednim składzie i z innym zapleczem politycznym, proponował w pierwszej wersji strategii trochę inne rozwiązanie, bo od razu chciał przejść do pięciu, sześciu regionalnych kompanii. Na etapie prac nad propozycją rządową, podczas dyskusji, która toczyła się w środowisku, stwierdziliśmy, że bardzo ryzykowne byłoby narzucanie samorządom wojewódzkim formy organizacji realizacji usługi publicznej. O tym, czy ma ich być pięć, czy sześć, muszą zdecydować samorzady. Podkreślam tę argumentację.

Pani dyrektor stosownego departamentu resortu infrastruktury bardzo precyzyjnie zwróciła uwagę na to, że dzisiaj pewne rezerwy tkwią w samej organizacji przemieszczania sił i środków. W związku z tym to nie jest tylko kwestia lęku samorządu, ale także wewnątrz środowiska kolejowego jest duży lęk o to, że będzie to wywoływało poważne zmiany i przesunięcia. Nikt nie straci pracy, ale może się okazać, że

zamiast pracować, tak jak dotąd, w Piasecznie, będzie musiał pracować w Warszawie, bo trzeba będzie zamówić inne usługi.

Jeszcze jedna ważna, jak sądzę, uwaga. W tym systemie, gdy samorząd nie tylko będzie organizował, ale będzie miał także wgląd poprzez udziały i wpływ jako właściciel, będzie inny wgląd w rzeczywiste koszty tego, co nazywamy pociągokilometrem. W związku z tym zakładamy, że będzie to dodatkowy... Pierwsza faza polegała na tym, że samorządowcy sprawdzali. Słusznie zwrócono tu uwagę na województwa lubuskie czy zachodniopomorskie, które jako pierwsze dokonały restrukturyzacji i powiedziały kolejarzom: sprawdzam. Odbywało się to nawet tak, że pracownicy urzędów marszałkowskich jeździli sobie pociągami, szczególnie w nietypowych porach, i liczyli, ilu w tym czasie jeździ pasażerów. Okazało się, że niektóre pociągi woziły więcej kolejarzy niż pasażerów i dokonano tu poważnej restrukturyzacji. Efektem tego jest zupełnie nowa kwestia rentowności. W ramach tego procesu po 2000 r. nastąpiła znacząca redukcja liczby przewozów, dostosowano ją do społecznie akceptowalnej efektywności przewozów. Dotychczasowe doświadczenia kolei o charakterze samorządowym są jak najbardziej pozytywne, dlatego sądzimy, że większe zaangażowanie samorządów, po pierwsze, w modernizację i zakup taboru, a po drugie, w bardziej precyzyjne, zgodne z potrzebami rynku, użytkownika kolei, pasażera, przygotowanie rozkładu jazdy i samą organizację transportu wytworzy szansę na to, że strata ponoszona na przewozach regionalnych będzie mniejsza.

Na koniec taka sprawa. Jest to bardzo ważne, ponieważ już dzisiaj samorzady się licytują, patrzą na to rozporządzenie i mówią tak: z naszych obliczeń, z roboty pociągokilometrowej, sieci, liczby kursów i czegoś tam jeszcze wynika, że mamy 5–6%, a inni mają więcej. Proszę zwrócić uwagę na to, że w spółce prawa handlowego, jeżeli ta spółka poniesie stratę, ostatecznie właściciele będą musieli tę stratę wyrównać. W związku z tym samorzady muszą mieć świadomość tego, że udziały i walki o same udziały, o te często w nienajlepszym stanie ezety, które są do przejęcia... Dzisiaj do realizacji nowoczesnych przewozów kolejowych potrzeba przede wszystkim taboru i dobrej infrastruktury. Jeżeli na wielu liniach na Śląsku jeździ się z prędkością 20–30 km na godzinę, to nawet zatłoczone drogi stanowią poważną alternatywę dla odcinków, które powinny być obsługiwane kolejowo. W związku z tym trzeba mieć świadomość tego, że samorzady poprzez przejęcie udziałów jako właściciele staną się odpowiedzialne za kondycję finansową firmy, będą zamawiały przewozy, kupowały tabor, modernizowały go.

Jeszcze jedna, myślę, bardzo ważna uwaga. Od roku 2004 samorzady i tak bardzo zaangażowały się w kupowanie elektrycznych zespołów trakcyjnych, a przede wszystkim autobusów szynowych. Już dzisiaj w wielu miejscach – w stosunku do tego, co było poprzednio – reaktywowano wiele linii w wyniku presji społecznej, a także na podstawie pewnej analizy, to widać bardzo wyraźnie.

Zatem ten proces nie tylko zwiększa zaangażowanie samorządu, ale czyni z samorządu rzeczywistego twórcę rozkładów jazdy, zamawiającego i organizatora przewozów regionalnych pasażerskich.

Teraz jesteśmy w najtrudniejszym momencie. Ta ustawa spełnia, niejako uruchamia możliwości spełnienia tych warunków, a kolejne dwa projekty tej samej ustawy – prace rozpoczną się już w tym tygodniu, bodajże w czwartek w połączonych komisjach skarbu i infrastruktury odbędzie się pierwsze czytanie – będą porządkować spra-

wy majątkowe wewnątrz Grupy PKP. Samorządowcy też o tym mówią, zresztą zespół samorządowy dokonuje audytu stanu finansowego spółki „Przewozy Regionalne”, bo samorządowcy słusznie nie chcą kupować kota w worku. W związku z tym nie jest tak, że tu pod stołem zostaną wepchnięte samorządom jakieś dodatkowe koszty. W mojej ocenie samorządowcy bardzo dobrze nauczyli się organizacji przewozów, potrafią liczyć koszty przedsiębiorstwa kolejowego, a to jest dodatkowy argument za tym, aby te 30% potencjału Grupy PKP SA przekazać we władztwo samorządowe, bo to jest szansa na rozwój, a nie powolne obumieranie polskiej kolei, chodzi przecież o skuteczną część transportu publicznego.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.  
Pan senator Kleina.

**Senator Kazimierz Kleina:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Wygląda to nawet dość interesująco, ale ja mam jednak pewne obawy. Do tej pory spółka „Przewozy Regionalne” miała jednego właściciela. Teraz po restrukturyzacji pojawi się szesnastu właścicieli i kapitał ulegnie rozproszeniu pomiędzy szesnastu województw. Z tego, co rozumiem, pozostanie jedna spółka, tak jak jest w tej chwili. Zatem podejmowanie decyzji dotyczących restrukturyzacji będzie w praktyce trudniejsze niż było do tej pory, bo rozpoczną się spory pomiędzy małymi udziałowcami. Czy ktoś dyskutował na ten temat?

Też taka uwaga do pana posła, bo pan poseł mówił o tym, że w tej chwili samorządy przeprowadzają audyt i nie dadzą sobie wcisnąć czegoś, czego tam nie ma. Jednak w praktyce spółka jest jakimś istniejącym dzisiaj tworem, z kapitałem, z majątkiem, ze wszystkim. Zatem na tym etapie nie ma już... Nie wiem, czy są w tej ustawie jakieś dodatkowe przepisy mówiące o tym – może, ale nie widać ich w żadnym miejscu – że przecież jest spółka, ma 100% udziałów i te udziały są dzielone pomiędzy przyszłych właścicieli. Zatem nie ma tu już miejsca na audyt, na przejmowanie takich czy innych składników majątku itd. A żeby tak było, musiałaby nastąpić restrukturyzacja tej spółki, zanim zostaną przekazane udziały, a o tym się w ogóle nie mówi. My mówimy o tym, że to, co mamy, przekazujemy, rozpraszamy kapitał, a konflikty pojawiają się na poziomie samorządów.

Wydaje mi się, że obawy po stronie samorządów są uzasadnione. Ja nie jestem przeciwnikiem tych działań, ja uważam, że trzeba tę operację przeprowadzić, ale wydaje mi się, że zbyt wielkie nadzieje wiązane są z tym, że to, czego nie udało się zrobić jednemu, zrobi szesnastu. Jak miałoby to wyglądać w praktyce? Mało prawdopodobne jest to, że dojdzie do racjonalnych działań. W jaki sposób na przykład Pomorze dogada się ze Śląskiem w sprawie rozkładu jazdy? To jest w ogóle niemożliwe. Możliwe byłoby tylko wówczas, gdyby w jakiejś spółce, która byłaby odrębnym podmiotem, kupowało się usługi. Wtedy byłoby to możliwe.

Jest to otwarta dyskusja, pewnie państwo w Sejmie prowadziliście tę dyskusję w różne strony i na różne sposoby. W każdym razie wydaje mi się, że pojawia się tu bardzo, bardzo dużo wątpliwości.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo panu senatorowi.

Pan poseł ad vocem, tak?

Proszę.

**Poseł Janusz Piechociński:**

Jeśli mogę, to chciałbym odpowiedzieć. Proszę państwa, powiedzmy sobie wprost, w przewozach regionalnych pasażerskich w Polsce nie ma rynku, pełnego, konkurencyjnego rynku. W zeszłym roku pojawił się pierwszy...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Powoli, chwileczkę, Panie Senatorze.

W zeszłym roku pojawił się pierwszy prywatny przewoźnik, który wygrał ze spółką „Przewozy Regionalne” i przez pierwszy kwartał świadczył usługi, ale niestety poniżej poziomu usług, które dotąd świadczyła spółka „Przewozy Regionalne”. Główną bariera jest to, że owszem, można znaleźć maszynistów i pracowników firmy, ale bardzo trudno jest z taborem.

Zwracam też uwagę na to, jakie mamy argumenty dla samorządu, żeby inwestował w tabor, jaką mamy zachętę do tego, żeby chciał się bardziej niż do tej pory zaangażować w sprawy kolejowe, skoro ma de facto dominującego przewoźnika „Przewozy Regionalne”, nie ma wpływu na strukturę kosztów wewnątrz tej firmy i jest tak, jak pan marszałek, a dzisiaj senator mówił, metoda zero-jedynkowa, że dopiero gdy się postraszy, że się w ogóle nie kupi, to kolejarze przedkładają nową ofertę. Proszę zwrócić na to uwagę.

Proszę państwa, jeszcze jedna kwestia. Pani dyrektor zwracała na to uwagę, a ja myślę, że powinienem to bardzo mocno wyakcentować. Jest też problem czytelności rozdziału funkcji pomiędzy infrastrukturą, przewozami o charakterze publicznym i przewozami komercyjnymi. Przewozy towarowe w Polsce są w pełni komercyjne, tu mamy rynek. To jest wielki sukces, bo w ciągu czterech lat liberalizacji rynku osiągnęliśmy stan taki jak w Niemczech, w sytuacji gdy oni to robią kilkanaście lat. Efektem tego była duża konkurencyjność rynku i ciekawa oferta dla gospodarki. Gospodarka dzięki temu skorzystała na stosunkowo tanim dostępie do transportu kolejowego. To jedna sprawa.

Sprawa druga to jest problem infrastruktury narodowej, która będzie zasilana z budżetu i nie będzie ograniczana funkcją czy wymogami pomocy publicznej dla przedsiębiorstw. W tej sprawie jest klarowne stanowisko poprzedniego parlamentu, poprzedniego rządu, obecnego i przyszłego. To widać choćby w projektach prywatyzacyjnych rządu. Infrastruktura narodowa jest dobrem narodowym, także kolejowa, ma być dostępna, zawsze ma być państwowa. W tej sprawie mamy bardzo, bardzo czytelne deklaracje.

W związku z tym przepływy kapitałowe środków finansowych w jednej grupie, gdy mamy do czynienia z działalnością komercyjną towarową, działalnością komercyjną pasażerską w ruchu dalekobieżnym i działalnością publiczną, w tym jest jeszcze infrastruktura, a dzieje się to w grupie o silnych powiązaniach interesów mentalnych, ludzkich, a także kapitałowych, mogą nas narazić na to, że w pewnym momencie trafimy na sytuację, w której nastąpi skrośne finansowanie, niezgodne z ustawodawstwem unijnym, i będziemy mieli bardzo poważne problemy.



Jeżeli chcemy mieć wysoce konkurencyjny rynek transportu kolejowego, jednocześnie z bardzo czytelnym usytuowaniem, sposobem finansowania i organizowania transportu regionalnego publicznego w ramach transportu publicznego, to powinniśmy to wydzielić. I właśnie taką formą wydzielenia jest przekazanie tego samorządowi wojewódzkiemu, bo on już na dziś jest poważnym graczem, jeżeli chodzi o koordynację rynku przewozów pasażerskich, jako organizator transportu publicznego i jednocześnie świadczący ze swoich funduszy na rzecz tego transportu.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.  
Pan senator Jurcewicz.

**Senator Stanisław Jurcewicz:**

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Ja chciałbym się odnieść do trzech kwestii. Pierwsza sprawa. Myślę, że kierunek jest bardzo właściwy, ale chodzi o to, żebyśmy po raz kolejny w dobrej intencji nie przysporzyli samorządowi większych problemów. Troszkę niepokoi mnie sprawa długów, które chcemy uporządkować. Przekazanie samorządom niecałkowicie oddłużonej spółki „Przewozy Regionalne” może budzić wątpliwości, i to poważne. Jeżeli nie będzie akceptacji samorządów województw, to nawet to rozwiązanie... Ja podkreślam, to jest właściwy kierunek, bo dość już marnotrawienia pieniędzy, jeżeli chodzi o przewozy regionalne, jeżeli trzeba, dam przykład, bo w pewnym roku na Dolnym Śląsku pojawiła się propozycja zwiększenia środków o 30 milionów w stosunku do roku poprzedniego. No, niesamowite rzeczy.

Drugi element to kwestia inwestowania. Z pieniędzy unijnych można zakupić autobusy szynowe i to jest czynione w wielu samorządach województw. Ale co dalej? Niestety, nie ma konkurencji na szlakach kolejowych. W mojej ocenie stwierdzenie, żeby nie wchodzić, jeżeli chodzi o szlaki kolejowe, nie jest wychodzeniem naprzeciw samorządom województw. To jest podstawowa przyczyna braku rozwoju szlaków.

Następna sprawa to uporządkowanie zasobów ludzkich i związanych z tym różnych wydatków. W pewnym momencie pojawią się związane z tym potrzeby i tego nie unikniemy. Jednocześnie uważam, że mobilność powinna obowiązywać wszystkich, jeżeli chodzi o uzyskanie możliwości zatrudnienia.

I ostatni już element. Proszę państwa, mam tu pewną obawę. Finansowanie tej dziedziny przez państwo do tej pory nie powodowało, szczególnie jeżeli chodzi o przewozy regionalne, zdecydowanej poprawy. Teraz oddłużenie i „puszczenie” pieniędzy w PKP SA nie jest...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Jeżeli pan poseł może, to proszę dać mi skończyć.

Nie ma żadnych gwarancji, może tak powiem, że w danym momencie na przykład majątek zostanie właściwie przekazany. Już są obawy wyrażane w pismach – jeśli trzeba, to udostępnię informacje – są pisma, które wyrażają obawy o majątek. Pan poseł podał kwotę 15 miliardów, circa 1 miliard na województwo, to jest planowane na dziesięć lat, czyli po 100 milionów. Tak? Trzeba będzie inwestować w infrastrukturę. Co to jest? No właśnie, to jest podejście troszkę kolejowe. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.

Najpierw pan poseł, a potem pani dyrektor.

**Poseł Janusz Piechociński:**

Po pierwsze, chcę zwrócić uwagę na to, że nawet gdy nie dojdzie do usamorządowania, to oddłużenie spółki „Przewozy Regionalne” w ramach rekompensaty musi nastąpić, dlatego że w dramatycznej sytuacji są ci, których politycznie zmusiliśmy do ugody restrukturyzacyjnej na niekorzystnych dla nich warunkach. Otóż, pomoc publiczna dla transportu kolejowego sprowadziła się do pomocy poprzez umorzenie składek ZUS i pozwoliliśmy Polskim Kolejom Państwowym zadłużać się. Jedną z form zadłużenia jest to, że w wyniku braku inwestycji w tabor i w infrastrukturę kolejową tabor ten dramatycznie szybko się starzeje. Niedawno świętowaliśmy sukces, bo wreszcie Cargo kupiło, wzięło w leasing trzy lokomotywy Traxx. Jeżeli w ciągu ostatnich dziesięciu lat Cargo kupiło trzy nowe lokomotywy, to nie dziwny się, proszę państwa, naszej radości. Jeżeli w roku 2004 po raz pierwszy od lat polska kolej otrzymała nową jednostkę, a był to małeńki autobus szynowy dla warszawskiej WKD, robiony po raz pierwszy z pieniędzy publicznych w latach dziewięćdziesiątych i później, to już wiemy, o co chodzi.

W związku z tym patrzmy na to w ten sposób. I tak oddłużenie spółki „Przewozy Regionalne” jest konsekwencją ugody restrukturyzacyjnej, dlatego że przez lata rząd centralny przy różnych władzach i parlamentach godził się na to, żeby kolei restrukturyzowała się sama przy bardzo niskiej pomocy publicznej, czyli de facto zadłużała się, zadłużała się w różnej formie, chodzi między innymi o tabor.

Ani państwa, ani samorządu nie stać dzisiaj na to, żeby jednorazowo wyłożyć 15 miliardów na tabor. Otóż, musimy budować racjonalny rynek tak, aby było coraz więcej taboru nie tylko ze środków unijnych, ale i ze środków własnych. Podczas pracy nad kolejną ustawą oraz nad ustawą budżetową będziemy optować za tym, żeby w Funduszu Kolejowym wpisać na przykład 500 milionów, żeby było tak, że złotówka stąd, złotówka stąd, złotówka unijna i wtedy to może wyjść całkiem dobrze. Jednocześnie kolej musi restrukturyzować swój tabor poprzez leasing, poprzez kredyt. Gwarantem tego musi być również samorząd jako organizator tego transportu. W przypadku innych przewozów gwarantem jest państwo, a w przypadku tych przewozów musi być również samorząd.

Kolejna sprawa. Państwo słusznie zwracacie uwagę na to, że przyzwyczailiśmy się do tego, że to, z czym nie radzi sobie państwo, jest zrzucane na samorząd i traktujemy to jako zło konieczne. Zwracam jednak uwagę, że w roku 2004, kiedy uruchamiano tę reformę i przekazywano finansowanie, dochody samorządu zostały podniesione. Samorządowcy jako jeden z pomysłów na rozwiązanie tego problemu przedstawiają podniesienie CIT, PIT albo otrzymanie udziału w VAT. Łatwo tu zrozumieć stanowisko rządu centralnego. Trzeba będzie szukać innego porozumienia. W mojej ocenie najlepszą formą jest zagwarantowanie w kilku budżetach kilkuset milionów złotych jako dodatkowych środków, tak aby nie przejadać tych pieniędzy, ale wytworzyć zainteresowanie samorządu kupnem i modernizacją taboru.

Następna sprawa. Polskie samorzady w ciągu ostatnich lat kupiły ponad sto autobusów szynowych. Proszę państwa, w związku z tym samorząd musi mieć zaplecze

techniczne, technologiczne itd. Zwracam uwagę na to, co znajduje się w następnej ustawie. Ta ustawa została w trybie pilnym, także przez moją komisję, przeprowadzona przez Sejm, dlatego że mamy świadomość tego, jak bardzo te pieniądze są potrzebne, choćby Polskim Liniom Kolejowym, żeby kontynuować proces. Przypominam, że podczas pracy nad budżetem odebraliśmy Polskim Liniom Kolejowym określoną kwotę, zakładając, że w tym mechanizmie dokapitalizujemy je z ugody restrukturyzacyjnej. Nie zapominajmy o tym, bo to jest pewna konsekwencja. W związku z tym w zapowiadanej nowej ustawie będą porządkowane sprawy majątkowe, także jeżeli chodzi o doposażenie spółki „Przewozy Regionalne” w stosowny majątek, który jest potrzebny do jej skutecznego funkcjonowania, działania. Jest to kwestia dopełnienia, a więc lokomotyw, nie lokomotyw, nastawni, zaplecza technicznego itd., to musi być zrobione.

W kolejnej ustawie, którą sygnalizujemy, poruszymy jeszcze jeden szczególnie problem. Otóż, na Grupie PKP SA, jeśli dokonamy tego procesu, będą ciążyły stare długi na poziomie 5,3 miliarda. Część musi zostać spłacona z majątku, ale część majątku kolei jest zbędna i powinno nastąpić szybkie usamorzadowanie, w związku z tym stawiamy problem dworców, przystanków itd. Być może jest to problem na oddzielne spotkanie. Ja pozostaję do państwa dyspozycji, możemy tu zaprosić prezesa Wacha, ludzi odpowiedzialnych za majątek i kierownictwo resortu infrastruktury. Sprawa jest wyjątkowo poważna i wielokrotnie stawiana przez samorząd. Powiedzmy sobie wprost, że Polska widziana od strony kolei jest Polską najbrzydszą. Proszę państwa, dworce niemal we wszystkich miejscowościach, poza nielicznymi wyjątkami, to jeszcze dziewiętnastowieczna kolej w najgorszym możliwym wydaniu. A my chcemy, nie tylko w związku z Euro 2012, mieć kolej z XXI wieku, ale to wymaga pewnych nakładów.

Na koniec chciałbym powiedzieć o jeszcze jednym. U nas skala pomocy publicznej dla infrastruktury, przede wszystkim dla infrastruktury kolejowej, dla przedsiębiorstwa państwowego, bo w Europie występują przecież podobne modele, jest zdecydowanie najmniejsza spośród wszystkich krajów europejskich, a nawet spośród krajów regionu. Otóż, i na Słowacji, i na Węgrzech, i w Niemczech, a przede wszystkim w Czechach – a są to kraje porównywalne z naszym, jeśli chodzi o budżet – w ostatnich latach wydawało się dużo więcej nie tylko na całą infrastrukturę, ale dużo, znacząco więcej także na finansowanie kolei. Jeżeli dzisiaj małe koleje czeskie dziennie w przewozach regionalnych uruchamiają więcej kursów niż duża Polska, dużo większa powierzchniowo, to możemy mówić o stanie zapaści tego sektora.

Czy nie ma lęków po stronie samorządu? Tak, są. Czy nie ma lęków po stronie załogi? Tak, są. Wszyscy by chcieli, żeby było tak, jak do tej pory, tylko lepiej. Pamiętajmy o tym, że Grupa PKP po raz pierwszy od paru lat osiągnęła operacyjny zysk księgowy, 77 milionów za rok 2007. Oczywiście w tym zysku jest kilka incydentalnych wpłat, łącznie z rekompensowaniem utraconych ulg ustawowych, i o tym wiemy, to za chwilę się wyczerpie. Tymczasem wzrosła cena energii, wzrosły ceny robocizny, także kolejarze upomnieli się o swoje, bo nie do końca są usatysfakcjonowani, jeśli chodzi o płace. Pamiętajmy o tym, że samorządowcy patrzą na ten proces także z tego punktu widzenia.

Generalnie – i wyraziło to głosowanie w Sejmie, bo rzadko kiedy się zdarza głosowanie, w którym 411 posłów głosuje za, 1 wstrzymuje się od głosu, a 1 jest przeciw – proszę zwrócić na to uwagę, mimo że ta ustawa wywołuje tyle emocji, została przez

różne środowiska polityczne jednorodnie przegłosowana, bez podziału na koalicję i opozycję. To jest wielka wartość prac, które wykonaliśmy w Sejmie.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję uprzejmie.

Pan senator Kogut.

Aha, pani dyrektor jeszcze chciała zabrać głos, żeby coś uzupełnić.

Proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury  
Jadwiga Stachowska:**

Chciałabym tylko uzupełnić to, co powiedział pan poseł, a mianowicie odnieść się do sprawy oddłużenia spółki „Przewozy Regionalne”, ponieważ akurat dwóch senatorów poruszyło sprawę obaw samorządów o to, że spółka nie zostanie oddłużona. Otóż, możemy zapewnić, że ona zostanie oddłużona w ciągu tych dwóch lat, może jeszcze nie w tym roku, bo pewnie zostanie część zadłużenia, ale w przyszłym roku spółka zostanie całkowicie oddłużona. Oczywiście zostanie zadłużenie bieżące, bieżące, ale nieprzeterminowane, zadłużenie bieżące wobec kooperantów. Jednak powiedzmy sobie szczerze, że zadłużenie bieżące występuje we wszystkich podmiotach, bo zawsze mamy do zapłacenia jakiejś faktury, ale ono nie musi być przeterminowane.

Chciałabym jeszcze się odnieść, już bardzo krótko, do tego, o czym mówił pan senator Kleina, mianowicie do pytania o to, jak też samorzady jako właściciele, jak szesnaście samorządów poradzi sobie w tej spółce. Otóż, uważam, że będzie to wyglądało tak jak dzisiaj. Mianowicie będą zamawiać usługi tego podmiotu albo innego, bo nie ma obowiązku, nie ma przymusu zamawiania usług tego podmiotu. Będą musiały zawierać umowy, bo taki jest przepis, gdy więc zamówią usługę, to podpiszą umowę i oczywiście w umowie określą, jakie środki przeznaczą na sfinansowanie przewozów deficytowych. Spółka, tak jak dotychczas, będzie koordynowała rozkład jazdy, ponieważ rozkład jazdy tworzy się dla całego kraju, owszem, dla regionu, ale i dla całego kraju, i trzeba to skoordynować. Ponieważ będzie ona jednym podmiotem, to na pewno łatwiej jej będzie zarządzać także taborem. Tabor ma określone przebiegi i jeżeli znajduje się w rękach jednego podmiotu, a nie na przykład pięciu, dziesięciu czy szesnastu, to łatwiej tym taborom gospodarować w skali całej firmy.

Co jeszcze może samorząd? Może sprzedać swoje udziały, bo pozwala na to ustawa. Prawo pierwokupu ma oczywiście Skarb Państwa. Przy okazji jest to odpowiedź na pytanie o to, dlaczego Skarb Państwa nie zostawił sobie żadnego udziału w spółce. Skarb Państwa nie zostawił sobie udziałów, ponieważ mamy świadomość tego, że mogą zaistnieć okoliczności, w których Skarb Państwa może odkupić udziały od samorządu, który nie będzie chciał ich mieć. Dziękuję.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję uprzejmie.

Oczekujący pan senator Kogut.

Proszę.

**Senator Stanisław Kogut:**

Ja czekam cierpliwie.

Panie Przewodniczący! Szanowni Senatorowie! Panie Pośle! Panie Ministrze! Szanowni Goście!

Panie Pośle Piechociński! Ja historię reformy kolei znam na pamięć. Co się stało panu i panu ministrowi Engelhardtowi, że staliście się ogromnymi entuzjastami usamorządowania? Nie chcę wracać do historii, bo wie pan, przedstawianie senatorom ładnych opowieści... Ja zadam pytanie. Dlaczego u nas zmniejszyła się liczba przewozów pasażerów, gdy porówna to pan z sytuacją na Słowacji? Może odpowiem, żeby pan nie robił sobie problemu. Dlatego że odwołano tysiąc pięćset pociągów regionalnych, dlatego że pociągi w ogóle nie są skomunikowane, może to dlatego.

Przejdę do konkretów. Kolega z lubuskiego poruszył bardzo ważną sprawę. Niech ktoś odpowie na pytanie, co się stało z kolejami lubuskimi. Była taka spółka samorządowa. To pierwsze pytanie. Drugie pytanie. Ile udziałów ma teraz kolej w „Kolejach Mazowieckich”? Trzecie pytanie. Ile dołożył samorząd mazowiecki do „Kolei Mazowieckich”? Czwarte pytanie. Czy każdy z samorządów dostanie po 50 milionów zł, które wygłodowały związki? Kolej mazowiecka przez pana Hausnera dostała to od ręki. Czwarte pytanie.

(*Głos z sali: Piąte.*)

Piąte pytanie. Ustawa z roku 2000 mówi o tym, że organizatorem ruchu jest marszałek województwa. Nie opowiadajmy bredni, że organizuje on ruch, przykładem są nasze przewozy regionalne. To nie jest prawda, to jest kłamstwo. 538 milionów – to, o czym pan mówił – samorzady miały niby pławić się w luksie. Okazuje się, że się nie pławią.

Sprawa następna. Ja mówię jedno, Państwo Drodzy, ta ustawa powinna być rozpatrywana razem z ustawą o transporcie publicznym. Dlaczego samorzady się obawiają? Drodzy Państwo, tam są kruczki dla samorządów, jest na przykład zapis mówiący o tym, że koleje będą dojeżdżać do pierwszej stacji węzłowej, i w tej sytuacji samorzady już nie mogą uruchomić kolei międzywojewódzkich.

Ja nie bez kozery zadałem pani dyrektor pytanie o to, gdzie pójdą przewozy międzywojewódzkie. Ano, pójdą do „Intercity”, bo rząd nigdy nie dopłacał, a powinien, Panie Pośle, dopłacić 215 milionów zł do przewozów międzywojewódzkich. Ino teraz zrobi się tak, że znikną także przewozy międzywojewódzkie, bo „Intercity” jest dochodowe i w pierwszej kolejności zlikwiduje przewozy niedochodowe.

Sprawa następna to Fundusz Własności Pracowniczej. Przekazujecie wszystko, a nie kto inny, tylko pan Syryjczyk podpisał Fundusz Własności Pracowniczej.

Ja nie chcę dalej ciągnąć tych wątków, bo nie chcę zamazywać obrazu. Po prostu składam wniosek formalny o odrzucenie tej ustawy w całości. To jest bubel legislacyjny utworzony przez Sejm.

Ja się naprawdę dziwię, Panie Pośle. Pan wypowiadał się publicznie, kiedy myśmy głodowali. Pokaż mi pan jeszcze jeden kraj świata, Europy, w którym robi się reformę poprzez usamorządowanie. A może my mamy służyć społeczeństwu? Panowie, to jest wyrwanie z samorządów 2 miliardów zł. Co zrobi samorząd podkarpacki, co zrobi samorząd na Podlasiu? Pewnie, 300 milionów zł dołożyło Mazowsze. A oni sami, bidoki, nie mają pieniędzy na inne cele. Bardzo ładnie pan poseł powiedział, faktycznie, to był genialny manewr. Ino żebyśmy wcześniej to spostrzegli, mam na myśli

to, co powiedział nasz legislator. Wzięliśmy pieniądze na inwestycje, z tego, co pamiętam, chyba półtora miliona z budżetu państwa, po to, żeby teraz ktoś gwarantował nam kredyt, a my tylnymi drzwiami robili usamorządowienie. Chyba grono prawników myślało nad tym, jak to obejść z tyłu i doprowadzić do usamorządowienia. W związku z tym składam wniosek formalny o odrzucenie tej ustawy w całości.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Proszę bardzo, pan senator Woźniak.

**Senator Henryk Woźniak:**

Panie Przewodniczący! Drodzy Państwo!

Ja mam wrażenie, że wszyscy się zgadzamy, z wyjątkiem chyba pana senatora Koguta, że coś...

(*Senator Stanisław Kogut: Pan nie rozstrzygnie, przepraszam, Panie Senatorze, trzeba złożyć wniosek formalny.*)

Ależ oczywiście, ależ oczywiście.

...że coś z tym trzeba zrobić. Jasne jest to, że tak dalej być nie może. Trafne jest spostrzeżenie pana posła Piechocińskiego, że Polska widziana od strony kolei jest Polską wstydliwą, jest Polską, której powinniśmy się wstydzić. Przez całe lata prawie nic nie zrobiliśmy w tej materii i to obciąża wszystkie ekipy władzy.

Jednak ja mam wrażenie, że całe myślenie dotyczące tego rozwiązania jest myśleniem w dużym stopniu życzeniowym, tak, życzeniowym. Na pytania, które tu stawiamy, odpowiedź jest bardziej intuicyjna aniżeli wynikająca z konkretnych analiz.

Pani Dyrektor, niestety, odpowiedź na moje pytania w żadnym stopniu nie może mnie usatysfakcjonować. Powiem więcej, kolejne odpowiedzi właściwie mnożą pytania i mnożą wątpliwości. Pan poseł Piechociński sam siebie sprostował, bo w jednej wypowiedzi powiedział, że w dzisiejszej sytuacji samorządy nie mają niejako motywacji do racjonalizowania tego rynku, a w drugiej powiedział, że samorządy wydały już setki milionów złotych na zakup taboru. A więc miały jakąś motywację, skoro wydały setki milionów złotych z ZPORR, z funduszy unijnych, dokonały dużych zakupów majątku właśnie po to, żeby racjonalizować koszty.

Ja chciałbym zadać konkretne pytanie, bo dla mnie to jest sytuacja zupełnie niezrozumiała. Jak to się stało, że projektodawca rozwiązania, które przewiduje wyposażenie samorządów w kapitał tej spółki – a ten algorytm jest opisany w ustawie – zupełnie pominął dotychczasowy wysiłek poszczególnych samorządowych związków z inwestowaniem w nowy tabor? Ja tu nie widzę żadnej korelacji, a przecież na pewno w różnym stopniu i w różnym zakresie te inwestycje były czynione. Niektóre województwa angażowały własne środki i podejmowały wysiłek w racjonalizowaniu taboru, dokonywały zakupu, do tego stopnia, że na przykład w lubuskim trwa proces odtworzenia linii kolejowych, które przez wiele lat już był nieczynne, właśnie dlatego, że można było realizować więcej przewozów w ramach tych samych środków. W moim przekonaniu ten wysiłek powinien znajdować odzwierciedlenie także w strukturze kapitału tej spółki. Tutaj są dwa strumienie czy dwa źródła kapitału, a więc samorządowy poszczególnych województw i oczywiście Skarbu Państwa z dotychczasowej spółki „Przewozy Regionalne”.

Ja wracam do tego pytania, które postawiłem. Dlaczego Skarb Państwa zrezygnował z udziałów? Przecież można było sobie wyobrazić, że wielki majątek, majątek Skarbu Państwa, którym dzisiaj zarządza spółka „Przewozy Regionalne”, mógł być podzielony w ten sposób, że Skarb Państwa zachowałby udziały. Dlaczego z tego zrezygnowano?

Drugie moje pytanie nawiązuje do wypowiedzi pani dyrektor. Jaki jest na dziś *standing* finansowy? Może jest już zamknięty rok 2007? Mówimy o zadłużaniu, o niezadłużaniu, o stworzeniu warunków ekonomicznych do funkcjonowania tej spółki. Jak jest? Jaka jest w największym skrócie fotografia finansów spółki „Przewozy Regionalne”, jeśli taką fotografię można zrobić? Oddłużamy spółkę, bo kiedyś nie wywiązaliśmy się jako Skarb Państwa z własnych zobowiązań. Czy ta sytuacja się nie powtórzy? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.

Przepraszam, ponieważ widzę, że są inne pytania, to proponuję, aby najpierw panowie senatorowie zadali kilka pytań, a później, Panie Pośle i Pani Dyrektor, będą odpowiedzi. Tak będzie sprawniej.

Pan senator Idczak, proszę bardzo.

**Senator Witold Idczak:**

Proszę państwa, tak się składa, że akurat w gronie senackim większość osób ma duże bądź bardzo duże doświadczenie samorządowe i być może rzeczywiście ta dyskusja przebiega nieco inaczej i w nieco w innym klimacie aniżeli w Sejmie.

Ja przyznam, że jestem nastawiony dość umiarkowanie pesymistycznie, jeśli chodzi o skalę problemu, i jestem pełen podziwy dla pana posła, który był nam uprzejmy pokazać mimo wszystko dość optymistyczny scenariusz pewnego mechanizmu finansowego, mającego za zadanie rozwiązać problem, bo mówimy tutaj o realnym problemie.

Proszę państwa, z doświadczenia samorządowego wiemy, że tak naprawdę uzgodnienia na poziomie komunikacji regionalnej trwają, prowadzone są z mniejszym lub większym skutkiem. Gdzieś tam na początku były tarcia, były problemy finansowe, ale jakoś się one rozwiązały. W dużej mierze rozwój małego transportu przewoźników indywidualnych rozładował te napięcia, być może ze szkodą dla linii regionalnych.

Ja jednak mam przekonanie, że to, co z jednej strony państwu daje pewną satysfakcję czy przynosi ulgę w rozwiązaniu problemów, z drugiej strony przeważnie albo zawsze – i to są doświadczenia międzynarodowe, bo mam znajomych samorządowców w Niemczech i oni też generalnie się skarżą – na to, co państwo, za przeproszeniem, zleci samorządom, daje tylko połowę pieniędzy i one muszą to realizować ze swojego budżetu.

Ja wierzę, że intencja posłów była taka, że ponieważ reforma samorządowa jest chyba jedną z najbardziej udanych bądź jedyną taką reformą w Polsce, to przysłuży się to kolei. Mam jednak obawę natury strategicznej. Otóż, sądzę, że wszyscy obawiamy się powiedzieć, że na przykład Poczta Polska to nie jest tylko firma o charakterze komercyjnym, dostarczająca paczki, ale ma znaczenie o wiele, wiele szersze i to nie tylko

z punktu widzenia bezpieczeństwa narodowego, bezpieczeństwa państwa, ale w ogóle dodatkowego zabezpieczenia komunikacyjnego i wymiany informacji. Zatem ma ona dużo bardziej państwowotwórczy charakter, aniżeli można by to było wyczytać ze statutu.

Popatrzmy wreszcie na przykłady kolei w państwach, które oczywiście trudno z nami porównywać, typu Stany Zjednoczone, które są bardzo bogate, gdzie oficjalnie powiedziano, że niestety w danym momencie komunikacja kolejowa jest nieopłacalna i państwo podjęło świadomą decyzję o jej dotowaniu w celu utrzymania linii, bo wymaga tego strategiczny interes narodowy.

My zaś próbujemy rozwiązać ten trudny problem pod pozorami... Propozycje są bardzo fajne, one przemawiają do mnie, bo jestem samorządowcem ze sporym stażem i chciałbym, żeby tak było, boję się jednak o to, abyśmy w końcu tego samorządu nie zatkali. Mówimy tu o taborze, o ciężkim sprzęcie, o sprawach kosztownych, których po prostu nie da się zbyć na poziomie samorządu wojewódzkiego, 10 milionów, 20 milionów czy 30 milionów zł. Mówimy tu o dużo szerszym problemie.

Teraz tak. Jeżeli założymy oddłużenie, które jest proponowane, zrobimy taką migawkę, to ta migawka w momencie startu i tak jest niekorzystna. Proszę państwa, nie chcemy o tym mówić, ale będzie się to wiązało z restrukturyzacją. To półsłówkami jest gdzieś sygnalizowane. Ta restrukturyzacja spadnie na szesnastu współdziałowców, czyli generalnie będzie gorzej w sensie zarządzania, podejmowania decyzji aniżeli w momencie, w którym jesteśmy. Owszem, dla państwa, dla rządu to jest bardzo dobre: proszę, my dajemy to samorządom, teraz samorządy będą podejmowały decyzje, udało im się, są dobrymi gospodarzami i teraz się tym zajmą. Wiemy jednak, że skala problemu jest o wiele, wiele większa, niż się wydaje.

Kilka pytań, które postawił pan senator Kogut, nieco nadwątlą nasze zaufanie. Ja być może byłbym w stanie dorzucić kilka następnych. Nie o to jednak chodzi. Ja myślę, że można by było mówić o procesie restrukturyzacji spółki „Przewozy Regionalne” i przekazać dopiero wyprowadzoną, zrestrukturyzowaną firmę, której audyt, również struktury organizacyjnej, da nadzieję, że na przykład przez rok utrzyma się ona już w tej nowej formie. Tymczasem my właściwie generujemy pytania. Bardzo podobała mi się wypowiedź jednego z senatorów, bodajże mojego przedmówcy, który powiedział, że każde pytanie i udzielona na nie odpowiedź prowadzą do coraz głębszego zaniepokojenia, i za chwilę wyjdziemy z takim poczuciem, że problem jest dużo większy, niżby się wydawało. Ja wiem, że na przykład Dolny Śląsk zaczął sobie całkiem dobrze radzić. Zakupy szynobusów pokazują, że być może lepiej od nowa zbudować pewną strukturę, bo będzie to tańsze i lepsze, aniżeli restrukturyzować ze wszystkimi zaszłościami organizacyjnymi to, co jest obecnie. Mam coraz więcej wątpliwości.

Życzyłbym sobie, żeby wizja i skutek były takie, jakie zaprezentował pan poseł, ale gdzieś mój wrodzony pesymizm samorządowca, który nieraz doświadczał problemów finansowych z tego tytułu, powoduje, że w tym momencie w to nie wierzę, choćby z tego powodu, że my już na starcie zakładamy, że przekazujemy firmę niezrestrukturyzowaną, która być może w tym roku przyniesie stratę i wiele związanych z tym problemów finansowych. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Pan senator Iwan, proszę bardzo.



**Senator Stanisław Iwan:**

Szanowni Państwo!

Ja nie bez kozery w swojej wcześniejszej wypowiedzi nawiązałem do szpitali przekazanych samorządom wojewódzkim i powiatowym. Akurat wtedy, kiedy szpitale były oddłużane, byłem wojewodą AWS. Owo oddłużenie to było tylko oddłużenie finansowe, nie przeprowadzono restrukturyzacji ani w sensie organizacyjnym, ani majątkowym itd., itd. Te szpitale przekazano samorządom za wcześnie. Myśmy doszli do tego poniewczasie. Samorządy powiatowe czy wojewódzkie nie mają takiej siły, jaką ma państwo. Jeżeli trzeba coś zrobić radykalnie, to trzeba to doprowadzić do stanu czystego, ostatecznego, doprowadzić do tego, aby była pewność, że to nie będzie generować długów, nie będzie przysparzać problemów itd. W takim momencie restrukturyzacji należy czy można to przekazać, a samorządy będą zainteresowane przejęciem. Wydaje mi się, że w tym przypadku jest trochę za wcześnie, abstrahując już od tego, że trzeba oddłużyć PKP, bo to jest zupełnie inna sprawa. Dziękuję.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję uprzejmie.

Szanowni Państwo, myślę, że większość pytań i wniosków już przedstawiono. Ja jeszcze na zakończenie pozwolę sobie udzielić głosu, aby krótko podsumować naszą dzisiejszą debatę.

Panie Ministrze, na podstawie tych rozmów widać, że jest wiele niepokojów, szczególnie w środowisku samorządowym, więc przy wdrażaniu tej ustawy należałoby położyć wyjątkowo silny nacisk właśnie na współpracę ze środowiskiem samorządowym. Oczywiście to nie oznacza, że ta ustawa nie zmierza w dobrym kierunku, ponieważ z mojego punktu widzenia zmiany dotyczące usamorządowienia, przekazania tych kompetencji w miejsce, które tak naprawdę jest skuteczne w zarządzaniu przewozami regionalnymi, mało tego, wykazuje aktywność chociażby przez zakup stu szynobusów, ale również zmiany związane z oddzieleniem spółki PKP „Przewozy Regionalne” od głównej spółki matki, są dobre. Na całym świecie duże monopole, potężne przedsiębiorstwa zwykle dzieli się po to, żeby uzyskać efekty restrukturyzacyjne. Mało tego, to, czego nie potrafi zrobić dotychczasowy właściciel, często przeprowadza nowy właściciel. Samorządy bardzo dobrze potrafią sobie radzić z problemami restrukturyzacyjnymi. Samorządy w przypadku służby zdrowia pokazały, że radzą sobie lepiej niż państwo i ja bym to traktował jako argument za. Podejrzewam, że gdyby dzisiaj za wiele tych miejsc odpowiedzialne było państwo, to do dziś mielibyśmy problemy. To nie oznacza, że samorządy będą miały ułatwienia w tej dziedzinie, ale niewątpliwie mają kompetencje do zarządzania tymi sprawami.

Szanowni Państwo, myślę, że możemy przystąpić do głosowania. Kolejne argumenty nie będą nas już przekonywać, państwo wyraziliście swoje zaniepokojenie. W ramach zamknięcia głos zabierze jeszcze pan poseł Piechociński.

Trzeba pamiętać o jednym. Ta decyzja nie będzie podejmowana wbrew samorządom. Sejm przegłosował tę propozycję, tak jak pan poseł powiedział, wszyscy z wyjątkiem jednego posła głosowali za i na pewno decyzja samorządów będzie przyjmowana przez nich zupełnie niezależnie, nie będzie presji czy próby przymuszenia ich ustawowo do tego typu działalności. Musimy uwzględnić również to, że jednak

partnerzy samorządowi zgadzają się na tego typu rozwiązania i dogłębnie analizują to, w jaki sposób zostanie to przeprowadzone.

Panie Pośle, ostatnia wypowiedź, a potem przystąpimy do głosowania.  
Proszę.

### **Posel Janusz Piechociński:**

Wyjaśnienia wymaga kwestia taboru. Tabor nie znalazł się w tej spółce i nie został przekazany kolejarzom, samorzady go kupiły, mają go na stanie, są właścicielami i dzierżawią. Myślę, że senator Kogut dostał tu najlepszy argument, a przedstawił go jego kolega z tej samej komisji senackiej. Reprezentanci samorządu rozważają, czy nie lepiej zająć się sprawami kolejowymi bez kolejarzy i związków zawodowych. Doceńaliśmy tu wątpliwości, uwagi, oczekiwania samorządów, ale również pojawiają się krytyczne głosy ze strony kolejarzy, gdyż spodziewają się oni tego, że samorząd odważniej wymusi na kolejarzach zmianę podejścia i będzie mniej służby, a więcej dobrze zorganizowanej pracy.

Pan senator Kogut zwrócił uwagę...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

My się znamy i przyjaźnimy, więc co pan senator o mnie powie, to ja i tak tego z przyjemnością wysłucham.

Przypomnę szacunki Hausnera. W pierwszym roku z podwyżki PIT i CIT na kolej miało być 538 milionów zł, samorzady zakontraktowały przy podwyższonych dochodach 430 milionów. W ostatnich latach – i to jest wielka sprawa naszej gospodarki – dochody z PIT i CIT dla samorządu są znaczące. W związku z tym obok olbrzymich problemów, wyzwań i zadań miały one jednak określone luzy i interesują się koleją.

Jeśli chodzi o liczbę zlikwidowanych kursów, to chciałbym przypomnieć panu senatorowi, że w pierwszej fazie Hausner i ówczesne władze kolei likwidowały kursy, w przypadku których zwrot z biletów w kosztach funkcjonowania przewozów był na poziomie 3%, 4% czy 5%. Szanowni Państwo, te tysiąc czterysta zlikwidowanych w 2004 r. kursów to były z reguły kursy odnotowujące zwrot z wpłat z biletów w kosztach uruchomienia przejazdu na poziomie poniżej 5–6%. Mówię o tym, żebyśmy mieli pełną jasność. Oczywiście wygląda to dramatycznie, bo okazało się, że była to 1/3 kursów realizowanych przez spółkę „Przewozy Regionalne”, ale taki jest stan. Musimy mieć tego pełną świadomość.

Pragnę też zwrócić uwagę na to, że w odróżnieniu od przemysłu górniczego czy stoczniowego kolej, która posiadała dużo większe siły, środki i potrzeby, łącznie z infrastrukturą, w latach restrukturyzacji polskiej gospodarki otrzymała dużo mniejsze wsparcie publiczne. Musimy to jasno i wyraźnie powiedzieć, żeby nie tworzyć też obrazu, że polscy kolejarze źle pracują i nic nie potrafią, a tylko mają oczekiwania.

Na koniec chciałbym, abyśmy – gdy kwestionujemy pomysł, który jest pomysłem poprzedniego rządu i obecnego rządu – odpowiedzieli sobie na pytanie o alternatywę, co w zamian. Kto tak naprawdę ma dokonać skutecznej restrukturyzacji przewozów? Kto ma wymusić przesuwanie sił i środków z linii, którymi jeździ mało ludzi, na linie aglomeracyjne, mające więcej pasażerów, tak aby znowu masowo nie likwidować linii, na których mamy 10–15% zwrotu z biletów?

To jest próba przybliżenia popytu i podaży na uzasadnionym społecznie i wymaganym rachunkiem ekonomicznym poziomie, czyli dostosowania do organizatora

przewozów. W tym widzimy wielką szansę na to, że samorządy w wielkim procesie restrukturyzacji przewozów publicznych odegrają istotną rolę i poradzą sobie z tym, z czym przez piętnaście lat de facto nie radził sobie rząd centralny. Taka jest idea tego wielkiego przedsięwzięcia. Nie oszukujmy się, nie jest to łatwy proces i od razu nie będzie wyników. Proszę zwrócić uwagę, stosunkowo duże w porównaniu z innymi województwami nakłady kolei województwa mazowieckiego, a pierwsza jaskółka będzie w tym roku, kiedy pojawi się dziesięć stadlerów i porównywalna liczba bombardierów.

Pan senator Kogut pytał mnie o różne inicjatywy. Odpowiem tak. A kto miastu Warszawie zwrócił 60 milionów czy 70 milionów zł za pojazdy SKM? Nikt nie zwrócił, ale miasto Warszawa, i słusznie, uważa to za jeden z najważniejszych sukcesów transportowych. Pokazano, że może być inaczej, że nawet odnowione wagony przyciągają klientów. Myślę, że to jest jedyna droga – restrukturyzacja poprzez rozwój i inwestycje, a nie poprzez upadłość. I tym chciałbym zakończyć.

### **Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję uprzejmie.

W takim razie przystępujemy do głosowania.

Najdalej idący wniosek jest to wniosek o odrzucenie ustawy, złożony przez pana senatora Koguta.

Kto z państwa jest za przyjęciem tego wniosku? (8)

Kto z państwa jest przeciwko temu wnioskowi? (8)

Wniosek nie został przyjęty.

W takim razie głosujemy teraz nad przyjęciem ustawy przedstawionej przez ministerstwo.

Kto z państwa jest za przyjęciem tej ustawy? (8)

Kto z państwa jest przeciw? (6)

Kto się wstrzymał? (2)

Dziękuję uprzejmie.

Ustawa została przyjęta.

Na senatora sprawozdawcę proponuję pana senatora Kleinę.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, pięć minut przerwy i przejdziemy do omawiania kolejnych spraw. Trzy minuty przerwy, właściwie taka przerwa techniczna.

*(Przerwa w obradach)*

### **Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Witam państwa. Rozpoczynamy drugą część posiedzenia Komisji Gospodarki Narodowej. Przed nami do omówienia dwa punkty: rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych oraz rozpatrzenie ustawy o niektórych formach wspierania działalności innowacyjnej.

Witam serdecznie gości, którzy przybyli na dzisiejsze posiedzenie. Poproszę listę gości. Zaraz przeczytam, kto do nas dołączył. Na pewno pani poseł Nykiel prowa-

dzająca jedną z ustaw, pan minister Baniak oraz pani wiceprezes Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości, pani Wilmańska, pan dyrektor Leszek Grabarczyk z Narodowego Centrum Badań i Rozwoju oraz pan minister Pawłowski. Witamy serdecznie.

Przechodzimy do pracy nad punktem piątym porządku obrad. Jest to rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych.

Kto będzie prowadził? Pan minister Baniak czy pan minister Pawłowski?

(*Głos z sali:* Pan minister Baniak.)

Proszę bardzo.

### **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki**

#### **Rafał Baniak:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Głównym celem przedłożonego projektu ustawy o zmianie ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych jest zwiększenie limitu łącznego obszaru stref z 12 tysięcy ha do 20 tysięcy ha. Ustawa upoważni Radę Ministrów do wydania rozporządzenia określającego kryteria włączania do stref gruntów prywatnych. To są dwie zasadnicze zmiany.

W kilku zdaniach powiem może, bo jest to istotne, o funkcjonowaniu stref ekonomicznych w Polsce. Po dziesięciu latach na terenach stref pracuje blisko dwieście tysięcy pracowników, a zrealizowane na obszarze stref inwestycje sięgają 50 miliardów zł, to tak, abyśmy mieli skalę porównawczą. Pozytywne rozpatrzenie wniosku o włączenie do stref nowych terenów pod istotne dla regionu projekty wymaga kolejnych 600 ha, a więc o 100 ha więcej, niż wynosi obecnie dopuszczalny pułap, zaś zwiększenie powierzchni stref o 8 tysięcy ha ma na celu utrzymanie co najmniej obecnego tempa napływu inwestycji, a nową pulę obszarów planujemy wykorzystać głównie pod projekty innowacyjne. Z punktu widzenia traktatu akcesyjnego i unijnych przepisów o pomocy publicznej nie ma żadnych przeszkód do zwiększenia sumarycznego obszaru stref. Istotne jest to, żeby zasady udzielania wsparcia były zgodne z przepisami Unii Europejskiej.

Po zwiększeniu łącznego limitu stref do 20 tysięcy ha dokonamy analizy wpływu tej zmiany na roczny budżet pomocy publicznej. Jeżeli okazałoby się, że należy spodziewać się wzrostu wcześniej oszacowanej wielkości, to stosowna korekta programu zostanie przekazana Komisji Europejskiej.

Panie Przewodniczący, zapoznałem się również z opinią Biura Legislacyjnego Kancelarii Senatu. Jeśli chodzi o uwagi, które są tu sygnalizowane w punkcie oznaczonym rzymską trójką, to sprawa zawarta w uwadze pierwszej została już załatwiona na poziomie Sejmu, a uwagi drugą i trzecią możemy przyjąć. Dziękuję bardzo.

#### **Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję uprzejmie.

Pan minister przy okazji wyręczył Biuro Legislacyjne, jeśli chodzi o uwagi. W takim razie przedstawiciela Biura Legislacyjnego poprosiłbym tylko o króciutkie odniesienie się do tych dwóch uwag, które pan minister chciałby przyjąć, a potem przejdziemy do dyskusji.

Proszę.

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

Dziękuję bardzo.

Wszystkie uwagi w opinii przedstawione są wraz z propozycjami poprawek i powiem może o wszystkich. Pierwsza z nich jest konsekwencją art. 5 ust. 1 ustawy. W tym przepisie zaproponowano, aby specjalna strefa ekonomiczna mogła być utworzona również na gruntach stanowiących własność jednostki samorządu terytorialnego, czyli gminy, powiatu albo województwa, a nie wyłącznie gminy, jak ma to miejsce w aktualnym stanie prawnym. W związku z przyjęciem takiego rozwiązania konieczna jest modyfikacja art. 4 ust. 2, ponieważ ten przepis wymaga od ministra właściwego do spraw gospodarki uzyskania opinii zarządu województwa oraz zgody rady gminy właściwej ze względu na położenie strefy, a nie ma tu mowy o samorządzie powiatowym ani o samorządzie województwa.

Druga poprawka jest to propozycja dodania do ustawy przepisu przejściowego, regulującego kwestie związane z wszczętymi i niezakończonymi sprawami o wydanie, cofnięcie albo zmianę zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej na terenie strefy.

Trzecia uwaga dotyczy modyfikacji przepisu utrzymującego w mocy akty wykonawcze zmieniane niniejszą ustawą. Jest to naprawienie błędu legislacyjnego. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję uprzejmie.

Panie Ministrze, mam tylko pytanie, co to oznacza, że zostało to zmienione na poziomie Sejmu. Pytam, ponieważ do nas trafia już druk po pracach sejmowych.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki  
Rafał Baniak:**

To oznacza korektę. Panie Przewodniczący, jest to nowa uwaga, którą też przyjmujemy.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję uprzejmie.

W takim razie otwieram dyskusję.

Kto z państwa chciałby zabrać głos lub zadać jakieś pytanie?

Proszę bardzo, pan senator Iwan.

**Senator Stanisław Iwan:**

Przyjmując za słuszne preferencje innowacyjności, zastanawia mnie ten enumeratywny katalog zagadnień, który został zawarty w art. 5 ust. 3 pkt 3. To jest tak: inwestycja będzie dotyczyła usług, po czym jest katalog. Chodzi o to, że usługi badawczo-rozwojowe to mi się jakoś z innowacyjnością kojarzą, informatyczne na pewno też. Ale

w zakresie rachunkowość i kontroli ksiąg? To jest taki zapis, powiedziałbym, nieco dziwny.

*(Przewodniczący Tomasz Misiak: Panie Senatorze, przepraszam, to nie jest ta ustawa.)*

To ja przepraszam.

*(Przewodniczący Tomasz Misiak: To jest działalność innowacyjna.)*

*(Głos z sali: Nie, nie.)*

*(Głos z sali: To jest ta ustawa.)*

To jest ta ustawa, tutaj jest rachunkowość i kontrola ksiąg.

*(Przewodniczący Tomasz Misiak: Przepraszam, zostałem źle poinformowany.)*

To jest ustawa o zmianie ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych. Zważyłem na moment, ale tak jest.

A co centra telefoniczne mają wspólnego z innowacyjnością? Nie bardzo jestem w stanie to sobie wyobrazić. Bardzo bym prosił o wyjaśnienie, jak to było konstruowane, w jaki sposób.

### **Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję uprzejmie.

Panie Senatorze, ja mogę powiedzieć tylko tyle – zaraz będzie odpowiedź również ze strony ministerstwa – że innowacyjność jest bardzo dokładnie zdefiniowana w przepisach Unii Europejskiej, czasami aż do bólu, od spraw technologicznych po nazwy branż, w których występuje. Być może jest to wzięte z prawa unijnego, ale o dokładne informacje poproszę pana ministra.

### **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki**

#### **Rafał Baniak:**

Mówiąc o innowacyjności, mówimy o tym, że takie projekty będą preferowane. Jeśli zaś chodzi o to, o co pyta pan senator, to są centra usług wspólnych, czyli niejako część inwestycji usługowych, które będą wspierały duże koncerny, i takie inwestycje również będą mile widziane. Tyle tytułem wyjaśnienia.

### **Senator Stanisław Iwan:**

No dobrze, Panie Ministrze, to jest jakiś fragment, ja to rozumiem, rzeczywiście może tu być implantowany jakiś postęp w zakresie organizacji i zarządzania. Jednak, tak jak mówię, w zakresie księgowości z wyłączeniem deklaracji podatkowych oraz w zakresie centrów telefonicznych, tego nie rozumiem. Chyba że faktycznie jest to dokładne tłumaczenie z zapisów unijnych, ale też nie sądzę, żeby na tym akurat miały się kończyć zapisy unijne, których być może nie znam.

### **Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Czy jeszcze jakieś uzupełnienie?

Pan senator Smulewicz.

Proszę bardzo, panie Senatorze.

**Senator Eryk Smulewicz:**

Podobna do tej jest sytuacja w art. 5, ale w pktcie 1, gdzie jest mowa o inwestycjach, w ramach których zostanie utworzona określona liczba nowych miejsc pracy lub zostaną poniesione nakłady inwestycyjne o określonej wartości. Moje pytanie jest takie. Jak mamy rozumieć słowo „określona”? Czy nie należałoby tego doprecyzować? Czy będzie jakiś sposób określenia czy dookreślenia tych liczb, jeśli chodzi o nowe miejsca pracy czy wartość inwestycji?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki  
Rafał Baniak:**

Będzie to dokładnie określone w rozporządzeniu Rady Ministrów, w rozporządzeniu podamy szczegółowe dane. W tym artykule jest delegacja dla Rady Ministrów.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.  
Pan senator Motyczka.

**Senator Antoni Motyczka:**

Panie Ministrze, w pktcie 4 znajduje się art. 6a ust. 1: „Pełnienia funkcji członka zarządu spółki będącej zarządzającym nie można łączyć z zatrudnieniem u przedsiębiorcy prowadzącego działalność gospodarczą na terenie danej strefy, bez względu na podstawę prawną zatrudnienia.” Ten punkt jest jasny, ale on automatycznie wyklucza art. 2, który mówi o tym, że przepis art. 6a ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą stosuje się do członków zarządu spółki, będących zarządzającymi strefą, powoływanych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy. Dzieli on na równych i równiejszych. Nie może tak być, żeby ustawa stara była lepsza od nowej, żeby tamta dawała takie możliwości, a ta nie. W tej sytuacji art. 2 powinien zostać usunięty.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki  
Rafał Baniak:**

Powiem tak. Do tej pory znany jest nam jeden taki przypadek, zaistniała tylko jedna taka sytuacja, konkretnie było to w strefie łódzkiej. W tym przypadku nie chcieliśmy działać prawem wstecz. Jeżeli jednak Biuro Legislacyjne stwierdzi, że ta poprawka, z tego, co rozumiem, formalnie zgłoszona przez pana senatora, nie burzy porządku prawnego, to jesteśmy skłonni ją przyjąć, żeby nie dzielić, tak jak powiedział pan senator, na lepszych i gorszych.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

**Senator Stanisław Iwan:**

Dziękuję.

Ponieważ nie uzyskałem zadowolającej odpowiedzi na pytanie, które zadałem, chciałbym zgłosić autopoprawkę, aby zamiast lit. a, b, c, d, e – dla mnie nie ma w tym żadnej logiki – po prostu napisać, że inwestycja będzie dotyczyła usług o charakterze innowacyjnym. Nie wiem, co na to Biuro Legislacyjne. Bardzo proszę o ustosunkowanie się do tego.

*(Przewodniczący Tomasz Misiak: Proszę bardzo.)*

Mówiąc krótko, pachnie mi to lobbingiem. Jeżeli centra telefoniczne mają być uprzywilejowane w ten sposób, że grunty właściciela będą wchodziły do strefy, to pachnie to lobbingiem. Przepraszam, ale wyjaśnijmy to sobie do końca.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Instrumentów Wsparcia  
w Ministerstwie Gospodarki**

**Teresa Korycińska:**

Jeśli można. Pan minister, mówiąc w swoim słowie wstępnym o tym, że będziemy starali się, aby ta nowa pula obszarów została maksymalnie wykorzystana pod inwestycje innowacyjne, miał na myśli to, że właśnie pracujemy nad strategią zarządzania specjalnymi strefami ekonomicznymi, która określi, jak będziemy wykorzystywać tę pulę. Chcemy, ażeby w regionach, które są bardziej zaawansowane gospodarczo, szczególnie w pobliżu większych aglomeracji miejskich, centrów itd., nie było tak, jak do tej pory, że właściwie wszystko wchodzi do strefy, chcemy to bardziej ukierunkować na inwestycje innowacyjne, na wysokie technologie. To jest jeden problem.

Jeśli zaś chodzi o to, o co pan senator pytał w związku z przepisem, to są to tak zwane centra usług wspólnych, czyli BPO, które ostatnio w stosunkowo dużych ilościach wchodzi do Polski. Wszystkie kraje Europy Środkowej i Europy Wschodniej walczą o projekty BPO. Polega to na tym, że duże koncerny – w tej chwili jest na to pewnego rodzaju moda – niejako wyprowadzają ze swoich struktur wszystkie usługi finansowo-księgowo, IT, to, co my nazywamy usługami wspólnymi, powołują spółkę, która organizuje centra. W tych centrach 99% pracowników stanowią ludzie z wyższym wykształceniem. Owe centra wspólne działają na rzecz tych koncernów.

Bardzo zależy nam na tym, aby to utrzymać, ponieważ obecnie bez pomocy publicznej one tak naprawdę nie wejdą do Polski. W związku z tym w dosyć dużym procencie wspieramy tego typu usługi programami wieloletnimi. Jednocześnie, jeżeli mamy już taki instrument w strefach, to bezpośrednio z budżetu na wsparcie wydajemy mniej pieniędzy, mówimy: słuchaj, wsparcia dostaniesz niewiele, ale możesz wejść do strefy. Taka jest tego idea.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Pan senator Woźniak.



**Senator Stanisław Iwan:**

Przepraszam, ja jeszcze chciałbym ad vocem.

Ja to doskonale rozumiem, doskonale rozumiem, jestem menedżerem, znam się na tym. Tylko jeszcze raz pytam: co to są te centra telefoniczne? Czy to jest *call center*? Co to jest? To nie jest tu zdefiniowane i ja tego nie rozumiem, nie wiem, co to jest. Może to prowadzić do różnych interpretacji, takich, siakich i owakich, w związku z tym trzeba to zastąpić jakimś precyzyjnym zapisem. Dlaczego akurat centra telefoniczne, a nie coś innego? To, o czym pani mówi, to się mieści na przykład w pktcie 3 czy też może w pktcie 4.

*(Brak nagrania)*

**Zastępca Dyrektora Departamentu Instrumentów Wsparcia  
w Ministerstwie Gospodarki**

**Teresa Korycińska:**

...Rady Ministrów, które to dokładnie określa, jest określone według Polskiej Klasyfikacji Działalności, tam jest to dosyć szczegółowo wymienione. Dzisiaj jest to w strefach, to już jest w strefach, jest w rozporządzeniu. Tutaj wyłączyliśmy to tylko z tego powodu, że chodziło o włączanie gruntów prywatnych. Dlaczego? Dlatego że tego typu projekty w 90% są realizowane w budynkach budowanych przez deweloperów. Rzadko kiedy koncerny stawiają budynki administracyjne na swoje siedziby, na prowadzenie tych centrów. Chodziło nam o to, że jeżeli jest taki projekt – ostatnio był taki projekt Carlsberga, robiliśmy też dla Hewlett Packard – to oni stawiają warunek, że nie będą budować, nie chcą wchodzić na tereny gmin, bo jest deweloper, który chodzi za nimi po całym świecie, on ma grunt, buduje budynek, a oni od niego tylko wynajmują. Deweloper oczywiście nie korzysta z pomocy publicznej, korzysta z niej tylko i wyłącznie firma, która realizuje nowy projekt.

Ten punkt dotyczy tylko włączania gruntów prywatnych. Gdybyśmy to wyłączyli, to nie stałoby się tak, że to w ogóle wyszłoby ze stref, tylko byłoby tak, że nie moglibyśmy pod to włączać gruntów prywatnych. A w czym nam to przeszkadza? Przeszkadza nam to w tym, że gdy przychodzi przedstawiciel centrum, które wykonuje wszystkie usługi kompleksowo, bo tak one działają, to mówi: dobrze, ja mogę robić to, to i to, ale jeśli jednej rzeczy nie mogę robić, to ja dziękuję. To jest sprawa zbadana już przez projekty inwestycyjne, w tej chwili jest już około piętnastu wspartych projektów, jeśli chodzi o te centra, i tak to kompleksowo wygląda.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Pani Dyrektor, myślę że pan senator zawarł odpowiedź w samym pytaniu. Tak naprawdę elementami działań najczęściej outsourcingowanymi na świecie są między innymi centra telefoniczne, zwane popularnie *call center*, które...

*(Zastępca Dyrektora Departamentu Instrumentów Wsparcia w Ministerstwie Gospodarki Teresa Korycińska: Ale to nie jest call center.)*

Ja tak to rozumiem, jeżeli przypisywany jest jakikolwiek sens tego typu inwestycjom, jak tworzenie centrów rachunkowości i kontroli ksiąg, które również wyrzucane są przez korporacje na zewnątrz, głównie właśnie do stref ekonomicznych, gdzie

tworzy się tysiąc czy dwa tysiące miejsc pracy. Przykłady pani podała, robi tak Hewlett Packard, Dell czy inne korporacje, które budują tego typu instytucje i wrzucają w to również swoje centra telefoniczne. Jeżeli to jest wytłumaczenie, to ja to rozumiem. Jeżeli jednak to jest to, co pani mówi, to ja w tym momencie zgadzam się z senatorem Iwanem, że to jest jakieś dziwne wpisanie instytucji.

Co to jest centrum telefoniczne? Nie ma takiego pojęcia „centrum telefoniczne”. Są centra telefoniczne w rozumieniu usług *call center* świadczonych z zewnątrz dla korporacji, która się decyduje wyrzucić to na zewnątrz. Wyjątkowy rozwój tego typu instytucji ma miejsce na przykład w Indiach. Są one anglojęzyczne i świadczą usługi centrów telefonicznych dla całych Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii i bardzo wielu instytucji w innych miejscach.

Jeżeli liczymy na to, że będziemy to robić w Polsce, w Europie, to właśnie w tym znaczeniu, a nie w tym, o którym pani mówiła. Jeżeli tak to wygląda, to wytłumaczenie jest logiczne, jeżeli jednak jest tak, jak pani mówi, że jest to jakaś część nie wiadomo czego, do tego musi to być wspólne, to ja też tego nie rozumiem. Chodzi tu o centra telefoniczne świadczące usługi outsourcingowe dla koncernów międzynarodowych, o tym mówimy. To tylko kwestia definicji pojęcia.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Myślę, że to jest w miarę zrozumiałe.

Dziękuję bardzo.

Pan senator Woźniak.

### **Senator Henryk Woźniak:**

Ja myślę, że to jest zrozumiałe. My rzeczywiście być może zasugerowaliśmy się w pewnym momencie tym, że przesłaniem tej nowelizacji jest wspieranie usług, działalności o charakterze innowacyjnym, a przecież nie tylko, bo – tak jak pan przewodniczący odczytał intencje i ja identycznie je odczytuję – chodzi o ściągnięcie z rynku międzynarodowego usług o charakterze outsourcingowym i kumulację tych usług w konkretnych miejscach.

Chciałbym jednak nawiązać do czegoś innego, do pewnej myśli o charakterze strategicznym. Mamy zwiększyć obszar stref o 8 tysięcy ha. Czy planujemy tworzenie nowych stref inwestycyjnych oprócz tych, które istnieją? Jest ich szesnaście czy osiemnaście.

*(Głos z sali: Czternaście.)*

Czternaście. Czy powstaną nowe strefy, czy też wyobrażamy sobie, że zostanie zwiększony obszar działania istniejących stref, że nastąpi próba ich specjalizacji? Gdyby padły dwa zdania o tej strategii, to byłbym bardzo wdzięczny. Dziękuję bardzo.

### **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki**

#### **Rafał Baniak:**

Generalnie nie chcemy tworzyć nowych stref ekonomicznych, chcielibyśmy poruszać się w ramach już istniejących, które są w stanie obsłużyć ewentualne nowe tereny, tereny, które wejdą w limit strefowy. Istotne jest to, że trudno jest określić, gdzie dokładnie i jakie strefy powstaną. W tej kwestii decydujący jest jednak głos potencjalnego inwestora, który ma precyzyjnie rozpoznany teren, wskazuje miejsce na swoją

inwestycję i mówi nam wyraźnie, stawiając to jako warunek bezsprzeczny, bezdyskusyjny, że w tym miejscu chce mieć swoją inwestycję, mówi: będę u was, jeżeli ten obszar zostanie objęty strefą.

Jeśli zaś chodzi o obsługę tego terenu, to chcemy, aby były to tereny w ramach już istniejących stref i zarządzane przez aktualne zarządy stref.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, pan senator Banaś.

**Senator Grzegorz Banaś:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, jest jakiś inwestor i jest oczywiście strefa. Czy to oznacza, że najpierw musi być strefa, żeby mógł przyjść inwestor, czy też najpierw musi być inwestor, żeby strefa mogła się rozszerzyć na tereny, które wskazuje ewentualny inwestor?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki**

**Rafał Baniak:**

Dziękuję bardzo.

Panie Senatorze, są różne sytuacje. Czasem jest tak...

(*Senator Grzegorz Banaś: Ja to rozumiem. Czy tu jest jakaś determinanta, że musi być tak lub tak, czy może być i tak, i tak?*)

Może być i tak, i tak.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo. Krótkie pytanie, krótka odpowiedź.

Szanowni Państwo, w takim razie przechodzimy do...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

**Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu**

**Maciej Telec:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

W związku z dyskusją o ustawie o działalności innowacyjnej pojawiła się jeszcze jedna propozycja poprawki, przepraszam, że dopiero teraz ją zgłaszam. Otóż, za chwilę komisja będzie się zajmowała nową ustawą o działalności innowacyjnej, tymczasem w tekście ustawy jest odesłanie do ustawy, która będzie na podstawie przepisów tej następnej ustawy uchylana. W związku z tym proponujemy, żeby zastąpić odwołanie do ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o niektórych formach wspierania działalności innowacyjnej, do tej, która zostanie uchylona, odwołaniem do następnej ustawy, ogólnym odwołaniem do przepisów o działalności innowacyjnej, co nie będzie się wiązało z koniecznością zmiany ustawy w związku z uchyleniem tej ustawy i przyjęciem nowej.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Jest akceptacja pana ministra. Myślę, że ten wniosek też poddamy pod głosowanie. Przystępujemy do głosowania...

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Rafał Baniak: Można jeszcze słowo?*)

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Instrumentów Wsparcia  
w Ministerstwie Gospodarki**

**Teresa Korycińska:**

Przepraszam bardzo, bo troszkę się zagapiłam. Mianowicie, jeśli można, to chciałabym wrócić do pierwszej poprawki Biura Legislacyjnego, dlatego że czytałam, ale zupełnie coś innego niż rzeczywiście jest napisane. My nie zgłaszamy zastrzeżeń, ale chciałabym, żebyśmy sobie zdawali sprawę z tego, że wpisanie, że wymagana jest zgoda organu stanowiącego jednostki samorządu terytorialnego właściwej ze względu na położenie strefy, oznacza, że do wniosku zgłaszanego Radzie Ministrów o włączenie jakiegoś obszaru do strefy – chciałabym wiedzieć, czy ja dobrze rozumię – potrzebuję potrójnej zgody, bo każdy punkt na mapie Polski na pewno jest w jakiejś gminie, na pewno jest w powiecie i na pewno jest w województwie.

(*Głos z sali: Ale ma jednego właściciela.*)

Nie, nie, nie patrzymy na to ze względu na własność terenu, lecz ze względu na geograficzne położenie strefy. W związku z tym wnioski będą przygotowywane dużo, dużo dłużej, ponieważ zgoda samorządu województwa prawdopodobnie wymaga zgody sejmiku, więc mamy spokojnie pół roku. Uważam, że od strony merytorycznej nie jest to uzasadnione, ale oczywiście będziemy...

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Jeżeli takie formułowanie rzeczywiście tworzy taką procedurę, to uważam, że jest ono niebezpieczne dla stref, ponieważ interesy samorządu wojewódzkiego i lokalnego będą czasami rozbieżne, jeśli chodzi o tworzenie tego typu stref.

(*Brak nagrania*)

**Senator Henryk Woźniak:**

Panie Przewodniczący, ja myślę, że ta propozycja, czyli wymaganie zgody rady gminy właściwej ze względu na położenie, jest właściwa. Może się zdarzyć tak, że obszar, który będzie wchodził w skład strefy, będzie położony na terenie dwóch gmin, na pograniczu gmin. Oczywiście jest to, że wówczas decydują dwie gminy. Moim zdaniem nie ma potrzeby angażowania powiatu czy też województwa do spraw, które mają właściwie wymiar lokalny.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję.

Proszę, Biuro Legislacyjne.

**Główny Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Maciej Telec:**

Dziękuję bardzo, w takiej sytuacji wycofuję tę poprawkę.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

W takim razie możemy przystąpić do głosowania.  
Poprawka pierwsza została wycofana.  
Jeszcze pan senator Idczak, tak? Proszę bardzo.

**Senator Witold Idczak:**

Proszę państwa, ja mam takie pytanie. Czy nie zastanawialiście się nad kwestią zakazu konkurencji także dla pracowników pracujących w strefach? Owszem, ja zdaję sobie sprawę z tego, że zarządy, które podejmują decyzje, znajdują się niejako na pierwszej linii ewentualnych wątpliwości związanych z intencjami, tu sprawa jest dość przejrzysta, ale trzeba powiedzieć, że komplikacja funkcjonowania strefy w stosunku do podejmowanych decyzji administracyjnych, często jednak mimo wszystko podejmowanych przez pracowników, nawet niższego szczebla, którzy mają dostęp do informacji wrażliwych, powiedziałbym, z punktu widzenia negocjacji czy podejmowanych przez strefę decyzji... Czy nie należałoby tego rozszerzyć? Z całym szacunkiem, oczywiście można byłoby powiedzieć, że prezesi i zarząd odpowiadają za wszystko, bo w łańcuchu podejmowania decyzji ostatecznie to oni się pod tym podpisują. Ja jednak na podstawie doświadczenia wiceprezesa strefy ekonomicznej mogę powiedzieć, że jest to bardzo poważny problem. Takie zabezpieczenie, można by było powiedzieć, może nie jest superistotne, ale jednak roczne czy półtoraroczne w pewnym sensie utrudniałoby na przykład nadmierną współpracę pracownika przy konkretnej inwestycji. Podejrzewam, że w sensie technicznym wielu prezesów stref też podzieliłoby te wątpliwości. W każdym razie poddaję to pod rozwagę.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Panie Senatorze, zgodnie z kodeksem pracy zakaz konkurencji nie może dotyczyć ogółu rynku, wyznaczonego rynku, może dotyczyć tylko i wyłącznie branży, w której pracownik pracuje, i wymaga wypłaty odszkodowania. Nie można zabronić pracownikowi pracy w innej firmie niż w branży, w której dotychczas pracował. Jednym słowem, w tej sytuacji zakaz konkurencji dotyczyłby innych stref ekonomicznych, a nie firm, które współpracują ze strefami ekonomicznymi. Jest to prawnie niemożliwe, nie mamy prawa zmusić do tego pracownika, jest to wolność podstawowa, gwarantowana przez konstytucję. Nie ma takiej możliwości prawnej.

*(Senator Witold Idczak: Bardzo ciekawa uwaga. Dziękuję.)*

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki  
Rafał Baniak:**

Przyjęliśmy to rozwiązanie per analogiam do ustawy o osobach zajmujących kierownicze stanowiska w państwie. Jeżeli w ramach moich decyzji mam wpływ na

podmiot, który reguluję, na który oddziałuję, nie mogę tam podjąć pracy bez zgody premiera. Tutaj przenieśliśmy analogiczny mechanizm, analogiczną konstrukcję. Jeśli chodzi o pracowników, to rzeczywiście tylko kodeks pracy i indywidualny stosunek pracy między zarządem a pracownikiem może to regulować.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję uprzejmie.

Przechodzimy do głosowania.

Pierwsza poprawka została wycofana. Ja podtrzymuję kolejne poprawki Biura Legislacyjnego.

Przystępujemy do głosowania nad poprawką drugą.

Proszę przypomnieć, o co w niej chodziło.

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

Ta poprawka polega na dodaniu do ustawy przepisu przejściowego, który określa, jakie przepisy stosuje się do postępowań o udzielenie, cofnięcie albo zmianę zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej na terenie strefy w sprawach wszczętych i niezakończonych przed wejściem w życie niniejszej ustawy. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Proszę bardzo, jeszcze pan poseł.

**Poseł Krzysztof Gadowski:**

Poseł Krzysztof Gadowski.

Ja mam jeszcze jedno pytanie do pana ministra. Czy pozostawienie tego zapisu w takiej formie, w jakiej on jest, może doprowadzić do tego, że aktualnie funkcjonujący członkowie zarządów, ci, którzy dzisiaj nie mają zawartych takich umów, mogą takie umowy zawrzeć z podmiotami funkcjonującymi w tych strefach i czy ten okres karencji, okres tego roku nie dotyczy tych aktualnie funkcjonujących członków zarządu?

Z tego, co rozumiem, bo pan mówił o tym wcześniej, jest jeden taki przypadek, przypadek osoby, członka zarządu, który dzisiaj jest w takiej sytuacji, że jest zatrudniony. To jest jeden przypadek. Pozostawienie art. 2 spowoduje jednoznacznie taką sytuację, że wszyscy nowi w świetle tego przepisu nie będą mogli podejmować takiej działalności, a prezesi w dzisiaj funkcjonujących spółkach czy członkowie zarządów będą mogli podejmować taką działalność. Moim zdaniem jest to działanie niezgodne z prawem, powoduje nierówność tych prezesów. Dziękuję.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki  
Rafał Baniak:**

Ja już powiedziałem, bo podobną uwagę zgłaszał pan senator, że jeżeli pojawi się formalny wniosek o skreślenie art. 2 i będzie aprobata Biura Legislacyjnego, to jestem skłonny tę uwagę przyjąć.

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

Skreślenie art. 2 spowoduje, że art. 6a będzie obowiązywał od dnia wejścia w życie ustawy. W związku z tym członkowie zarządu, którzy w tej chwili, przed dniem wejścia w życie tej nowelizacji, pozostają zatrudnieni w spółkach, które działają na terenie stref ekonomicznych, będą musieli rozwiązać stosunki prawne, które są podstawą zatrudnienia. W związku z tym zasady techniki prawodawczej i konstytucja wymagają, aby dać im jakiś czas na rozwiązanie przez nich tych stosunków. Wymagałoby to doprecyzowania, stworzenia odpowiedniego przepisu. On by musiał brzmieć... Teraz trudno mi go sformułować, tak aby...

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Szanowni Państwo, ja mam taką propozycję. Ta ustawa będzie jeszcze omawiana w Senacie, do tego czasu można przygotować odpowiednią poprawkę, a w tej chwili proponowałbym, abyśmy głosowali nad poprawkami, które zostały już zgłoszone.

Szanowni Państwo, głosujemy nad poprawką drugą, zgłoszoną przez Biuro Legislacyjne, która przed chwilą została omówiona.

Przystępujemy do głosowania.

Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki? (9)

Kto jest przeciw? (0)

Kto wstrzymał się od głosu? (2)

Dziękuję uprzejmie.

W takim razie przechodzimy do poprawki trzeciej.

Proszę o krótką informację.

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

Jest to poprawka legislacyjna. Modyfikuje ona przepis, który czasowo utrzymuje w mocy akty wykonawcze wydane na podstawie zmienianych upoważnień, w ten sposób, że ten przepis doprecyzowuje. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję uprzejmie.

Przechodzimy do głosowania.

Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki? (11)

Jednogłośnie za. Dziękuję bardzo.

W takim razie przystępujemy do głosowania nad poprawką, nie, przepraszam, nad ustawą łącznie z poprawkami...

Nie, nie, jest jeszcze poprawka czwarta, którą państwo zgłosiliście, dotycząca doprecyzowania w zakresie odniesienia do ustawy.

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

Chodzi o to, żeby zmodyfikować odesłanie do ustawy, która na podstawie nowej ustawy o działalności innowacyjnej utraci moc. Ta poprawka brzmiałaby w ten sposób: w art. 1 w pkt 1, w art. 5 w ust. 3 w pkt 2 wyrazy „w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o niektórych formach wspierania działalności innowacyjnej” zastępuje się wyrazami „w rozumieniu przepisów o niektórych formach wspierania działalności innowacyjnej”. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję uprzejmie.

W takim razie głosujemy nad tą poprawką.

Kto z państwa jest za jej przyjęciem? (11)

Dziękuję bardzo.

Głosujemy nad ustawą wraz z poprawkami.

Kto z państwa jest za przyjęciem tej ustawy? (11)

Dziękuję bardzo.

Jeszcze senator sprawozdawca. Czy pan senator Idczak się zgodzi?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Dobrze, pan senator Idczak. Dziękuję.

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Przystępujemy teraz do omówienia kolejnego punktu porządku obrad, czyli ustawy dotyczącej innowacyjności.

Przekazuję głos panu ministrowi.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki**

**Rafał Baniak:**

Jeśli chodzi o projekt ustawy o niektórych formach wspierania działalności innowacyjnej, to ma on zastąpić obowiązującą ustawę z dnia 29 lipca 2005 r. o niektórych formach wspierania działalności innowacyjnej. Ze względu na dużą liczbę zmian Rządowe Centrum Legislacji zaleciło uchwalenie ponownie całej ustawy.

Projekt ustawy w zakresie przepisów dotyczących kredytu technologicznego uwzględnia wspólnotowe zasady udzielania krajowej pomocy regionalnej w latach 2007–2013, zgodnie z którymi musi nastąpić udzielenie kredytu technologicznego, którego częściowa spłata przez Bank Gospodarstwa Krajowego ze środków budżetowych stanowi pomoc publiczną. W tym względzie uzgodniliśmy projekt z Urzędem Ochrony Konkurencji i Konsumentów i nie będzie on wymagał notyfikacji Komisji Europejskiej, spełnia bowiem warunki określone przez Komisję w tak zwanym rozporządzeniu wyłączeniowym. Projekt ustawy przewiduje, że kredyt technologiczny będzie udzielany przez banki komercyjne z ich środków własnych i spłacany do wysokości 70% kwoty kredytu przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

Przedłożony projekt ustawy ogranicza udzielanie kredytu dla sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Wynika to z zapisów Programu Operacyjnego „Innowacyjna gospodarka”, zgodnie z którymi większość środków przeznaczonych na bezpośred-



nie wsparcie musi zostać przekazana sektorowi małych i średnich przedsiębiorstw. Kredyt technologiczny stanowi działanie 4.3 w PO IG.

Projekt ustawy reguluje również przyznawanie statusu centrum badawczo-rozwojowego przedsiębiorcom.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.  
Proszę, Biuro Legislacyjne.

**Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Renata Bronowska:**

Dziękuję bardzo.  
Szanowni Państwo!

Biuro Legislacyjne przedstawiło swoje propozycje poprawek i uwagi do niniejszej ustawy w opinii. Ja pozwolę je sobie przedstawić teraz bardziej skrótowo, niż zostało to uczynione w opinii.

Po pierwsze, chciałabym zwrócić państwa uwagę na to, że ustawa ta poprzez treść poszczególnych przepisów ustawy, mianowicie art. 3 ust. 8, art. 4 ust. 3, art. 9 ust. 1, wskazuje, iż wolą ustawodawcy jest tak naprawdę określenie czasowego charakteru przepisów niniejszej ustawy, nie całej tej ustawy, ale niektórych jej przepisów. W związku z powyższym Biuro Legislacyjne proponuje, aby zaznaczyć to wyraźnie poprzez dodanie odpowiedniego przepisu, który będzie przewidywał, że z dniem 1 stycznia 2016 r. rozdział 2, a więc te przepisy, które i tak nie będą mogły być realizowane w związku z upływem terminów w nim przewidzianych, utraci moc obowiązującą. To jest propozycja poprawki zawarta w punkcie pierwszym uwag.

Po drugie, Biuro Legislacyjne proponuje doprecyzowanie art. 8 ust. 3. Jest to przepis, który określa zdarzenia, od których liczony jest trzydziestodniowy termin do zawarcia przez Bank Gospodarstwa Krajowego umów o wypłatę premii technologicznej. Przepis ten jest nieprecyzyjny w zakresie, w jakim dotyczy tych przedsiębiorców, z którymi bank kredytujący zawarł na odpowiednim etapie procedury postępowania warunkową umowę kredytu technologicznego. Propozycja tej poprawki została zawarta w punkcie drugim opinii.

Po trzecie, proponujemy w art. 10 w ust. 5 pkt 6 lit. c dodanie daty uchwalenia ustawy zgodnie z zasadami techniki prawodawczej.

Po czwarte, proponujemy ujednoczenie terminu uchylenia przepisów obecnie obowiązującej ustawy dotyczących Funduszu Kredytu Technologicznego z terminem wejścia w życie przepisów nowej ustawy dotyczących nowego Funduszu Kredytu Technologicznego. Chodzi o to, aby przepisy uchylające i przepisy nowe weszły w życie z tą samą datą, tak by uniknąć zaistnienia luki w prawie, to znaczy uniknąć sytuacji, w której określone przepisy utracą moc, a nowe przepisy wejdą w życie dopiero po pewnym czasie. Tutaj tak naprawdę ta luka dotyczyłaby jednego dnia. Chodzi o zachowanie ciągłości systemu prawnego.

Jednocześnie proponujemy również drobne poprawki o charakterze redakcyjnym. Chodzi mianowicie o prawidłowe przywołanie przepisów, do których następuje odesłanie, dotyczy tego poprawka przedstawiona w punkcie pierwszym wśród popra-

wek redakcyjnych. Poprawka zawarta w punkcie drugim poprawek redakcyjnych poprawia czytelność art. 10 ust. 5. Poprawka przedstawiona w punkcie trzecim ma charakter ściśle legislacyjny, chodzi o to, że normę prawną się uchyla, a nie skreśla. Poprawka zawarta w punkcie czwartym ma na celu korektę odesłania, po prostu prawidłowe odesłanie. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.

Ja chciałbym tylko powiedzieć, że komisja nauki, która nad tym obradowała, przyjęła osiem poprawek. Jeżeli my również te poprawki przyjmujemy, to nie będzie potrzeby organizowania dodatkowego posiedzenia komisji, posiedzenia wspólnego z komisją nauki i edukacji.

Czy pan minister ma jakieś uwagi do tych poprawek? Czy państwo je akceptujecie?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki  
Rafał Baniak:**

Ponieważ te poprawki nie mają charakteru merytorycznego, są poprawkami legislacyjnymi, to jesteśmy w stanie je wszystkie zaakceptować.

**Przewodniczący Tomasz Misiak:**

Dziękuję bardzo.

Czy są jakieś pytania ze strony panów senatorów? Nie ma.

W takim razie przystępujemy do głosowania po kolei nad poprawkami przedstawionymi przez Biuro Legislacyjne.

Ponieważ poprawki były przed chwilą omawiane, więc nie będziemy ich powtórnie omawiać, będę podawał tylko ich numery.

Poprawka pierwsza.

Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki? (11)

Poprawka druga, przedstawiona przez Biuro Legislacyjne.

Kto z państwa jest za jej przyjęciem? (11)

Poprawka trzecia, przedstawiona przez Biuro Legislacyjne.

Kto z państwa jest za jej przyjęciem? (11)

Poprawka czwarta, przedstawiona przez Biuro Legislacyjne.

Kto z państwa jest za jej przyjęciem? (11)

Teraz poprawki redakcyjne.

Poprawka pierwsza.

Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki? (11)

Poprawka druga.

Kto z państwa jest za jej przyjęciem? (11)

Poprawka trzecia.

Kto z państwa jest za jej przyjęciem? (11)

Poprawka czwarta.

Kto z państwa jest za jej przyjęciem? (11)

Szanowni Państwo, dziękuję za bardzo sprawne głosowanie, panu ministrowi za obecność i referowanie tematu.

Czy są jakieś wolne wnioski?

Aha, przepraszam, jeszcze głosowanie nad całością ustawy.

Głosujemy nad całością ustawy łącznie z poprawkami.

Kto z państwa jest za jej przyjęciem? (11)

Dziękuję bardzo.

Jeszcze senator sprawozdawca. Może pan senator Smulewicz? Dziękuję bardzo.

Dziękuję uprzejmie. Zamykam dzisiejsze posiedzenie komisji.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 20 minut 36)*

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851