



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(919)

140. posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej
w dniu 20 maja 2009 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks pracy (druk senacki nr 606, druki sejmowe nr 1670, 1671, 1672, 1748, 1849 i 1849-A).
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz ustawy o dozorcze technicznym (druk senacki nr 601, druki sejmowe nr 1775 i 1908).
3. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (druk senacki nr 605, druki sejmowe nr 1827 i 1902).
4. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (druk senacki nr 603, druki sejmowe nr 1765 i 1942).

(Początek posiedzenia o godzinie 12 minut 05)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Jan Wyrowiński)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Szanowni Państwo, rozpoczynam posiedzenie senackiej Komisji Gospodarki Narodowej, niestety z pięciominutowym opóźnieniem.

Witam serdecznie wszystkich państwa. W szczególności serdecznie witam panią minister Wypych-Namiotko, która często gości na posiedzeniach naszej komisji, oraz pana ministra Mleczkę z ministerstwa pracy i polityki socjalnej...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

...z Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej. „Socjalnej” czy „społecznej” – to jest to samo, ale w nazwie jest „społecznej”, więc koryguję.

Witam osoby im towarzyszące, jak również wszystkie inne osoby, które zaszczyliły nas swoją obecnością.

Jeżeli zajdzie taka potrzeba, to bardzo proszę o przedstawianie się przed zabraniem głosu. Zadaję również takie...

Witam oczywiście przedstawicieli naszego Biura Legislacyjnego, panią mecenas i pana mecenas, a także panów senatorów, którzy w liczbie zgodnej z regulaminem pojawili się na naszym posiedzeniu.

Czy w posiedzeniu uczestniczą przedstawiciele podmiotów prowadzących działalność lobbingową w rozumieniu ustawy o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa? Nie. W związku z tym dalszych pytań nie będzie.

Panowie Senatorowie, pozwoliłem sobie skierować do panów porządek obrad, w którym przewidujemy cztery punkty. Jest prośba pani minister Wypych-Namiotko z racji obowiązków w izbie sąsiedniej, tak ją nazwijmy, nie rozstrzygając, która jest wyższa, która niższa... Bodajże o godzinie 12.30 pani minister ma stanąć przed posłami i referować ważne zagadnienie. W związku z tym proponuję, abyśmy zmodyfikowali porządek obrad zgodnie z prośbą pani minister i punkt drugi rozpatrzyli jako punkt pierwszy.

Czy ze strony panów senatorów są jakieś uwagi do tego porządku i do tej zgłoszonej przeze mnie propozycji? Skoro nie ma, to uznaję, że porządek w tym zmienionym kształcie został przez panów senatorów przyjęty, i przystępujemy do jego realizacji.

Pani Minister, bardzo proszę o krótkie przedstawienie racji, które przemawiają za tym, aby taka ustawa weszła w życie. Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Anna Wypych-Namiotko:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Mam przyjemność i obowiązek przedstawić nasze zadanie legislacyjne. To zadanie legislacyjne to jest wdrożenie dyrektywy, która łącznie z załącznikami wygląda

tak groźnie, ale wdrażając tę dyrektywę, tak zwaną dyrektywę techniczną dla statków żeglugi śródlądowej, wprowadzamy zmiany do wcześniej funkcjonującej u nas ustawy o żegludze śródlądowej, na podstawie której dotychczas eksploatowane statki żeglugi śródlądowej były we właściwy sposób zgodnie z polskimi przepisami certyfikowane.

Zasadniczym celem tej dyrektywy, jak każdej innej dyrektywy, jest przede wszystkim harmonizacja przepisów państw członkowskich w konkretnym zakresie. Do tej pory nie było wspólnych przepisów dla statków żeglugi śródlądowej w poszczególnych państwach, mimo że żegluga śródlądowa, jak wszyscy wiemy, rozwija się w Europie od setek lat. Dyrektywa 87/2006, którą wdrażamy, właściwie weszła w życie 30 grudnia 2006 r. z obowiązkiem... 30 grudnia 2008 r. powinniśmy mieć ją zaimplementowaną. Tak że mamy niewielki poślizg, biorąc pod uwagę, że jesteśmy już na etapie uzgadniania nowych przepisów w Senacie.

Dotychczasowe przepisy ustawy o żegludze śródlądowej stanowiły, że aby uzyskać świadectwo zdolności żeglugowej lub uproszczone świadectwo statek podlegał nadzorowi technicznemu polskiej instytucji klasyfikacyjnej – taką rolę pełnił Polski Rejestr Statków – i po uzyskaniu wyników badań technicznych z tej instytucji, czyli PRS, statek dostawał świadectwo zdolności żeglugowej. Projektowana ustawa zgodnie z wytycznymi dyrektywy oprócz dotychczas funkcjonujących świadectw – w żegludze krajowej w dalszym ciągu będą mogły obowiązywać polskie świadectwa zdolności żeglugowej – co chcę podkreślić, wprowadza tak zwane wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej. Ja to porównuję do tego, z czym mamy do czynienia w żegludze morskiej, gdzie wszystkie certyfikaty dla statków, swoiste dowody rejestracyjne z badaniami technicznymi, wprowadzają standard międzynarodowy, czytelny dla urzędników czy inspektorów innego państwa. Ponadto oprócz pełnowymiarowego świadectwa zdolności żeglugowej wprowadzamy również tak zwane tymczasowe świadectwa zdolności żeglugowej. W pewnych okolicznościach statki certyfikowane są właśnie takim tymczasowym świadectwem. Dokumenty te będą wydawane przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej dla statków nowo budowanych oraz tych, które posiadają określone parametry techniczne i prowadzą żeglugę, najogólniej rzecz biorąc, handlową, żeglugę zarobkową, przewóz osób lub rzeczy po śródlądowych drogach wodnych Unii Europejskiej. Nowością projektowanej regulacji są bardziej elastyczne zasady wydawania i obowiązywania wspólnotowego świadectwa. Taki dokument zawsze będzie wydawany po badaniu technicznym, przy czym do wykonywania badania technicznego będą również upoważnione komisje inspekcyjne utworzone w wyznaczonych urzędach żeglugi śródlądowej. W naszym wypadku do stworzenia komisji inspekcyjnych upoważniliśmy urzędy w Szczecinie, we Wrocławiu i w Bydgoszczy. Oczywiście sprawy techniczne – jak armator ma przygotować statek, co ma przedłożyć, jakie działania wykonać – są przewidziane przez tę dyrektywę i naszą ustawę oraz przez rozporządzenia, które będą szczegółowo ustalały sposoby przeprowadzenia takich inspekcji.

Dodatkowo te nowe przepisy wprowadzają możliwość wykonywania czynności inspekcyjnych przez większą niż dotychczasowa liczbą towarzystw klasyfikacyjnych, pod warunkiem że instytucje klasyfikacyjne będą miały oprócz polskiego PRS uznanie Komisji Europejskiej. Taka procedura uznawania tak zwanych instytucji klasyfikacyjnych już wcześniej była wprowadzona dla statków morskich. Poza tym wprowadzamy pewne udogodnienia polegające na tym, że wyspecjalizowane podmioty gospodarcze będą również upoważnione do wykonywania czynności inspekcyjnych lub czynności

pomiarowych. Do pewnych czynności po prostu trzeba mieć odpowiednie urządzenia techniczne, bardzo precyzyjne, legalizowane, i trzeba mieć specjalistów do wykonywania takich pomiarów. Tak że na pewno nowe przepisy kończą etap monopolistycznych praktyk, które wcześniej były, że tak powiem, dopuszczalne w świetle przepisów czy też wykształciły się poprzez interpretacje przepisów tylko i wyłącznie narodowych.

Wspólnotowe świadectwa zdolności żeglugowej będą miały określony czas ważności, do pięciu lat – w przypadku statku pasażerskiego, oraz do dziesięciu lat – w przypadku innych statków, bardziej technicznych. Woda w rzekach nie powoduje tak strasznej korozji i zniszczeń jak woda morska, w związku z tym ten okres przedłużenia jest uzasadniony. Projekt ustawy przewiduje również tymczasowe świadectwo zdolności żeglugowej dla statków, które z różnych względów w danej chwili nie mogą uzyskać pełnowymiarowego świadectwa. Taki dokument będzie miał termin ważności maksymalnie do sześciu miesięcy. To jest praktyka, która stosowana jest właściwie zawsze w odniesieniu do statków.

Następna ważna informacja. Obowiązek objęcia nową dyrektywą statków handlowych, uprawiających żeglugę międzynarodową w rozumieniu europejskim, będzie dotyczył również takiej sytuacji, że polski statek będzie mógł się ubiegać o wydanie świadectwa czy przedłużenie ważności świadectwa w innym państwie przez inną komisję inspekcyjną, na przykład niemiecką czy belgijską, w zależności od tego, gdzie będzie w danej chwili się znajdował. Dotychczas to było niemożliwe, czyli nasi inspektorzy musieli jeździć na koszt armatora do miejsca, gdzie przebywał w danej chwili statek, a jak państwo wiecie, większość naszych statków żeglugi śródlądowej zajęta jest działalnością eksploatacyjną na wodach europejskich.

W przypadku statków turystycznych, rekreacyjnych, dotychczas obowiązek posiadania świadectwa zdolności żeglugowej miały jednostki o napędzie motorowym powyżej 75 kW. Obecnie, jeśli statek jest rekreacyjny, turystyczny, to może uzyskać uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej – i taką zasadę pozostawiliśmy.

To by było tyle, jeśli chodzi o dyrektywę techniczną.

Przy okazji w projekcie ustawy o żegludzie śródlądowej dokonaliśmy małej zmiany tak naprawdę poprawiającej ustawę o dozorze technicznym, co umożliwi ujednoczenie i powiązanie tych dwóch ustaw. Mianowicie zaproponowane zmiany w ustawie o dozorze technicznym mają na celu wyznaczenie precyzyjnych granic kompetencyjnych Transportowego Dozoru Technicznego podległego ministrowi do spraw transportu w obszarach portów żeglugi śródlądowej i portów morskich. Mam nadzieję, że ta zmiana pozwoli na uproszczenie sytuacji w stosunku do klientów instytucji prowadzących dozory techniczne. Do tej pory były takie historie, które zmuszały armatorów na przykład do korzystania z dwóch różnych badań technicznych, podczas gdy mogła to zrobić jedna kompetentna instytucja.

Jeszcze stan implementacji. Jak na początku powiedziałam, ta dyrektywa już weszła w życie, 1 stycznia. Na szczęście Polska nie będzie krajem, który wyraźnie odstaje, a właściwie nawet będzie w czołówce państw, które wdrażają tę dyrektywę. Do tej pory chyba tylko Niemcy zakończyły proces implementacji. Mam nadzieję, że proces dopracowywania i doszlifowania funkcjonowania... rozporządzenia, które są załącznikami do tejże ustawy, są już właściwie opracowane. No, mam nadzieję, że Polska będzie jednym z państw, które powinny zostać pochwalone na forum Europy.

Jeśli chodzi o koszty wdrożenia tej zmiany ustawowej, to musimy rozszerzyć w urzędach żeglugi śródlądowej możliwości funkcjonowania komisji. Będzie się to wiązało z dodatkowymi etatami i wyposażeniem tych trzech urzędów żeglugi śródlą-

dowej. Koszty zostały skalkulowane na pierwsze lata na 720 tysięcy zł rocznie, jeśli chodzi o koszty osobowe, a koszty rzeczowe na około 500 tysięcy zł w pierwszym roku działania komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Bardzo dziękuję, Pani Minister.

Przy okazji chciałbym powitać dyrektora jednego z trzech urzędów, o których pani była uprzejma wspomnieć. Gościmy dziś dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, pana Jerzego Słomińskiego. Jeśli będą jakieś pytania, wątpliwości panów senatorów...

Biuro Legislacyjne nie zgłosiło uwag prawnych do tej ustawy, którą niedawno uchwalili Sejm.

Bardzo proszę, czy ktoś z panów senatorów chciałby zadać pytanie?

Pan senator Gruszka, tradycyjnie, bardzo proszę.

Senator Tadeusz Gruszka:

Dziękuję, Panie Przewodniczący. Tradycyjnie dziękuję za udzielenie głosu.

Pani Minister, przynajmniej w dwóch miejscach znalazłem informację, że organ inspekcyjny może powierzyć wykonywanie określonych czynności – tu są te dwa rodzaje – upoważnionym do tego podmiotom. Jakie będą zasady wyłaniania tego upoważnionego podmiotu? W tej ustawie tego nie znalazłem. Czy to będzie się odbywać na podstawie prawa zamówień, czy też będzie jakiś konkurs, jak to jest określone? Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Czy ktoś z panów senatorów chciałby się dołączyć z pytaniami?

Pan senator Jurcewicz, już nie mówię, że tradycyjnie.

Bardzo proszę, Panie Senatorze.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Panie Przewodniczący, Pani Minister, ja będę pytał nie o organy, tylko o pieniądze. Jest taki zapis, że minister właściwy do spraw transportu określi w rozporządzeniu „wysokość i sposób uiszczania opłat za poszczególne czynności pomiaru statku, przy czym wysokość opłaty za daną czynność nie może przekroczyć 1000 zł”. A tymczasem w tej specyfikacji, która jest w załączniku do ustawy, w części V tabeli są wyspecyfikowane i czynności, i opłaty. Proszę zatem o krótki komentarz, z czym to jest związane i kto decyduje o wysokości opłat, bo z jednej strony jest tabela, a z drugiej strony jest tutaj możliwa jakaś dowolność. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Czy jeszcze ktoś z panów senatorów... Nie.

Pani Minister, jeżeli jest pani w stanie na te pytania odpowiedzieć, to bardzo proszę, a jeżeli nie, to ewentualnie można przesłać odpowiedź na piśmie. Bardzo proszę.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Anna Wypych-Namietko:

Bardzo chętnie odpowiem. Obydwa pytania dotyczą rozporządzeń. Kryteria dla podmiotów, które zostaną dopuszczone czy upoważnione do wykonywania pewnych konkretnych czynności pomiarowych czy inspekcyjnych, będą opracowane w rozporządzeniu. Jeśli chodzi o dopuszczenie innych instytucji klasyfikacyjnych, to do tego, co wymieniliśmy, podstawowym kryterium jest uznanie przez Komisję Europejską. I takie procedury uznaniowe przeprowadzane są przez międzynarodowe zespoły audytorów, w szczególności EMSA, European Maritime Safety Agency, która prowadzi to na zlecenie Komisji Europejskiej i zaprasza do udziału w audytach zainteresowane administracje, w tym wypadku – żegluga śródlądowej. Po takich audytach jest publikowana informacja, że instytucja jest dopuszczona, czyli mamy pewność, że na przykład Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register czy PRS – który oczywiście jak najbardziej wspieramy i walczymy o to, żeby znajdował się na tych listach uznania przez Komisję Europejską – będą do tych czynności upoważnione.

Jeśli chodzi o opłaty, to są one ściśle określone w rozporządzeniu i w tabelach. Zapis, który mówi, że opłata za czynność inspekcyjną nie powinna przekroczyć 1 tysiąca zł, to jest tak naprawdę prognoza, ale i tak zostania to szczegółowo określone w rozporządzeniu kwalifikującym cenniki czynności inspekcyjnych. Tak?

(*Głos z sali:* Tak, to są opłaty za poszczególne czynności, kwoty graniczne za jedną czynność.)

Wysokość i sposób uiszczania opłat za poszczególne czynności inspekcyjne, przy czym wysokość opłaty za daną czynność nie może przekroczyć 1 tysiąca zł... itd. Czy to jest z dyrektywy?

(*Głos z sali:* Nie, to są...)

To były nasze wcześniejsze działania, chodziło o to, żeby nie zawyżać opłat za czynności inspekcyjne dla armatorów, dlatego jest wprowadzona górna granica.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Pani Minister.

Czy panowie senatorowie uznają te odpowiedzi za satysfakcjonujące i wyczerpujące?

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Panie Senatorze?

(*Senator Tadeusz Gruszka:* Tak.)

Czy są jeszcze jakieś uwagi, wnioski? Nie ma.

Wnoszę o to, żebyśmy przyjęli tę ustawę bez poprawek.

Czy są inne propozycje? Nie ma.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej ustawy w kształcie, jaki nadał jej Sejm, czyli bez poprawek? (7)

Jednogłośnie za.

W ten sposób będziemy mieli żegluga śródlądową, przynajmniej jeżeli chodzi o oprzyrządowanie prawne, na poziomie europejskim. A jeżeli chodzi o rzeczywistość, to chyba nam jeszcze daleko do tego.

Stoimy przed wyborem senatora sprawozdawcy.

Kto z senatorów ma okręg wyborczy w pobliżu Odry czy Wisły? O sobie nie wspomnę, żeby nie było podejrzeń o protekcję. Pan senator Gruszka, tak?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pan senator Swakoń nad Odrą?

(Senator Jacek Swakoń: Daleko.) (Wypowiedzi w tle nagrania)

(Senator Stanisław Jurcewicz: Proponuję pana przewodniczącego.)

Z racji bliskości Wisły, tak?

(Senator Stanisław Jurcewicz: Tak jest.)

Zgłoszona została kandydatura.

Czy jest sprzeciw wobec tej kandydatury? Nie ma sprzeciwu.

Dziękuję bardzo.

Dziękuję pani minister, dziękuję osobom towarzyszącym. No, nie ma obowiązku uczestniczenia w dalszej części posiedzenia.

(Rozmowy na sali)

Pozwolę sobie jeszcze przekazać panom senatorom krótki harmonogram naszych prac na najbliższe półtora miesiąca po to, abyście mieli panowie możliwość planowania swojej pracy. Jeżeli panowie pozwolą, to środę między posiedzeniami Senatu będziemy traktowali jako nasz dzień komisyjny, żeby to już było na stałe w naszych planach, chyba że będą jakieś nadzwyczajne okoliczności. Ale jeżeli nie będzie takowych, to zawsze środa jest tym dniem, kiedy rozpatrujemy prace, które nam zlecił marszałek na następne posiedzenie Senatu.

Najbliższe spotkanie merytoryczne poświęcone będzie wpływowi regulacji cen energii elektrycznej na kondycję firm. To będzie duże spotkanie, w którym będą uczestniczyli przedstawiciele szczególnie tych zakładów pracy, które boleśnie tego doświadczyły czy doświadczają. Potem mamy posiedzenie wyjazdowe, posiedzenie seminaryjne – tak bym to określił, bo pan marszałek zgodził się na taki charakter spotkania – poświęcone instytucjom lotnictwa. I na początku czerwca organizujemy konferencję na temat sytuacji w handlu. Nie wiem, czy panowie senatorowie wiecie, że handel to jest 20% PKB, jedna piąta naszego produktu krajowego brutto, wbrew pozorom ważna dziedzina gospodarski; oczywiście w czasach PRL nie wnosił wartości dodanej, w związku z tym był traktowany jako coś, co nie tworzy dochodu narodowego.

Szanowni Państwo, przechodzimy do punktu drugiego.

Witam jeszcze raz bardzo serdecznie pana ministra Mleczkę i osoby mu towarzyszące.

Bardzo proszę o krótkie przedstawienie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks pracy. Panie Ministrze, oddaję panu głos.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej
Radosław Mleczko:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Postaram się tak krótko, jak to możliwe. Proponowana nowelizacja odnosi się pośrednio do dostosowania kodeksu pracy do prawodawstwa unijnego. Aczkolwiek jeżeli chodzi o art. 209¹ kodeksu, to on tę rolę już spełnił, tylko że w trakcie realizacji dostosowania i implementacji, transpozycji do prawa polskiego dyrektywy zgodnie doszliśmy do wniosku, że odwołanie się do ustawy o ochronie przeciwpożarowej w tej sprawie rodzi niepotrzebne i nieuzasadnione koszty, że dodatkowe szkolenia związane

z zaangażowaniem osoby, która miałaby być odpowiedzialna za wszelkie działania wynikające z zaistniałej sytuacji gaszenia pożaru i wszystkich spraw związanych z ewakuacją, są nieuzasadnione.

Były cztery projekty poselskie, które w różnym stopniu miały usunąć tę uciążliwość dla pracodawcy i nieuzasadnione koszty. Wybraliśmy wspólnie w czasie prac sejmowych projekt przygotowany przez komisję „Przyjazne Państwo”. Ten projekt w wersji pierwotnej przewidywał wszelkie niezbędne zmiany, które usuwałyby odniesienie do ustawy o ochronie przeciwpożarowej i w jasny, jednoznaczny sposób mówiły o tym, że pracodawca musi po prostu wskazać pracowników, którzy są przeszkoleni w ramach rutynowego szkolenia z zakresu BHP i ochrony przeciwpożarowej i na wypadek pożaru będą przygotowani, krótko mówiąc, będą wiedzieli, gdzie jest gaśnica, jak z tej gaśnicy skorzystać, dokąd zadzwonić, kogo poinformować, i będą tymi osobami, które będą się czuły za to odpowiedzialne.

Nie było żadnych wątpliwości co do projektu w tej wersji. W trakcie prac legislacyjnych w Sejmie pojawiły się jednak propozycje dwóch poprawek. Pierwsza z tych poprawek miała umożliwić pracodawcy, który zatrudnia nie więcej niż dwudziestu pracowników, nie wskazywanie pracowników, tylko pełnienie samemu, jeśli jest przeszkolony, obowiązków wynikających z zagrożenia pożarowego. Druga z tych poprawek umożliwiała pracodawcy, który zatrudnia wyłącznie pracowników młodocianych bądź niepełnosprawnych, również niepowierzanie tych obowiązków tym pracownikom.

Zwróciliśmy się do Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej o ocenę tych dwóch poprawek pod względem zgodności z prawem europejskim i czuję się zobowiązany do przedstawienia państwu informacji i konkluzji Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej, które to konkluzje podzielił w swojej opinii minister pracy i polityki społecznej. Były one takie, że zarówno pierwsza, jak i druga poprawka są niezgodne z prawem Unii Europejskiej w zakresie wskazanym w punkcie pierwszym i drugim opinii.

Sejm w pracach legislacyjnych, jak rozumiem, podzielił opinię Komitetu Integracji Europejskiej odnośnie do poprawki, która miałaby stanowić, że w firmach, w których jest zatrudnionych nie więcej niż dwudziestu pracowników, rzeczywiście trzeba wskazać tych pracowników. Trzeba też jasno powiedzieć, że jest orzeczenie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Austrii; chodziło o firmy, które zatrudniają nie więcej niż pięciu pracowników. I to orzeczenie w sposób jednoznaczny określa, że z tego obowiązku pracodawcy w takiej małej firmie zwolnić nie można.

Sejm przyjął natomiast poprawkę umożliwiającą takie działania i zastosowanie takich rozwiązań w odniesieniu do tych szczególnych firm, które zatrudniają wyłącznie młodocianych lub wyłącznie niepełnosprawnych. Czuję się w obowiązku zwrócić panom senatorom uwagę na to, że Urząd Komitetu Integracji Europejskiej uznał i tę poprawkę w proponowanym brzmieniu za niezgodną z prawem europejskim. Wskazał jednak możliwość zmiany w tej poprawce, polegającej na tym, że jeśli pracodawca zatrudniający wyłącznie młodocianych lub wyłącznie osoby niepełnosprawne jest obecny w zakładzie pracy, jest niejako na zasadzie pracownika – wykonuje te same czynności, jest na miejscu przez cały czas – i uzna, że tylko on na wypadek pożaru może podjąć podstawowe działania mające na celu przeciwdziałanie temu pożarowi, to wówczas ten pracodawca może to zrobić. Czyli poprawka mogłaby być zgodna z prawem europejskim, gdyby została zmieniona. Ale w obecnym według Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej również ta poprawka jest niezgodna z prawem unijnym. To tyle, jeśli chodzi o procedurę, którą przeszliśmy.

Może jeszcze dwa słowa komentarza na temat intencji i tego, jaki jest cel tej dyrektywy. Otóż celem tej dyrektywy jest zapewnienie takiej sytuacji, w której osoby przebywające na stałe w zakładzie pracy są wskazane przez pracodawcę i są to osoby, które mogłyby w sytuacji zagrożenia pożarowego przeciwdziałać jego bezpośrednim skutkom. Stąd orzeczenie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, które mówi o tym, że wielkość firmy nie ma wpływu na to, czy obowiązek wskazania takich pracowników występuje w danym zakładzie, czy nie. To tyle tytułem wprowadzenia i wstępnego komentarza.

Jeżeli panowie senatorowie mają jakieś pytania, to bardzo chętnie odpowiem. Wprawdzie w przypadku tej poprawki nie ma oficjalnego stanowiska rządu, ale oprócz opinii Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej jest również opinia ministra pracy i polityki społecznej, który w piśmie z dnia 7 maja 2009 r. informował pana posła Jerzego Kozdronia, przewodniczącego sejmowej Komisji Nadzwyczajnej do spraw zmian w kodyfikacjach, że podziela stanowisko sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, iż zgłoszone poprawki w proponowanym kształcie są niezgodne z prawem Unii Europejskiej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Ministrze, stawia nas pan wobec poważnego wyzwania w przedmiocie tego przepisu. Chodzi o zmianę drugą, tak?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Lit. c, pkt c.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej Radosław Mleczko: Tak.)

§4 w nowym brzmieniu.

Rzadko która krótka legislacja wzbudzała tyle emocji, tyle o niej pisano i tyle było, jak sądzę, niepotrzebnych emocji. Gdyby załatwiono to wcześniej w taki sposób, to byłoby mniej nerwów i niepotrzebnych emocji, które temu towarzyszyły.

Panowie Senatorowie, pan minister jest do panów dyspozycji.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pan przewodniczący Kogut, bardzo proszę.

Senator Stanisław Kogut:

Panie Przewodniczący, Panie Ministrze, Szanowni Państwo, wydaje mi się, że trzeba wykreślić z §4 podpunkt dotyczący młodocianych i niepełnosprawnych, wtedy będzie to zgodne z dyrektywami Unii Europejskiej – i składam taki wniosek.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Rozumiem, Panie Senatorze.

Pan senator Majkowski, bardzo proszę.

Senator Krzysztof Majkowski:

Panie Ministrze, w skali kraju ile jest takich firm, które zatrudniają tylko i wyłącznie niepełnosprawnych i młodocianych?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panowie Senatorowie, pytanie było do pana ministra.
Panie Ministrze, bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej
Radosław Mleczek:**

Ustosunkuję się od razu do drugiego pytania. Ten temat pojawił się w związku z pismem pana Bartnika, prezesa zarządu Związku Rzemiosła Polskiego, do ministra pracy i polityki społecznej, w którym pan prezes Bartnik wskazywał na szczególną sytuację zakładów pracy zatrudniających wyłącznie młodocianych; chodzi o małe zakłady, gdzie są zatrudnieni tylko uczniowie i gdzie występuje tylko szef i uczniowie. To było pismo pana przewodniczącego Bartnika z 26 lutego 2009 r., pismo skierowane do zastępcy szefa Kancelarii Sejmu RP, które trafiło również do ministra pracy i polityki społecznej.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.
Pan senator Jurcewicz, bardzo proszę.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Panie Przewodniczący, Panie Ministrze, odniosę się do przykładów i może sytuacja się troszkę rozjaśni. A jeśli chodzi o pewne interpretacje, to poprzednio też nas przekonywano, że zapis o jednym, powiem trochę żartobliwie, strażaku dla każdej firmy jest potrzebny; taka była interpretacja. Niestety ona chyba troszkę odbiegała od rzeczywistości i stąd ta nowela.

I konkretne pytanie, czy spółdzielnia socjalna... No, mamy pewien wymóg, niedawno przyjmowaliśmy ustawę. Czy te przepisy dotyczą spółdzielni socjalnych i kto będzie to czynił? Sprawa stowarzyszeń – są sytuacje, w których stowarzyszenie zatrudnia jedną osobę – kto ma pełnić tę funkcję i czy te przepisy to obejmują? Nie chcę na razie wyrażać swojego poglądu; jak pamiętamy, komentarzy do tego zapisu mieliśmy sporo.

I ostatnia kwestia dotyczy §4, o którym mówił pan przewodniczący Kogut. Czy można wziąć pod uwagę skreślenie wyrazu „wyłącznie”, czy będzie to możliwe? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.
Panie Ministrze, bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej
Radosław Mleczek:**

Odpowiedź będzie miała charakter bardziej generalny. Do każdej sytuacji, w której pracodawca zatrudnia pracowników, bez względu na to, jak zorganizowany jest ten zakład pracy, ta dyrektywa i ta nowelizacja miałyby odniesienie. Kodeks pracy reguluje stosunki pracy między pracodawcą a pracownikiem, jasno określając, kto jest

pracownikiem i na jakiej podstawie może zostać zatrudniony, art. 2 bardzo precyzyjnie określa, w jakim trybie pracownik może zostać zatrudniony. Jeśli mamy pracowników, to tych pracowników powinniśmy wskazać jako osoby odpowiedzialne.

Jeszcze raz chciałbym podkreślić, że według wszelkich analiz nie wiąże się to z żadnymi dodatkowymi kosztami czy czynnościami. Intencją dyrektywy jest de facto wskazanie... zapewnienie bezpieczeństwa w takiej sytuacji, a i tak pracodawca ponosi odpowiedzialność za to, co się w takiej sytuacji wydarzy. Dyrektywa mówi na przykład o tym, ilu pracowników należy wskazać, w jaki sposób oni będą przez pracodawcę przygotowywani, że to zależy od wielkości przedsiębiorstwa, że jeśli jest to praca zmianowa albo jeśli jest bardzo wielu pracowników, to ma ich być kilku. Krótko mówiąc, na miejscu przez cały czas ma być ktoś, kto jest do tego przygotowany. Taki jest cel...

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Na zasadzie: gdzie jest gaśnica i co należy z nią zrobić.)

Tak jest.

(Senator Stanisław Kogut: I gdzie są hydranty.)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Nie było innych wniosków ani pytań.

Jest wniosek pana przewodniczącego Koguta.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej Radosław Mleczo: Można jeszcze słowo?)

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej
Radosław Mleczo:**

Z dużą uwagą przysłuchujemy się tym propozycjom i przyglądamy się argumentom, które miałyby przekonać nas do tego, że tworzenie takich wyjątków jest racjonalnie uzasadnione. Mało tego, jeżeli sformułowalibyśmy takie argumenty, to będziemy rozmawiać w Komisji Europejskiej, będziemy się zastanawiać i przekonywać, dlaczego powinniśmy dokonać zmian w tej dyrektywie. Niestety dotychczas nie spokaliśmy się z takimi racjonalnymi argumentami.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Jeszcze pan senator Jurcewicz, bardzo proszę.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Panie Ministrze, proste pytanie. Czy w świetle proponowanej ustawy pracodawcy będą ponosili koszty, koszty finansowe, związane z realizacją tej noweli? Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej
Radosław Mleczko:**

Nie, ta nowela, właśnie dzięki usunięciu odniesienia do ustawy o ochronie przeciwpożarowej, nie będzie nakładała dodatkowych kosztów na pracodawców, albowiem szkolenia czy przeszkolenia, o których mowa, są dokonywane w ramach przyjętych prawem rutynowych szkoleń z zakresu BHP i ochrony przeciwpożarowej.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie ma.

Biuro Legislacyjne... Nie ma uwag.

Najpierw poddam pod głosowanie poprawkę zgłoszoną przez pana senatora Koguta...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przepraszam, jeszcze pani chciała zabrać głos. Bardzo proszę.

**Ekspert w Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”
Grażyna Spytek-Bandurska:**

Grażyna Spytek-Bandurska, Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”.

Szanowna Komisjo, jeśli mogę zabrać głos, to chciałabym przedstawić, jaki był udział konfederacji w pracach na dotychczasowym etapie legislacyjnym i zwrócić szczególną uwagę na to, że konfederacja postulowała, żeby wprowadzić zapis umożliwiający przejęcie obowiązków w zakresie ochrony przeciwpożarowej przez pracodawców, żeby pracodawca mógł wykonywać te czynności w małych firmach zatrudniających na przykład do dwudziestu czy do dziesięciu pracowników, no, liczba pracowników jest tu kwestią drugorzędną. Chodzi o to, żeby pracodawcy, właściciele małych firm mogli sami wykonywać te czynności, jeżeli stale... jeżeli pracują na równych zasadach ze swoimi pracownikami, bo tak naprawdę to oni ponoszą odpowiedzialność za firmę, za pracowników, za stan bezpieczeństwa i higieny pracy. Brak tego zapisu powoduje, że pracodawca musi wyznaczać pracownika, na niego cedować obowiązki związane z ewakuacją, z ochroną przeciwpożarową, a sam, będąc właścicielem...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Mówię skrótowo, bo nie chcę zajmować cennego czasu szanownej komisji. Chodzi o to, żeby pracodawca sam mógł przejąć te działania, zwłaszcza gdy na przykład jest to firma zatrudniająca pracowników na część etatu, którzy nie są codziennie w firmie, a pracodawca jest.

Oczywiście podzielamy zastrzeżenia dotyczące zgodności z prawem europejskim. Ale chciałabym zwrócić uwagę, że pan minister wspomniał o tym, że UKIE przychyliłby się do poprawki, która mówiłaby o tym, że jest zapewniona obecność pracodawcy w zakładzie na takich samych zasadach jak w przypadku innych pracowników, czyli że pracodawca pracuje razem z pracownikami. Tak jest na przykład w przypadku usług księgowych, kancelarii prawniczych, gdzie właściciel pracuje, czy małych firm produkcyjnych, w tym rzemieślniczych, gdzie na równi ze swoimi pracownikami pracodawca przychodzi, jest w zakładzie i pracuje. Czy w tej sytuacji nie można by

wprowadzić takiego rozwiązania, które umożliwiłoby pracodawcy przejęcie na siebie tych czynności, które formalnie będzie musiał cedować na pracownika? Umniejszilibyśmy zakres powinności pracownika, co w praktyce czasami stawia pracodawcę w niezręcznej sytuacji, że oto jego pracownik ponosi obowiązki, a on stoi przed nim i... Czy nie można by podjąć próby sformułowania takiego zapisu, że pracodawca zatrudniający na przykład mniej niż dwudziestu pracowników, który posiada odpowiednie szkolenie w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz na stałe przebywa w zakładzie pracy, może osobiście wykonywać czynności, o których mowa w §1 pkt 2 art. 209¹? Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Pani Mecenasz, przepraszam, że sam nie zauważyłem, że ta poprawka została... W stosie dokumentów nie zauważyłem tego pisma, ale potem oczywiście je znalazłem. Bardzo dziękuję, że pani przedstawiła tę poprawkę.

(Ekspert w Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych „Lewiatan” Grażyna Spytek-Bandurska: Dnia 18 maja skierowaliśmy pismo do marszałka Senatu...)

Oczywiście mamy, wszystko jest OK, tylko to było moje zaniechanie, że nie zanonсоваłem tego faktu, ale pani to uczyniła w sposób perfekcyjny.

Bardzo proszę pana ministra, żeby się odniósł do tej propozycji.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej
Radosław Mleczko:**

Z chęcią odniosę się do pewnego nieporozumienia, które zaistniało. Otóż pani mówiła o dwóch różnych sytuacjach. Mówiła pani o tym, że UKIE warunkowo dopuściłoby zmianę, ale chodzi wyłącznie o firmy zatrudniające pracowników niepełnosprawnych albo pracowników młodocianych. UKIE odniosło się jednoznacznie i kategorycznie do przypadku firm, które zatrudniają pięciu, dziesięciu, piętnastu czy dwudziestu pracowników. Panowie Senatorowie, pozwolę sobie przytoczyć ten fragment. Z przywołanego orzeczenia, orzeczenia ETS, o którym mówiłem wcześniej, jasno wynika, iż wypływający z art. 8 ust. 2 obowiązek wyznaczenia pracowników do wypełnienia zadań związanych z udzieleniem pierwszej pomocy, zwalczaniem pożarów i ewakuacją ma charakter bezwzględny i nie jest dopuszczalne wprowadzenie wyjątków w odniesieniu do pracodawców zatrudniających jedynie niewielką liczbę pracowników. To takie wyjaśnienie, żebyśmy nie mylili tych dwóch sytuacji – w odniesieniu do tej sytuacji opinia UKIE jest kategoryczna i jednoznaczna.

Chciałbym jeszcze wyjaśnić pewną podstawową kwestię. Ani przepisy prawa polskiego, ani dyrektywy nie bronią pracodawcy wykonywania tych czynności. Tylko ze względu na to, że czasem go nie ma w pracy, że niekoniecznie przebywa w pracy, nakładają na niego taki obowiązek, żeby – oprócz tego, że on wykonuje ten obowiązek – wskazał pracowników. Jeśli tych pracowników w jego firmie nie ma, to jest pracodawca, ale nie ma takiej sytuacji – Pani Dyrektor, proszę skorygować moją wypowiedź, jeśli nie mam racji – nie ma jakiegokolwiek przepisu, który by zabraniał pracodawcy wykonywania tych czynności; pracodawca również może być przeszkolony, również może wykonywać te czynności. Chodzi tylko o to, żeby wśród pracowników wskazał osoby, które

będą odpowiedzialne za podjęcie tych podstawowych działań. To tylko dla wyjaśnienia pewnego nieporozumienia, które, jak się wydaje, zaistniało. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Ministrze.
Pan senator Jurcewicz jeszcze musi?

Senator Stanisław Jurcewicz:

Muszę, Panie Przewodniczący; w przypadku poprzedniej ustawy dyskutowaliśmy niezbyt długo i mamy taki efekt, jaki mamy...

Jeszcze jedno pytanie do pana ministra. Czy organy kontroli będą miały taką samą interpretację niniejszej noweli, o której pan powiedział, w zakresie tego, iż właściciel sam siebie wyznaczy do pełnienia tych obowiązków? Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.
(*Wypowiedzi w tle nagrania*) (*Głos z sali: ...na wykład do pana ministra.*)
Panie Ministrze, bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej
Radosław Mleczko:**

Jeśli można, prosiłbym o doprecyzowanie pytania. Odwołując się do stanowiska UKIE i do opinii ministra pracy i polityki społecznej i przychylając się do stanowiska UKIE, my w tej nowelizacji nie widzimy potrzeby dokonywania takich wyjątków.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panu senatorowi chodzi o to, że jeżeli szef, czyli pracodawca, postanowił sobie wewnątrz... zaanonsował, że jest tą osobą, która wie, gdzie jest gaśnica, gdzie jest hydrant, o że to on w sytuacjach ekstremalnych podejmuje czynności, które ograniczą skutki pożaru, i tylko kiedy wychodzi z pracy, pan Iksiński jest obciążony tymi obowiązkami... Czy jest to zgodne z tym, czego życzy sobie dyrektorka?

Tak, Panie Senatorze?
(*Senator Stanisław Jurcewicz: ...inspekcja pracy.*)

O to chodziło?
(*Senator Stanisław Jurcewicz: Tak.*)

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej Radosław Mleczko: Dziękuję za doprecyzowanie tego pytania. Poproszę o odpowiedź panią dyrektor Gwarek.*)

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawa Pracy
w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej
Anita Gwarek:**

Proszę państwa, chciałabym wyjaśnić, że obowiązek wyznaczenia przez pracodawcę pracowników do wykonywania określonych działań nie zwalnia pracodawcę od

odpowiedzialności za stan bezpieczeństwa i higieny pracy w zakładzie pracy. To jest pierwsza rzecz i o tym musimy pamiętać. Nie wyobrażam sobie takiej sytuacji, że pracodawca wyznaczył konkretnego pracownika i kiedy w zakładzie pracy znajduje się zarówno pracodawca, jak i ten pracownik, a zaistnieje określona sytuacja, to pracodawca jest bierny. Takiej sytuacji sobie nie wyobrażam; to po drugie.

Po trzecie, art. 207 kodeksu pracy jednoznacznie wskazuje, że na zakres odpowiedzialności pracodawcy nie wpływają obowiązki, które zostały przeniesione na pracownika, a więc obowiązki związane ze zwalczaniem pożarów czy ewakuacją pracowników. Nie chodzi o to, że przerzucamy na pracowników odpowiedzialność za ten stan; chodzi o sytuację, o której mówił pan minister, że jest pracownik wyznaczony do wykonywania tych działań i kiedy pracodawcy nie ma w zakładzie pracy, to taka osoba wykonuje telefon do straży pożarnej, zdejmuje gaśnicę, wskazuje pracownikom drogę ewakuacji itd. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Może jesteśmy nieco bliżej sedna sprawy...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

...ale wątpliwości niewątpliwie pozostają.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Jeszcze pani mecenas, bardzo proszę.

**Ekspert w Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”
Grażyna Spytek-Bandurska:**

Chciałabym to ustalić, bo później będą różne interpretacje i w związku z tym będą się rodziły różne problemy. Zmierzamy ku takiej interpretacji, jeśli dobrze rozumiem, że jest wyznaczony pracownik – jest to czynność, powiedzmy, biurokratyczna – ale pracodawca w małej firmie i tak będzie mógł wszystko robić sam, a tylko w czasie jego nieobecności, jak powiedziała pani dyrektor, ten telefon będzie wykonywał pracownik. Ale przepis mówi wyraźnie, że pracodawca jest obowiązany do wyznaczenia, i nie ma odniesienia do tego, czy pracodawca jest obecny, czy nieobecny. Czy w takim razie nie należałoby tego uściślić, żeby była pewność, że pracodawca rzeczywiście odpowiada za stan bezpieczeństwa i higieny pracy, za warunki, za bezpieczeństwo swoich pracowników? I jaka będzie rola tego przepisu, czy w praktyce on nie stanie się martwy.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Moim zdaniem to jest tak, że musi być w firmie ktoś wyznaczony, niezależnie od tego, że takie obowiązki ciążą również na pracodawcy. W związku z tym jeżeli wybuchą pożar i w firmie jest jednocześnie pracodawca i ten pracownik, to pracodawca jest zobowiązany zadzwonić i tak dalej i ten pracownik nie musi, ale jeżeli nie ma pracodawcy, to będzie musiał to zrobić ten wyznaczony pracownik.

Pani Mecenas, moim zdaniem taka jest zdroworozsądkowa interpretacja.

Widzę, że nie ma więcej chętnych do zabrania głosu. Panowie senatorowie nie mają, przynajmniej na razie, wątpliwości. Jest propozycja pana senatora Koguta.

Kto jest za tym, aby w związku z tymi faktami, o których powiedział pan minister, i z opinią UKIE skreślić pkt c w zmianie drugiej? (8)

(*Senator Stanisław Kogut: Co się stało, że i wy z Platformy mnie poparliście?*)

Mądra opozycja i mądra koalicja.

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Stwierdzam, że ta poprawka została przyjęta jednogłośnie.

Kto jest za przyjęciem ustawy w całości wraz z tą poprawką, która została przyjęta? (8)

Stwierdzam, że ta ustawa została przyjęta jednogłośnie; taka będzie również nasza opinia w sprawozdaniu.

Kto jest najbliżej, że tak powiem, straży pożarnej? Senator Jurcewicz, tak?

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Może ktoś z opozycji chciałby podjąć ten gorący temat?

(*Senator Stanisław Kogut: Kolega Jurcewicz.*)

Czy jest sprzeciw wobec kandydatury pana senatora Jurcewicza jako sprawozdawcy tej trudnej, powiedziałbym, medialnej ustawy? Nie ma.

W związku z tym uznaję, że pan senator Jurcewicz jest sprawozdawcą.

Panie Ministrze, Szanowne Panie, dziękuję uprzejmie za obecność.

Przechodzimy do kolejnego punktu...

(*Głos z sali: Przepraszam, zrobimy krótką przerwę.*)

Dobrze. Na moment przerwiemy obrady po to, aby poczekać na naszych gości.

(*Przerwa w obradach*)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Pozwolę sobie wznowić obrady i powitać kolejną ekipę ministerialną, która nas zaszczyliła swoją obecnością, pod wodzą pani minister Wolińskiej-Bartkiewicz.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Pojawia się zawsze w najtrudniejszym odcinku infrastrukturalnym.

Witam osoby, które pani towarzyszą. Witam również wiceprezesa Zarządu Banku Gospodarstwa Krajowego, pana Artura Nieradko.

W punkcie trzecim mamy rozpatrzyć ustawę o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw; po raz nie wiem który to czynimy.

Pani Minister, bardzo proszę.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Tym razem jest to projekt dotyczący zmian związanych z zupełnie inną dziedziną niż ta, nad którą ostatnio debatowaliśmy. Dotyczy on wykonania zmian, które zaszły w grupie PKP, powszechnie znanych jako usamorzadowanie przewozów regionalnych spółki PKP Przewozy Regionalne. Jest to wykonanie uchwały Rady Ministrów z 2 grudnia. Projektowana ustawa ma na celu udzielenie wsparcia dla nowej spółki

z nowym właścicielem, jakim są samorządy województw, zapewnienie środków finansowych na zakup nowego taboru dla spółki, jak również środków operacyjnych, zwłaszcza na naprawy starego taboru, który służy prowadzeniu przewozów regionalnych.

Szczegółowe zmiany dotyczą podziału wpływów z opłaty paliwowej pomiędzy Krajowy Fundusz Drogowy i Fundusz Kolejowy w latach 2009–2015. Obecnie 80% wpływów z tej opłaty zasila Krajowy Fundusz Drogowy, a 20% Fundusz Kolejowy. Środki te będą otrzymywały województwa w równych częściach i skutek finansowy będzie taki, że Krajowy Fundusz Drogowy będzie pomniejszony o wpływ z tytułu opłaty paliwowej o 200 milionów zł, a Fundusz Kolejowy o tę kwotę zostanie powiększony; w latach następnych do 2015 r. będzie to kwota 100 milionów zł. Pozwoli to na zrealizowanie do roku 2015 bardzo ambitnego programu inwestycyjnego w zakresie taboru dla przewozów regionalnych i zrealizowanie między innymi projektu, który będzie współfinansowany ze środków unijnych, z Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”. To są główne założenia tejże ustawy. Projekt określa sposób rozliczania się z samorządami województw i z nowym podmiotem w zakresie planu inwestycyjnego. To tyle w bardzo dużym skrócie. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Pani Minister.

W przypadku tej ustawy Biuro Legislacyjne zgłasza szereg poprawek. Panie Mecenasiu, bardzo proszę o ich przedstawienie.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Szymon Giderewicz:**

Szymon Giderewicz, legislator w Biurze Legislacyjnym.

Biuro Legislacyjne pragnie zwrócić uwagę Wysokiej Komisji na pewną ogólną kwestię, mianowicie na sposób wprowadzenia zmian związanych z czasowym zwiększeniem przychodów Funduszu Kolejowego. Zmiany te są wyjątkiem od systemowego ujęcia podziału dochodów z opłaty paliwowej przeznaczanych na Krajowy Fundusz Drogowy i Fundusz Kolejowy i jako takie ze względu na swój epizodyczny charakter, ponieważ zmiany te obejmowałyby lata 2009–2015, powinny być ujęte w odrębnej, całkowicie nowej ustawie, ewentualnie w przepisach przejściowych do ustawy o autostradach płatnych.

Ze względu na etap prac, na jakim się znajdujemy, Biuro Legislacyjne nie zgłasza propozycji poprawek w tym zakresie, natomiast dostrzega potrzebę wprowadzenia zmian o charakterze redakcyjno-legislacyjnym. Propozycje tych poprawek ujęte są w szczegółowej części opinii Biura Legislacyjnego, w punktach od pierwszego do ósmego. Jeżeli Wysoka Komisja pozwoli, przystąpię do omówienia tych propozycji.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Proszę, Panie Mecenasiu.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Szymon Giderewicz:**

Pierwsza z uwag dotyczy sposobu zamieszczenia wyjątków lub uściśleń przepisu szczegółowego, czyli użycia wyrażenia „z zastrzeżeniem”. W opinii Biura Legisla-

cyjnego – Biuro Legislacyjne powołuje się też na zasady techniki prawodawczej wyrażone w §23 tego dokumentu – nie ma potrzeby stosowania zastrzeżenia jako wyjątku od ogólnej zasady bezpośrednio po przepisie, który stanowi normę ogólną. Takie zastrzeżenie nie wnosi żadnej nowości normatywnej, a może powodować problemy interpretacyjne, czy to zastrzeżenie dotyczy tylko tego konkretnego przepisu, czy też możliwych innych uściśleń i wyjątków od zasady wyrażonej w innych przepisach ustawy. Z tego względu Biuro Legislacyjne proponuje wykreślenie słów „z zastrzeżeniem” z odpowiednich przepisów w całej noweli.

Druga uwaga nie jest skonkretyzowana w postaci propozycji poprawki. Biuro Legislacyjne dostrzega pewną niekonsekwencję terminologiczną w zakresie rozstrzygnięcia, czy wpłaty na Fundusz Kolejowy mają pochodzić z bieżących wpływów z opłaty paliwowej tylko w roku 2009, czy także w kolejnych latach będą bieżące wpływy z opłaty paliwowej. Biuro Legislacyjne odwołuje się do rozstrzygnięcia ministerstwa w tym zakresie.

Propozycja poprawki zawarta w punkcie trzecim uwag szczegółowych ma charakter redakcyjny i zmierza do ujednoczenia przepisów art. 3 ust. 5 i ust. 6 ustawy o Funduszu Kolejowym. Propozycja tej poprawki zyskała akceptację na wczorajszym posiedzeniu Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej.

W uwadze zawartej w czwartym punkcie opinii Biuro Legislacyjne kwestionuje zasadność powtórzenia tych samych przepisów w dwóch aktach prawnych, mianowicie w ustawie o autostradach płatnych i w ustawie o Funduszu Kolejowym. W opinii biura nie ma takiej potrzeby, a powtarzanie dokładnie tych samych norm prawnych może budzić wątpliwości interpretacyjne.

W punkcie piątym opinii Biuro Legislacyjne zwraca uwagę na niekonsekwencję terminologii w art. 9 ustawy o Funduszu Kolejowym. Ust. 5 tego artykułu mówi o zadaniach, jednocześnie odsyłając do ust. 2, który mówi o projektach. Wydaje się, że właściwe byłoby ujednoczenie terminologii w tym zakresie, aby nie było problemów interpretacyjnych. W ust. 6 w art. 9 ustawy o Funduszu Kolejowym wprowadzone jest pojęcie wartości kosztorysowej. W opinii Biura Legislacyjnego takie wprowadzenie wymaga także wskazania na wartość kosztorysową w pktach 1 i 2 w ust. 2 w art. 9. W tym zakresie biuro też nie przedstawia konkretnej propozycji poprawki i zwraca się do ministerstwa o ewentualne odniesienie się co do zasadności tych zmian.

Uwaga zawarta w punkcie szóstym to propozycja poprawki zmierzającej do zwiększenia czytelności przepisu oraz doprecyzowania błędnego, zdaniem biura, odesłania.

Uwaga zawarta w punkcie siódmym dotyczy zmiany definicji umowy o świadczenie usług publicznych, zawartej w ustawie o transporcie kolejowym. W opinii biura definicja ta powinna odsyłać do umowy o świadczenie usług publicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia unijnego, a nie jedynie do pewnych elementów zawartych czy określonych w rozporządzeniu unijnym.

Ostatnia uwaga Biura Legislacyjnego dotyczy art. 6 opiniowanej ustawy, w którym pojawia się odesłanie do odrębnych przepisów. Ze względu na czytelność normy, na jej zupełność i komunikatywność konieczne jest wskazanie adresatowi wprost, do jakich przepisów się odwołujemy. W opinii biura będą to przepisy, jak wczoraj wyraziło się Ministerstwo Finansów, wydane na podstawie rozporządzenia wydanego na podstawie ustawy o finansach publicznych. Ta uwaga nie jest skonkretyzowana w postaci propozycji poprawki, ale Biuro Legislacyjne oczywiście ewentualnie służy pomocą przy sformułowaniu odpowiedniej poprawki na piśmie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Panie Mecenasiu.

Mógłby pan przy okazji poinformować o kolejach losu tych propozycji poprawek na wczorajszym posiedzeniu Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Szymon Giderewicz:

Na wczorajszym posiedzeniu komisji nie było jeszcze pisemnej opinii Biura Legislacyjnego, te poprawki powstawały na bieżąco w ramach konsultacji z Ministerstwem Infrastruktury. Nie do wszystkich poprawek, które dzisiaj przedstawiłem, ministerstwo oraz Komisja Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej miały okazję się odnieść. Część tych poprawek została przyjęta wczoraj przez Komisję Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej, są to: poprawka zawarta w punkcie trzecim oraz poprawka zawarta w punkcie szóstym. Jeśli chodzi o uwagę zawartą w punkcie piątym opinii, to nie mamy propozycji poprawki – wczoraj w odpowiedzi na te uwagi Biuro Legislacyjne wspólnie z ministerstwem sformułowało poprawkę, ale dzisiaj dostrzegamy konieczność jej zmodyfikowania. Tak że co do dwóch poprawek, dwóch z trzech, przyjętych przez Komisję Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej jest zgodność pomiędzy biurem i ministerstwem, a trzecia poprawka, wydaje się, powinna zostać zmodyfikowana. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Panowie Senatorowie, bardzo proszę, jeżeli są pytania do pani minister, wątpliwości, poprawki...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pan senator Kogut, bardzo proszę.

Senator Stanisław Kogut:

Może nie poprawki.

Pani Minister, Szanowni Państwo, wydaje mi się, że trzeba się w końcu zastanowić, ile razy będzie zmieniana ustawa o transporcie kolejowym, a także ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji... Jak policzyłem, to to jest już dwudziesta czwarta nowelizacja. Pierwsza i podstawowa sprawa... Pani Minister, pani wie, że bardzo często dyskutuję z panią merytorycznie. Fundusz Kolejowy zmienia się jak w kalejdoskopie. Pamiętam jego pierwsze założenie, kiedy, że tak powiem, wygłowodaliśmy po prostu, że na kolej ma być 20%, a na drogi 80% z akcyzy – to miało iść na bieżące utrzymanie infrastruktury jako wkład PKP PLK do funduszy unijnych. Ja zdaję sobie sprawę z tego, że to, co jest przedstawione, to jest po prostu realizacja i przenoszenie do ustawy wszystkiego, co zostało podpisane przez pana ministra Grabczyka z samorządami; ja to wszystko rozumiem.

Pani Minister, pani odpowiada za środki unijne, niech pani weźmie podpisane w 2003 r. porozumienie z wicepremierem Polem, że 100 milionów euro z Unii miało

być przeznaczonych na zakup i modernizację taboru kolejowego. Jeżeli nie zastanowimy się głęboko... Mówi się tylko o pieniądzach, o współfinansowaniu z samorządami – no, zgadzam się, bo tabor trzeba wymienić. Ale nie zgadzam się z pomysłem na usamorzadowanie tej modernizacji i do końca nie będę się zgadzał; mam swoje zdanie na ten temat. Jak dobrze wiemy, przewoźnikiem jest także SKM czy Intercity. I co teraz będzie? Jeżeli w tym momencie wszystko dajemy samorządom, a realizujemy konkretne... Pan premier Hausner podpisywał porozumienia i jednoznacznie mówił, że z pieniędzy z CIT i PIT miały być szklane domy, jak pisze Żeromski w „Ludziach bezdomnych”, po prostu świetlana przyszłość, mówił, że samorzady będą miały pieniądze potąd. Okazuje się jednak, że to się nie sprawdziło. Czytam, i uważam, że ten zapis jest słuszny, że wpływ z podatku zwiększył się do 14,75%; i może, jak te środki wpłyną, to zacznie to wszystko działać. No, miejmy nadzieję, ale miejmy też świadomość, że... Może ja niepotrzebnie o tym mówię.

Żałuję, że nie ma z nami pana ministra Engelhardta. Pani minister jest osobą, do której nie można mieć zastrzeżeń, ale za to można je mieć do pana ministra Engelhardta. Mówiło się i mówi wiele różnych rzeczy, ale powiedzmy szczerze... Panie Przewodniczący, powiem o tym, żeby wszyscy wiedzieli, że jest totalny krach na kolei. Mówiono o usamorzadowaniu, ale żaden samorząd... Przecież już zalegają PLK z ogromnymi pieniędzmi, na przykład Cargo zalega z 500 milionami zł.

Pani Minister – to mówię do pani – rozrywane są wszystkie przetargi związane z pieniędzmi unijnymi. Mogę pani Huebner nie kochać, nie lubić, ale ma rację, gdy mówi, że nie wykorzystamy tych pieniędzy unijnych.

Może tyle, nie będę przeciągał. Mówię o tym też dlatego, że jest z nami bardzo kompetentna osoba z banku krajowego, pan wicedyrektor. Może przestańmy w końcu manipulować Funduszem Kolejowym. Głównym celem było to, żeby Fundusz Kolejowy poszedł na infrastrukturę, bo przecież środki na ten fundusz pochodzą z akcyzy na paliwo. A my w tym momencie manipulujemy tymi pieniędzmi i jeszcze mówimy, że kolej jest tak ogromnie wspomagana przez rząd.

Droży Państwo, pewnie ustawy już nie zmienimy, bo tak jest zapisane. Powiedziałem tylko, jakie jest moje zdanie, a mówiłem to jako człowiek, który realizował postulaty, który walczył o to, żeby pieniądze z akcyzy trafiły na kolej i który głodował szesnaście dni, żeby akcyza w końcu była i żeby podpisane porozumienia były w końcu realizowane. Każdy rząd, nieważne jaki – od razu powiem, że ja tu nie mam zamiaru atakować jakikolwiek rząd – powinien realizować wcześniej podpisane porozumienia. A to, co my robimy, to jest po prostu przekładanie realizacji tych porozumień z jednego rządu na drugi itd. I ja się zastanawiam, czy ktoś, może nie w ministerstwie, ale na kolei, panuje nad tym, co zostało podpisane. Dziękuję, Pani Minister.

Przewodniczący Jan Wyroński:

Czy jedzie z nami maszynista, tak?

(*Senator Stanisław Kogut: Tak.*)

To jest oczywiście zasadne pytanie, nie da się ukryć.

Panie Senatorze, dziękuję za tę chwilę szczerości i uzasadnione – choć niekiedy radykalne – zdania, również z uwagi na przeszłość i na podejmowane działania.

Bardzo proszę, pan senator Jurcewicz.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Panie Przewodniczący, Pani Minister, przejdźmy do konkretów.

Jeszcze tylko powiem, że nie podzielam zdania mojego przedmówcy, który mówi, że usamorządowanie kolei jest czymś wątpliwym. Warto poczytać – a PKP wydaje bardzo ciekawe pismo – że zdanie pana senatora na temat tego, że usamorządowanie nie ma sensu, daleko nie zawsze jest podzielane przez samych przedstawicieli kolei czy menedżerów. Panie Senatorze, tu nie chodzi o kolej, chodzi o mieszkańców, o ich możliwość przemieszczania się w regionach, o możliwość komunikacji, która w regionach zaczyna odżywać kosztem bardzo różnych, trudnych decyzji podejmowanych przez samorządy województw. Można to sprawdzić; takie dane są podawane nawet w tym czasopiśmie PKP, o którym wspomniałem.

Jeżeli chodzi o konkrety, to proszę o krótki komentarz do art. 2 pkt 1 lit. b, gdzie dodawany jest, między innymi, ust. 4, który mówi o współfinansowaniu „zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich”. Czemu dokonano tutaj takiego akurat zawężenia? Dla mnie jest to zawężenie i zaraz powiem dlaczego. W tej kwestii podzielam po części zdanie pana przewodniczącego Koguta. Nie zawsze problem tkwi w zakupie, gdyż nawet nie mając tych przewozów w regionalnych programach operacyjnych... Niektóre regiony zakupiły już transport szynowy do przewozów regionalnych, i odtworzyły niektóre rzeczy. Wiadomo, że w ustawie o samorządzie województwa jest zapis dotyczący także komunikacji – mówię tak w skrócie, żeby nie wchodzić w szczegóły – i odtworzono niektóre odcinki. No na przykład autobusy szynowe wprowadzano ze względu na to, że są tańszym rodzajem transportu itd., i dlatego środki na to zostały przewidziane w regionalnych programach operacyjnych. Niektóre inne kwestie związane z przewozami regionalnymi wymagają jednak działań zmierzających do doprowadzenia do odtworzenia, na przykład, linii kolejowych. Rozumiem, że to jest pozytywna ocena dla marszałków województw – tu też mówię skrótowo – bo oni działają przecież w imieniu regionów. To jedno.

Druga kwestia dotyczy tych terminów, które są ujęte w ustawie. I tu mam pytanie: jakiej wielkości kwotę otrzyma każdy region w roku bieżącym, 2009 r.?

I ostatnia sprawa. Jakie wątpliwości dotyczące takiego rozwiązania legislacyjnego były najczęściej podnoszone przez stronę samorządową? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Pani Minister, stoi pani wobec konieczności odpowiedzi na te pytania. Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Odnosnie do uwag Biura Legislacyjnego, to może poproszę swoich...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, wrócimy.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Wrócimy do tego w trakcie podejmowania decyzji.)

A jeżeli chodzi o wypowiedź pana senatora Koguta, to myślę, że to był taki ogólny komentarz.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Oczywiście.)

Nie zostało postawione żadne pytanie. Ja powiem tylko tyle, proszę zwrócić uwagę nawet na artykuły w dzisiejszej prasie, dotyczące przewozów regionalnych i ich zamierzeń. Myślę, że przyda się trochę konkurencji na naszym rynku, to zawsze jest zdrowy mechanizm. Ja mam podejście czysto... No ja jestem użytkownikiem, a nie kolejczarzem, i chciałabym jeździć czystymi, dobrymi i sprawnymi pociągami, które przyjeżdżają o tej porze, co trzeba, żebym nie musiała czekać na łączniki. A są na temat różne opinie, na przykład takie, że pociąg czeka na kolejczarza, który kończy zmianę. Są pewne opinie w naszym społeczeństwie, które niestety czasami są prawdziwe, a nie służą chlubie polskiej kolei, która ma bardzo bogate tradycje i ma dużo zasług dla naszego społeczeństwa. Wolałabym, żeby Polacy myśleli dobrze o swoich kolejach, a na razie tak nie jest.

W odniesieniu do uwag pana senatora Jurcewicza powiem tyle, że rzeczywiście usamorządowanie przewozów regionalnych ma służyć mieszkańcom regionów. Samorządy województw dobrze wiedzą, mają dobrze rozpoznaną sytuację, gdzie potoki podróży są największe, gdzie są potrzeby w zakresie utrzymywania linii, które muszą wozić ludzi, żeby nie było wykluczenia pewnych obszarów. Robią to po części na zasadzie rachunku ekonomicznego, ale odpowiadają za transport publiczny w rejonie. Ministerstwo Infrastruktury również zważa na problem transportu publicznego i jego dochodowości w niektórych aspektach. Dlatego jest przygotowany w resorcie projekt ustawy o transporcie publicznym, który po części, jak sądzę, odpowie na palące problemy przewozów regionalnych i transportu publicznego.

Jeżeli chodzi o pytanie dotyczące zawężenia do takiego, a nie innego taboru, to jest to po prostu wykonanie porozumienia. W porozumieniu była mowa o taborze; w ramach porozumienia w Programie Operacyjnym „Infrastruktura i środowisko” zostały zarezerwowane jako dla projektu kluczowego środki na zakup taboru akurat dla przewozów regionalnych. W bieżącym roku jest to kwota 200 milionów zł podzielona...

(Głos z sali: Równo.)

...równo na każde województwo. Pan dyrektor podpowiada mi, że...

(Głos z sali: 12,5 miliona zł.)

...to wychodzi po 12,5 miliona zł na każde z szesnastu województw. Takie kwoty są do dyspozycji w tym roku.

Wątpliwości samorządów było wiele. To nie trwało krótko, to nie była szybko podjęta decyzja, to był dialog, często bardzo trudny dialog. Sama uczestniczyłam w kilku spotkaniach z samorządami, gdzie były podnoszone bardzo ważne i ważne kwestie. Projekt tej ustawy został skonsultowany z samorządami, zanim wszedł na drogę legislacyjną. Dlatego mogę powiedzieć, że jest to wynik pewnych ustaleń z samorządami.

Odnosząc się do kwestii... Rozumiem, że panu senatorowi chodziło o zapewnienie wkładu na inne inwestycje w zakresie transportu kolejowego, które są współfinansowane z regionalnych programów operacyjnych. To są między innymi zadania inwestycyjne PKP PLK SA w ramach odtworzeń czy modernizacji linii kolejowych. Myślę, że to jest dosyć duży problem, przed którym teraz stanęliśmy. Patrząc na kon-

dycję finansową spółki w tym dosyć ważnym, trudnym okresie i zakres inwestycyjny zadań wpisanych w regionalne programy operacyjne, który dzisiaj jest już nieadekwatny do sytuacji – był sporządzany w latach 2006–2007 na podstawie kosztorysów z tamtego czasu, raczej szacunków niż kosztorysów – staramy się to urealnić. Tak jak w przypadku Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”, taki zakres inwestycyjny w regionalnych programach musi zostać urealniony, oczywiście w porozumieniu z samorządami. Myślę, że uda nam się stworzyć dobre rozwiązania.

Następna uwaga, bardzo generalna, jeżeli chodzi o Fundusz Kolejowy i jego zadania. Otaczająca nas rzeczywistość wciąż się zmienia i stajemy przed nowymi wyzwaniami, dlatego jest mnóstwo tych nowelizacji ustawy. Czasami dopiero podczas realizacji konkretnych zapisów wychodzi, że gdzieś jest luka albo że gdzieś jest rozwiązanie niesprzyjające celowi, któremu miała służyć nowelizacja. To jest normalne zjawisko i tego chyba nigdy nie unikniemy, zresztą nie chcielibyśmy państwu zabierać chleba.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie, przepraszam za taką dygresję.

Fundusz Kolejowy na pewno będzie przeżywał zmiany. Wiemy, że są takie potrzeby, i są przygotowane w resorcie infrastruktury zmiany ustawy o Funduszu Kolejowym.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Pani Minister.

To nie wszystko...

(Senator Stanisław Kogut: Jeszcze pan Owczarek.)

Pan Owczarek pierwszy, a pan przewodniczący...

(Senator Stanisław Kogut: Ja potem. Oddaję koledze głos.)

Pan senator Owczarek ma głos.

Senator Andrzej Owczarek:

Pewnie mamy to samo pytanie; obydwu nas uderzyło to, że w ustawie jest mowa o tym, że pieniądze będą dzielone w równych częściach. Czym się kierowano, kiedy przyjmowano taką zasadę? Zdajemy sobie oczywiście wszyscy sprawę, że i potrzeby, i koszty są nierówne.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: I wielkości województw są różne.)

(Głos z sali: Toż to komuna!)

(Głos z sali: Wszyscy muszą zaakceptować rozwiązania...)

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Powiem szczerze, że mnie też to zastanawiało.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

(Głos z sali: Komuno, wróć...)

Nie. To, że mamy taką ustawę, to jest tak naprawdę wynik pewnych ustaleń ze stroną samorządową. Każdy samorząd ma różną liczbę mieszkańców, różną powierzchnię, różną liczbę linii kolejowych i połączeń na swoim terenie. Na przykład

województwo śląskie ma inne potrzeby niż chociażby województwo dolnośląskie, które leży obok. Jak mówię, jest to wynik pewnego kompromisu zawartego ze stroną samorządową i przyjętego przez stronę samorządową. A to, jak strona samorządowa wykorzysta te środki, to jest już zupełnie inna kwestia. Również udziały w spółce są różne. Trzeba było przyjąć ustalenie i takie właśnie ustalenie zostało wynegocjowane, przyjęte przez obie strony. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Pani minister jak zawsze...

(Senator Stanisław Kogut: Pani Minister, teraz już bardzo merytorycznie...)

Bardzo proszę, Panie Przewodniczący.

Senator Stanisław Kogut:

...bardzo merytorycznie, a nie ideologicznie, jak niektórzy mówią. Pierwsze pytanie. Koledzy zdecydowanie mają rację, gdy mówią, że robi się komunistyczny podział, a ja jestem przeciwko temu. Pani Minister, po pierwsze, w czasie, gdy 550 milionów... pani może nie pamięta, w 2003 r. Koleje Mazowieckie dostały na zakup taboru dodatkowych 50 milionów zł. Po drugie, Koleje Mazowieckie otrzymały cały majątek. A teraz jeszcze robi się komunę, daje się pieniądze, nie biorąc pod uwagę czynnika, powiedzmy, społecznego, algorytmów, ile przypada na jednego mieszkańca, żeby podzielić to w miarę sprawiedliwie.

Pan senator Jurcewicz ma rację, bo to sprzeczne z prawem przekazywanie pieniędzy ze skarbu, zresztą mówiłem już o tym głośno do pana ministra Engelhardta, było tylko po to, żeby samorzady w to weszły. Przecież jest zapisane w procentach, ile samorząd ma udziału. Dlaczego w przypadku tych pieniędzy nie ma udziału procentowego? Jestem przeciwko urawniłowce. Widać, że działa się tak, jak kiedyś. Uważam, że Koleje Mazowieckie nie powinny niczego otrzymać, bo otrzymały tabor. A te koleje nie otrzymały na razie niczego, bo wszystko dzierżawią i muszą za to płacić. I teraz następne pytanie: kiedy usamorządowione koleje regionalne zaczną płacić PLK za dostęp do infrastruktury?

Skoro idziemy tak daleko, Kolego Senatorze Jurcewicz, to mam pytanie do prezesa UTK. Usłyszałem ostatnio w mediach, że na Dolnym Śląsku jeżdżą jakieś koleje, które mają koncesję na PKS, a nie mają koncesji na przejazdy kolejowe. To na jakiej podstawie jeżdżą? To zagraża bezpieczeństwu. To jest sprawa, którą ja osobiście zgłoszę do prokuratury, żeby było jasne.

Mam jeszcze konkretne pytania. Jedni już otrzymali pieniądze, 50 milionów zł, i teraz dodatkowo się ich preferuje, a innym nie chce się dać tych pieniędzy. Ja jestem przeciwko takiemu dzieleniu, że ktoś uznał... Dobrze pani powiedziała i ja to też powiedziałem na wstępie, że to jest realizacja porozumienia podpisanego na siłę przez ministra Grabarczyka z prezesem Wachem i z samorządami i dlatego teraz tym samorządom daje się pieniądze. Okazuje się, że takiego systemu nie ma na świecie i że tutaj robi się eksperymenty. Pani Minister, ja się już nie wypowiadam w tej sprawie. Opowiadałem, jak wyglądały obchody Święta Kolejarza w Sali Kongresowej... Teraz są większe problemy. Kolej jest bankrutem, nie ma pieniędzy, żeby jeden drugiemu zapłacił... Dlatego zadaję pytanie, kiedy spółki samorządowe zapłacą PLK. Jak pytam

o to PLK, to słyszę, że nikt nie płaci. Popieram pana senatora Owczarka, pana senatora Jurcewicza w kwestii tego podziału.

Pani Minister, naprawdę nie chcę pani atakować, bo jak mówię, pani się stara. Tylko dziwię się, że odbija pani piłeczkę, gdy walczę o to, żeby PLK miała ten Fundusz Kolejowy na wkład własny do pieniędzy z Unii Europejskiej. Pani Minister, dobrze pani wie, że walczę i nagłaśniam, że nie ma pieniędzy, i patrzę na to, żeby wokół kolei, żeby wokół Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad rozruszać polską gospodarkę. O czym państwo mówicie... Ja naprawdę nie chcę... Może za bardzo to przeżywam, ale od trzydziestu lat o to walczę.

Panie Senatorze Jurcewicz, jestem za pewnymi rzeczami, ale jak jest podpisane, że ma płacić samorząd – nieważne czy małopolski, czy dolnośląski – to ma płacić za dostęp do infrastruktury. Nie może być tak, że my podpisujemy porozumienia i udajemy... nie będę już tu wchodził w szczegóły, pakty socjalne itd., itp., bo to nie jest właściwe miejsce ani czas. Chciałbym jeszcze tylko zapytać, czy państwo wiecie, że wiele otrzymało już pieniądze. 550 milionów zł było wyglodowane. W Sejmie stał się cud i dwoma głosami przeszły dotacje na przewozy regionalne. Przewozy zostały rozbite po to, żeby wszystko sprywatyzować, żeby tylko PLK zostały koleją. Ciągłe mówiłem... Niewielu na tej sali pamięta, że jak była propozycja angielskiego Railtracku, to ja, jako Stanisław Kogut, z imienia i nazwiska, wywalczyłem to, by polska infrastruktura miała nadal narodowy charakter. Nie oszukujmy się nawzajem, jak się przyjmuje jakieś kryteria, to musi to być konsekwentnie realizowane.

Po co był ten procentowy udział samorządu w przewozach regionalnych? Trzeba było zrobić urawinówkę, dać każdemu po jednym procencie albo po pięćdziesiąt po to, żeby był święty spokój. Nie wchodzę w kwestie personalne, obsady itd., mnie to nie interesuje. Dobrze, że samorzady zmieniają tych... kolejarzy, co tak strasznie chcieli tego usamorządowania. Dobrze, niech ich wywalają na zbitą buzię, nie będę tu mówił brutalnie, bo oni nie nadają się do prowadzenia niczego. Dziękuję.

Pani Minister, nie będę zabierał więcej głosu ze względu na szacunek dla pani, dla pani wiedzy, jeśli chodzi o fundusze unijne.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Senatorze, dziękuję bardzo za kolejną lekcję historii.

(*Senator Stanisław Kogut: To nie była lekcja historii. Koleje Mazowieckie wzięły 50 milionów zł i co...*)

No tak, tak było, ale trzydzieści lat...

(*Senator Stanisław Kogut: I co, innym kolejom wyrównamy po 50 milionów?*)

Spokojnie. To są rzeczywiste problemy, ja zdaję sobie z tego sprawę.

Pani Minister, czy odniesie się pani do tej wypowiedzi? Bardzo proszę.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Panie Przewodniczący, mam taką prośbę. Jest ze mną pan dyrektor Warsza, zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa, on zna szczegóły tego porozumienia. Bardzo proszę, żeby zwięźle odpowiedział na to pytanie.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Tomasz Warsza:**

Szanowni Państwo, Panie Senatorze, trzeba zwrócić uwagę na jedno, otóż na transport kolejowy dochodzą dodatkowe pieniądze. Mamy to, co mamy z opłaty paliwowej do tej pory, czyli około 400 milionów zł, a dodatkowo z dróg zdejmuje się 100 milionów zł, żeby dać na tabor, i 200 milionów w 2009 r. W żaden sposób transport kolejowy, jeśli chodzi o infrastrukturę, na tym rozwiązaniu nie ucierpi, można nawet powiedzieć, że zyskuje.

(Senator Stanisław Kogut: A ile zostanie pieniędzy z Funduszu Kolejowego na kolej?)

400 milionów zł w tym roku.

(Senator Stanisław Kogut: Ale dla kolei?)

Dla kolei.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

I dla SKM, bo oni też realizują zadania związane z infrastrukturą.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie, to jest odpowiedź na pierwsze pytanie pana senatora.

Teraz odpowiem na drugie. Kwestia płatności ze strony Przewozów Regionalnych. Informacja z wczoraj: najlepszy płatnik, jeżeli chodzi o pasażerów, wliczając w to nawet Cargo, to właśnie Przewozy Regionalne, które zalegają tylko z 32 milionami zł. Dala porównania – Intercity zalega z ponad stoma, więc jest odwrotnie, niż mogłoby się wydawać. W tych trudnych czasach Przewozy Regionalne są akurat nie najgorszym płatnikiem, można tak powiedzieć.

(Senator Stanisław Kogut: Wiem, że same mazowieckie zalegają 300 milionów.)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Macie panowie różne źródła informacji, jak sędzę. Trzeba to skonfrontować i porównać.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

(Głos z sali: Pan Zbigniew Szafranski podpisał się...)

(Senator Stanisław Kogut: Nie zabieram głosu.)

Dobrze.

Pan senator Gruszka, bardzo proszę.

Senator Tadeusz Gruszka:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Pani Minister, być może wkraść się błąd w tłumaczenie podziału tych 200 milionów zł, bo te pieniądze nie podlegają równemu podziałowi. W art. 5 jest za-

pis, że minister wskazuje, w jaki sposób podzielić te pieniądze za 2009 r. A w ust. 4–5 w art. 2, który dotyczy tego, co wzburzyło kolegów i mnie, jest mowa o tym, że te pieniądze województwa dostaną w równych częściach. To gwoli wyjaśnienia.

I teraz mam do pani pytania. Czy kondycja Krajowego Funduszu Drogowego jest tak rewelacyjna i budowanie dróg w Polsce idzie tak dobrze, że korzystamy z tego funduszu, żeby wesprzeć koleje? To było pierwsze pytanie.

Drugie. W pkt 6 art. 2 jest mowa o tym, że środki niewykorzystane przez województwa w danym roku mogą przechodzić na rok następny. A co będzie w sytuacji odwrotnej, jeżeli jakiś samorząd zakupi więcej taboru? Czy może ze środków przyznawanych na kolejne lata zrobić dużą inwestycję za jednym razem, nie czekając, aż nazbiera, że tak powiem, odpowiednią kwotę? Czy może wykorzystać, mówiąc kolo-kwialnie, do przodu ten przyznany mu do 2016 r. limit środków przydzielonych, jak wskazaliśmy, w równych częściach dla każdego województwa?

I ostatnie, trzecie pytanie. W art. 3 zwiększamy wpływy dla samorządów z 14% do 14,75%. Skąd te 0,75% jest zabrane? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Senatorze.
Pani Minister, bardzo proszę.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Art. 5 mówi tylko o tym, jak są wydawane te środki. To są zapisy techniczne tak naprawdę, dotyczące tego, w jaki sposób minister informuje, jak te pieniądze są gromadzone w ramach Funduszu Kolejowego i co muszą zrobić samorządy, żeby uruchomić te środki. Te przepisy nie dotyczą podziału środków.

Jeżeli chodzi o art. 3, to zwiększenie udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych do 14,75% jest oczywiście kosztem dochodów budżetu państwa.

Było jeszcze jedno pytanie, ale nie pamiętam...

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Panie Senatorze, może pan pomóc pani minister?)

(Senator Tadeusz Gruszka: Jaka jest wysokość dochodów Krajowego Funduszu Drogowego i czy jego kondycja...)

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Czy nie wpłynie to na stan budowy dróg.)

Jest to pytanie związane z inną nowelizacją ustawy o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym. Jeżeli bierzemy dzisiaj pod uwagę Krajowy Fundusz Drogowy, to rachunek przepływowy, który jest obsługiwany przez Bank Gospodarstwa Krajowego, jest na granicy możliwości obsługi przewidzianych ustawowo zadań. Stąd ta nowelizacja ustawy o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym, która wprowadza nowe mechanizmy i nowe możliwości dla Krajowego Funduszu Drogowego tak, aby nie doszło do tego, że zabraknie środków na budowę dróg. Jest to nowy mechanizm finansowania dróg; ten projekt nie tak dawno był omawiany w tej komisji, a wczoraj było posiedzenie sejmowej komisji, która zatwierdziła zmiany senackie.

Jak w przypadku każdego działania w ramach dużego pakietu inwestycyjnego, które w Polsce się dzieje i będzie się działo przez najbliższe lata, jest to sytuacja

w bardzo dużym stopniu wrażliwa i uzależniona od tego, co się dzieje dookoła. Powiem tylko, że z punktu widzenia ministra infrastruktury nie ma ważniejszych priorytetów niż działania inwestycyjne w zakresie infrastruktury i wykorzystanie środków unijnych. Zawsze istnieje zagrożenie, ale te zmiany, które są zaproponowane przez rząd, służą temu, żeby takiego zagrożenia w przyszłości nie było. Jest to tak na dobrą sprawę zapobieganie czemuś, co mogłoby się zdarzyć, ale nie chcemy, żeby się zdarzyło. Dlatego prosimy również państwa o przychylne ustosunkowanie się do niniejszych projektów. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Rozumiem, że to jest zarządzanie na bieżąco, reagowanie na dynamiczną sytuację. Oczywiście mamy nową sytuację.

Pan senator Jurcewicz, bardzo proszę.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Pani Minister, najpierw dwa zdania komentarza do wypowiedzi, która tu padła, dotyczącej płacenia.

Panie Senatorze, oczywiście jestem za tym... Z tym że kolej zalegała samorządom przez kilka lat i to zadłużenie to były ogromne kwoty. Skoro mówimy o płaceniu, to jest OK, żeby strony płaciły, ale proszę nie obciążać samorządów tym, że nie kwapią się do płacenia za usługi, bo to koleje doprowadziły wiele linii, wiele elementów tych linii do fatalnego stanu i nie płaciły samorządom należnych podatków. Stosujmy więc równą miarę.

Pani Minister, jeżeli chodzi o koleje dolnośląskie, sąsiadem Śląska jest opolskie i tam jest niewielka ilość w porównaniu z innymi województwami, które zostały tak podzielone. Dolnośląskie ma jedną z największych sieci drogowych w Polsce, bodajże czwartą, jeśli chodzi o ilość dróg, co mniej więcej przekłada się na trakty kolejowe – więc nie podzielam tej opinii.

Teraz dwa konkretne pytania. Pierwsze dotyczy tego zapisu, że przesunięcie środków zwiększające wydatki nie może być większe niż 20% wartości kosztorysowej. Z czego to wynika, że jest tylko do 20%? Są różne powody mojego pytania. Mówię o zapisie w art. 2.

Drugie pytanie, takie legislacyjne, dotyczy pktu 6 w tymże artykule, w którym dodaje się art. 11a. Czy zapis w pktcie 2 w tym dodawanym art. 11a, że „w projekcie planu rzeczowo-finansowego ujmuje się wyłącznie zadania określone przez zarząd województwa w drodze uchwały”, jest zgodny z ustawą o samorządzie województwa? Czy nie ma wątpliwości formalnych, jeżeli chodzi o podjęcie dokumentu przez zarząd województwa w formule tu zapisanej? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Bardzo proszę, Pani Minister.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Patrycja Wolińska-Bartkiewicz: Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, ja również te pytania kieruję do pana dyrektora Warszzy, bo to są bardzo szczegółowe, techniczne kwestie.)

Pan dyrektor.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Tomasz Warsza:**

Jeżeli chodzi o możliwość przesuwania do 20% środków, to wynika to z naszych analiz z lat poprzednich. Na przykład inwestycje były realizowane w pewnym procencie i trzeba było przesunąć środki albo, tak jak jest w tym roku, otwieramy przetargi i okazuje się, że te oferty są niższe od kosztorysu. Po prostu jest to średnia statystyczna.

Jeżeli chodzi o art. 11a, to nie tu ma sprzeczności z ustawami o samorządzie terytorialnym. Chcieliśmy doprecyzować, w jakiej formie plan rzeczowy ma zostać przyjęty, żeby nikt nie miał wątpliwości. My dajemy normę, która mówi, że jeżeli taki plan jest przyjmowany, to powinno to się odbywać w drodze uchwały. Dziękuję.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Nie musisz...)

(Brak nagrania)

(Senator Stanisław Kogut: Jak trzeba, to... żeby wszyscy słyszeli.)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Senator Stanisław Kogut:

Droży Państwo, Panie Senatorze Jurcewicz, jeśli się mówi o pewnych rzeczach, to trzeba znać przepisy. Organizatorem przewozów regionalnych jest marszałek. Marszałek przejął ogromny majątek kolejowej służby zdrowia i wiele innych rzeczy. I kolej mu autentycznie nie zalega. Trzeba wiedzieć, która spółka gospodaruje nieruchomościami i gruntami. Jeśli się zabiera głos, to wszystko trzeba wiedzieć, i tyle. Ja jestem za prawem, jeżeli ktoś podpisał porozumienie... Drogi Panie Dyrektorze, nie jest tak, że przewozy są winne tylko 32 miliony, bo same Koleje Mazowieckie zalegają z 300 milionami zł z tytułu infrastruktury... No, można dorabiać ideologię.

Powiedziałem, że nie będę już zabierał głosu, ale musiałem to sprostować. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Panowie Senatorowie, czy są jeszcze jakieś uwagi i propozycje poprawek?

Bardzo proszę, pan senator Jurcewicz.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Jedno sprostowanie. Tak, faktycznie, trzeba znać sprawy samorządu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Mamy tu dwa obozy, obóz samorządowy i obóz kolejowy.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Panie Przewodniczący, przecież żartuję.

Jeszcze pan senator Owczarek.

Senator Andrzej Owczarek:

Proszę państwa, abyśmy na chwilę może odetchnęli od spraw związanych z kolejną, chciałbym przedstawić projekt poprawki. Zdaję sobie sprawę z niedoskonałości legislacyjnej tej poprawki, ponieważ poprawka nie jest w sposób bezpośredni związana z tym projektem ustawy, o którym mówimy, jest za to związana z ustawą o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Polega ona na dodaniu całego rozdziału, rozdziału 6a, dotyczącego zasad i trybu emisji obligacji gwarantowanych przez Skarb Państwa. Jak mówiłem, zdaję sobie sprawę, że ta poprawka powinna być zgłoszona miesiąc temu, kiedy opracowywaliśmy tę ustawę, ale wydaje mi się, że sprawa jest tak ważna... No bez tej poprawki Bank Gospodarstwa Krajowego nie będzie mógł na razie emitować obligacji, a jak wiemy, planowane jest uzyskanie sporych dochodów właśnie tą drogą. W związku z tym apeluję do państwa senatorów, żeby na chwilę zapomnieli o zasadach prawidłowej legislacji, pomyśleli o autostradach płatnych oraz drogach i przyjęli te poprawki.

Wstępnie oglądało je Biuro Legislacyjne. Jestem gotów przedłożyć je na posiedzeniu Senatu, jeśli będzie państwa akceptacja, ale jeśli by jej nie było, to tego nie zrobię. Obydwie poprawki dotyczą tego, o czym mówiłem, zasad i trybu emisji obligacji gwarantowanych przez Skarb Państwa.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Chciałbym, żeby pan mecenas z Biura Legislacyjnego odniósł się do tej sytuacji. Bardzo proszę.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Szymon Giderewicz:**

Wysoka Komisjo, zakres poprawki senackiej jest ograniczony treścią, materia ustawy przekazanej przez Sejm. Zgodnie z utrwaloną linią orzeczniczą Trybunału Konstytucyjnego wprowadzanie tak daleko idących zmian na tym etapie procedowania może zostać i, gdy weźmiemy pod uwagę dotychczasową linię orzeczniczą Trybunału, najprawdopodobniej zostałyby uznane za niezgodne z konstytucją. Poprawka ta zmierza tak naprawdę do obejścia inicjatywy ustawodawczej. To jest taka sytuacja, jakby inicjatywę ustawodawczą złożyć bezpośrednio do Senatu z pominięciem procedury ustawodawczej w Sejmie i zasady trzech czytań. Biuro Legislacyjne nie ma wątpliwości, że tak daleko idące poprawki wykraczają poza materię poprawki senackiej.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Mam jeszcze pytanie do pana prezesa. Czy rzeczywiście sytuacja, z którą mamy do czynienia w obecnym stanie prawnym, uniemożliwia efektywną realizację tej możliwości, którą stworzyła poprzednia nowelizacja ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym?

**Pierwszy Zastępca Prezesa Zarządu Banku Gospodarstwa Krajowego
Artur Nieradko:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowna Komisjo, kluczowe jest tu użyte przez pana przewodniczącego słowo „efektywne”. Po długich konsultacjach z ministrem finansów pojawiły się duże wątpliwości co do tego, czy przy zastosowaniu tradycyjnej metody emisji obligacji z gwarancją Skarbu Państwa uda się osiągnąć dobrą cenę, że tak powiem.

Te poprawki, które zostały opracowane przez Ministerstwo Finansów wspólnie z Bankiem Gospodarstwa Krajowego, zmierzają do tego, żeby proces pozyskiwania finansowania w tym konkretnym trybie, tak jak tu jest opisane, to znaczy przy pomocy obligacji emitowanych na rynki finansowe z gwarancją Skarbu Państwa... A przypominam w odniesieniu do poprzednich dyskusji i pytań panów senatorów, że to nie jest jedyna forma pozyskiwania środków finansowych przez Bank Gospodarstwa Krajowego na potrzeby KFD.

W ramach prac zmierzających do poprawy zdolności Banku Gospodarstwa Krajowego do zaspokajania najróżniejszych potrzeb finansowych prowadzonych przez nas programów, w tym również potrzeb finansowych wynikających z programów KFD, Bank Gospodarstwa Krajowego jest w fazie finalizacji uzyskiwania oceny wiarygodności kredytowej. Mamy nadzieję, że uzyskamy tę ocenę na poziomie równym ocenie Skarbu Państwa, co umożliwi nam samodzielne pozyskiwanie środków na rynkach krajowych i międzynarodowych. Ponadto kryzys finansowy, który obecnie obserwujemy, prędzej czy później powinien się skończyć.

Ten instrument, o którym mowa, czyli obligacje Banku Gospodarstwa Krajowego emitowane z gwarancją Skarbu Państwa na potrzeby Krajowego Funduszu Drogowego, w przyszłości będzie coraz mniej stosowany – miejmy nadzieję. Ale w obecnych warunkach, szczególnie w warunkach 2009 r. i 2010 r., będzie on podstawowym narzędziem zapewnienia płynności KFD. Przyjęcie takich rozwiązań, jakie są opisane w tej poprawce, w sposób znaczący ułatwi, przyspieszy i przede wszystkim zracjonalizuje z punktu widzenia zarządzania całością środków finansowych i kosztów tego zarządzania funkcjonowanie KFD. Z punktu widzenia Banku Gospodarstwa Krajowego i zadań, które przed nami stawia nowela ustawy o KFD, poprawka ta jest jak najbardziej celowa, jak najbardziej potrzebna, i trzymamy kciuki, żeby można było ją w jakiś sposób uchwalić.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Prezesie.

Czyli mamy zderzenie narastającej potrzeby efektywności działania funduszu z bezwzględnością pewnego trybu postępowania.

Panie Senatorze, jako przewodniczący nie chciałbym poddać tego pod głosowanie w takiej sytuacji. Oczywiście z reguły mamy do czynienia z taką sytuacją, że do Trybunału Konstytucyjnego zgłasza się tylko takie zmiany, które budzą emocje czy napięcie, a ta zmiana, jak sądzę, nie budzi żadnych emocji.

(Głos z sali: Nie powinna.)

Ocena przez Trybunał Konstytucyjny będzie miała miejsce tylko w takiej sytuacji.

Chciałbym jeszcze poznać opinie panów senatorów na temat tej sytuacji. Oczywiście grzechu nie popełniamy, jeżeli będziemy w tej sprawie zachowywali się w spo-

sób zgodny z oczekiwaniami tych, którzy chcą z tego instrumentu korzystać, w sposób taki, który gwarantowałby szybsze, opłacone i tańsze inwestycje drogowe, to wszystko, o czym powiedział pan prezes.

Panowie Senatorowie, czy macie w tej sprawie zdanie?

Pan senator Kogut, bardzo proszę.

Senator Stanisław Kogut:

Mam jednoznaczne zdanie. Po to jest Biuro Legislacyjne. A skoro pan legislator mówi, że jest to naruszenie konstytucji, to... Przecież nie możemy naruszać konstytucji. Jeżeli nie jest naruszona konstytucja, to możemy głosować. Drodzy Państwo, my, senatorowie, ślubowaliśmy na konstytucję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Rozumiem to jako wyraz sprzeciwu. Nie będę tego poddawał pod głosowanie i również...

Bardzo proszę, Panie Mecenasiu.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Szymon Giderewicz:**

Naruszenie trybu jest kwestią interpretacji. Ta interpretacja nasuwa się sama, bo jest oczywiste, że ta propozycja wykracza poza materię poprawki, ale istnieje możliwość zgłoszenia takiej poprawki. Rozumiem sugestię pana przewodniczącego niepoddawania jej pod głosowanie, ale może to być jedynie sugestia. Jeżeli taka poprawka zostaje formalnie zgłoszona, to powinna być poddana pod głosowanie.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Rozumiem.

Pani Minister, bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:**

Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, rozumiem to, bo sama miałam dylematy. Ale to, co zgłosił pan senator Owczarek, jest rozwiązaniem, które wychodzi na przeciw obecnej potrzebie. Jak przed chwilą powiedziałam w odniesieniu do Funduszu Kolejowego, rzeczywistość jest zmienna i dopiero w praktyce, testując niektóre rozwiązania, dowiadujemy się o niektórych przeszkodach często natury formalnoprawnej. Chciałabym podkreślić to, co powiedział pan prezes Nieradko, dzisiaj bardzo wrażliwym elementem jest cena, którą możemy uzyskać za jedno z głównych źródeł finansowania zadań drogowych w Polsce, jakim są obligacje emitowane przez BGK na rzecz KFD. Tyle z mojej strony.

Chciałabym jeszcze podkreślić tylko jedną kwestię. Mamy budować i przedstawiać faktury, bez dwóch zdań, ale chcielibyśmy, żeby te faktury były dla podatnika

polskiego opłacone jak najmniejszym kosztem. Poprawka zgłoszona przez pana senatora – oczywiście zdajemy sobie sprawę z niedoskonałości procesu – wychodzi naprzeciw ogromnej potrzebie, którą mamy dzisiaj, czyli zapewnieniu środków KFD. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Jeżeli można, mam taką generalną uwagę – jesteśmy postawieni w takiej sytuacji, że mamy występować w roli legislacyjnego pogotowia ratunkowego. Tak to wygląda. Jest to wzywanie na sygnale. Moim zdaniem rząd powinien – a były takie próby, pani minister pamięta, kiedy dwa tygodnie temu debatowaliśmy nad tą ustawą – zgłosić taką poprawkę, uzgodnioną i tak dalej. Poza tym rząd ma możliwość zgłoszenia ustawy w trybie pilnym i ta sprawa, jak sądzę, od strony czasowej mogłaby być w ten sposób załatwiona. Powtarzam, występuję w roli strażnika procedury i jako przewodniczący komisji mam pewne regulaminowe, nie powiem, że konstytucyjne, ale regulaminowe obowiązki. Jestem w dosyć trudnej sytuacji z tego względu, jak i ze względu na szacunek dla Izby... My nie możemy być wehikułem, który wozi na sygnale chore ustawy do naprawy. Również powaga Izby tego wymaga. Jesteśmy w takiej sytuacji, tak mi się wydaje.

Panie Mecenasiu, proszę bardzo.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Szymon Giderewicz:**

Pojawiły się głosy, że naruszamy zasady poprawnej legislacji czy że wprowadzamy formalnoprawne ograniczenia, ale w świetle ugruntowanego i jednoznacznego orzecznictwa Trybunału takie poprawki są złamaniem konstytucji, to musi być jasno powiedziane. Wprowadzanie takich zmian wymaga przeprowadzenia całego procesu legislacyjnego, obowiązkowych konsultacji, trzech czytań w Sejmie, procedury w Senacie. Na tym etapie wprowadzanie tak daleko idących poprawek musi zostać uznane za niezgodne z konstytucją.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Pan senator Jurcewicz.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Panie Przewodniczący, Pani Minister, dzieląc interpretację tego ciągu wydarzeń, którą przedstawił pan przewodniczący, dodam tylko jedno – czasami jest potrzebna reanimacja, żeby pacjent nie zmarł, po to jest też pogotowie. Trzeba się bardzo mocno nad tym zastanowić; chodzi też o względy proceduralne, bo to jest nie tylko dzisiejsze posiedzenie. Na dowód pewnej rozwagi – musimy dbać też o celowość i rzetelność tego, co robimy – powiem, że był zarzut niekonstytucyjności, jeżeli chodzi o ustawę o administracji państwowej i podziale zadań, i Trybunał Konstytucyjny przy wątpliwościach, które mieliśmy, uznał, że przy decentralizacji na przykład przekazanie parków krajobrazowych, bo to była interpretacja, która budziła też wątpliwości doty-

czące kompetencji, przyznał rację przedstawionemu projektowi, że te kompetencje są dobrze przekazane w wyniku tej ustawy. Tak że jako senator patrzę na to, o czym mówi Biuro Legislacyjne, ale z drugiej strony musimy się zastanowić, żeby grosz publiczny był optymalnie spożytkowany i przedstawiony nie na bagatelne zadania. Jak sądzę, nie tylko na posiedzeniu komisji można zgłosić taki wniosek, jest możliwość zgłoszenia nawet w trybie późniejszym, bo tak przecież jest. Dziękuję.

(Brak nagrania)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

...poddam pod głosowanie jako pierwszą, chociaż w regulaminie poziom emocji poprawek nie jest uszeregowany. Ale jeżeli panowie senatorowie pozwolicie, to tak to zrobimy, a potem wrócimy do tych poprawek legislacyjnych.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem poprawki pana senatora Andrzeja Owczarka? (2)

Kto jest przeciwny? (1)

Kto się wstrzymał? (3)

Czyli komisja odniosła się pozytywnie do tej poprawki.

Panowie Senatorowie, jeżeli pozwolicie, wrócimy teraz do poprawek zgłoszonych przez Biuro Legislacyjne.

Bardzo proszę panią minister albo osobę, którą pani wskaże, aby wyrażała opinię w przedmiocie poszczególnych propozycji i aby odnosiła się do tych uwag, które Biuro Legislacyjne będzie formułowało.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Uwaga pierwsza. Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Tomasz Warsza:**

Podtrzymujemy nasze stanowisko. Zależy nam, żeby to zastrzeżenie istniało, zwłaszcza że na całym etapie legislacyjnym mieliśmy dość duże wątpliwości dotyczące art. 37i ust. 1, 2, 3, 4 – te przepisy są między normą prawa materialnego a normą przepisów o charakterze przejściowym. I dlatego po długich debatach, wspólnie z RCL, doszliśmy do wniosku, że ten zapis, który został zaproponowany, może nie jest idealny, ale jest najlepiej wyważonym rozwiązaniem, które można w tym momencie zastosować.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Czyli rząd jest przeciwny?)

Jesteśmy przeciwni. Uważamy, że ze względów interpretacyjnych znacznie lepsza jest taka sytuacja niż sytuacja, którą proponuje biuro. Uznajemy sensowność tej uwagi, natomiast nie możemy się z nią zgodzić, bo wpłynęłoby to negatywnie na wykonanie tej ustawy.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Jeszcze pan mecenas, bardzo proszę.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Szymon Giderewicz:**

Podtrzymujemy swoje stanowisko. W naszej opinii przepisy ustawy bez tych zastrzeżeń będą czytelniejsze. Nie kwestionujemy samego umiejscowienia tych przepisów akurat w tym miejscu. Można by się nad tym zastanawiać na etapie projektowania ustawy, ale skoro są już wpisane w tym miejscu, to są wpisane w tym miejscu. Naszym zdaniem dodawanie wyrazów „z zastrzeżeniem” jest nieuzasadnione.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Mecenasiu.

Czy ktoś z panów senatorów przejmuje tę poprawkę zaproponowaną przez biuro?

(Senator Stanisław Kogut: Ja przejmuję.)

Pan przewodniczący Kogut.

W związku z tym poddaję ją pod głosowanie.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (1)

Kto jest przeciwny? (3)

Kto się wstrzymał? (2)

Stwierdzam, że komisja nie przyjęła tej poprawki.

Uwaga druga.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury**

Tomasz Warsza:

Zgadza się, że formuła, którą zaprezentowało Biuro Legislacyjne, jest trafniejsza niż nasza, że powinniśmy to poprawić. Wtedy na pewno będzie wiadomo, że te części są równe, nie będzie wątpliwości. Przychylamy się do tej uwagi.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Tylko ta przychylność nie została wyrażona w konkretnej propozycji legislacyjnej, czyli pan...)

Nie, jest w ust. 2.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Chodziło mi o uwagę drugą.)

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Szymon Giderewicz: Pan dyrektor powiedział o propozycji poprawki z punktu trzeciego opinii.)

Nie, nie zgodziliśmy się na pkt 1 w punkcie 1, ale mamy jeszcze dalsze uwagi...

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Nie, przegłosowaliśmy to w całości. Potraktowaliśmy to jako całość, dlatego że to ma zwarty, funkcjonalny charakter.)

W całości. Dobrze, zostajemy przy tym. Wycofuję się z tego.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Chodzi mi o uwagę zawartą w punkcie drugim opinii Biura Legislacyjnego, która nie ma formy skonkretyzowanej poprawki, tylko może wywołać poprawkę. Chciałbym poznać opinię rządu.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Tomasz Warsza:**

Jeżeli chodzi o ujednoczenie treści, to zgadzamy się z tą poprawką. Tylko prosilibyśmy o propozycję z państwa strony, w jaki sposób to uczynić.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Czy Biuro Legislacyjne jest w stanie temu sprostać?

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Szymon Giderewicz:**

Tak, oczywiście, tylko musimy wiedzieć, w którą stronę idziemy, czy bieżące wpływy z opłaty paliwowej mają dotyczyć tylko roku 2009, czy także...

(Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Warsza: Tylko 2009 r., bo w 2010 r. pojawią się wpływy, które wpłynęły w 2009 r. i przechodzą na 2010 r. W 2009 r. są tylko wpływy z tego roku, natomiast w roku 2010 jest już inaczej. Potwierdzam.)

W takim razie poprawka dotyczyłaby art. 5 ustawy o Funduszu Kolejowym. Tego samego artykułu dotyczy kolejna, dalej idąca propozycja poprawki Biura Legislacyjnego. Dlatego proponowałbym powrót do tej uwagi w przypadku niepodjęcia kolejnej z poprawek biura.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Rozumiem, że Biuro Legislacyjne byłoby w stanie sformułować poprawkę dotyczącą tej uwagi w taki sposób, który umożliwiłby nam dzisiaj jej przegłosowanie.

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Szymon Giderewicz: Oczywiście, tak.)

Dziękuję bardzo.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Tomasz Warsza:**

Co do trzeciej poprawki, dotyczącej wyrazów „na zadania określone”... Mówimy o trzeciej poprawce, tak?

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Tak.)

Zgadzamy się na takie określenie, bo z „o których mowa” jest poprawniej legislacyjnie. Na tę poprawkę jest nasza zgoda.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Bardzo proszę, kto z panów senatorów jest za przyjęciem... Ja przejmuję tę poprawkę.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki w kształcie zaproponowanym przez Biuro Legislacyjne w pkt 3 uwag? (8)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (1)

W związku z tym uważam tę poprawkę za przyjętą.

Witam pana senatora Banasia.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

(Głos z sali: Przepraszam, ale co to za nieobyczajny strój?)

Strój roboczy.

Przechodzimy do propozycji zawartej w punkcie czwartym opinii Biura Legislacyjnego.

Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Tomasz Warsza:**

Z tą poprawką się nie zgadzamy z tego względu, że zapis, o którym państwo mówicie... Część zapisów jest epizodyczna, dotyczą one pewnego okresu i wyekspirują. A ten zapis, który rzekomo powtarzamy, będzie nadal trwał, więc gdy go wycofamy, powstanie chaos legislacyjny i interpretacyjny.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Opinia negatywna.

Czy ktoś z panów senatorów przejmuje tę poprawkę? Nie ma chętnych?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Senator Stanisław Kogut:

Przepraszam, ja przejmuję tę poprawkę. Jeżeli kolega Jurcewicz tak chce, to przejmuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

No comment.

Pan senator Kogut przejął poprawkę zawartą w punkcie czwartym uwag Biura Legislacyjnego do tej ustawy. Poddaję ją zatem pod głosowanie.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (4)

Kto jest przeciwny? (5)

Kto się wstrzymał? (0)

Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała poparcia większości komisji.

Uwaga zwarta w punkcie piątym; ma ona charakter uwagi.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Tomasz Warsza:**

Zgadzamy się, że trzeba to doprecyzować, przyjmując „kolejowy projekt inwestycyjny” czy...

(Głos z sali: Zadania.)

Albo jedno, albo drugie. Były uzgodnienia, że zadania są formą właściwszą. W pełni popieramy takie rozwiązanie.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Mecenasiu, proszę.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Szymon Giderewicz:**

Chciałbym powrócić, jeśli można, do uwagi zawartej w punkcie drugim. Po negatywnym ustosunkowaniu się do ostatniej z poprawek zasadnym byłoby zgodnie z kolejnością przepisów ustawy odnieść się teraz do propozycji biura zawartej w punkcie drugim opinii. W tym zakresie Biuro Legislacyjne proponuje poprawkę następującej treści: w art. 2 w pkt 2, w ust. 3 skreśla się wyrazy „z bieżących wpływów z opłaty paliwowej”. Czyli ten zapis o bieżących wpływach z opłaty paliwowej nie dotyczyłby lat 2010–2015 i w tym zakresie unormowania te byłyby zgodne z art. 37i ustawy o autostradach płatnych.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Tomasz Warsza:**

Akceptujemy takie rozwiązanie.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Rozumiem, że to jest propozycja kolejnej poprawki. Rząd akceptuje, tak?

(Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury

Tomasz Warsza: Tak.)

Ja przejmuję tę poprawkę.

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

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (1)

Stwierdzam, że komisja zaaprobowała tę poprawkę.

Bardzo proszę, Panie Mecenasiu.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Szymon Giderewicz:**

Rozumiem, że rząd ustosunkował się pozytywnie również do ogólnych uwag zawartych w punkcie piątym opinii biura. I poprawka, zdaniem rządu, powinna iść w tym kierunku, żeby wyraz „projekt” zastąpić wyrazem „zadanie”.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury

Tomasz Warsza: Tak.)

W ramach tej samej poprawki dostrzegamy konieczność doprecyzowania kolejnej kwestii związanej z wartością kosztorysową zadania. Pojęcie to pojawia się w ust. 6 art. 9 i wydaje się, że należałoby to także wprowadzić w ramach ogólnych zasad, czyli w art. 9 ust. 2 pkt 1 i pkt 2.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Tomasz Warsza:**

Jest zgoda. Konsekwentnie przyjęlibyśmy taką wersję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Jaki byłby kształt tej poprawki, Panie Mecenasiu?

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Szymon Giderewicz:**

W związku z tym, że nie ma tej poprawki na piśmie, to ja pozwolę sobie odczytać ten zapis.

W art. 2:

a) w pkt 4 w lit. a przed tiret pierwszym dodaje się tiret w brzmieniu:

– pkt 1 i drugi otrzymują brzmienie:

„1) wykaz zadań w zakresie remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej, ze wskazaniem ich wartości kosztorysowej, przewidywanej wysokości finansowania ze środków Funduszu oraz pozostałych źródeł finansowania tych zadań;

2) wykaz poszczególnych kolejowych zadań inwestycyjnych, ze wskazaniem ich wartości kosztorysowej, przewidywanej wysokości finansowania ze środków Funduszu oraz pozostałych źródeł finansowania tych zadań”.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Jest zgoda ministerstwa, tak?

(*Głos z sali:* Tak.)

Ja przejmuję tę poprawkę.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki w kształcie, jaki został odczytany przed chwilą? (9)

Jednogłośnie za.

Komisja poparła tę poprawkę.

Punkt piąty mamy już za sobą.

Punkt szósty uwag biura...

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Tomasz Warsza:**

Zgadzamy się. Jest to precyzyjniejsze.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Kto z panów senatorów jest... Przejmuję tę poprawkę.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (9)

Jednogłośnie za.

Poprawka została poparta.

Punkt siódmy, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Tomasz Warsza:**

Nie zgadzamy się z tego względu, że umowa o świadczenie usług publicznych... Chcieliśmy odwołać się do art. 4 rozporządzenia z tego względu, że art. 4 zawiera istotne, konstytutywne elementy tej umowy – jak ich nie ma, to nie mówimy o umowie o świadczenie usług publicznych. I dlatego dla nas jest ważne precyzyjne odwołanie, zresztą jak spojrzymy na obecną definicję w ustawie o transporcie kolejowym, to również mamy precyzyjne odwołanie do konkretnego artykułu, a nie do całego rozporządzenia. Stąd nasz sprzeciw wobec takiej propozycji.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Bardzo proszę, ostatnie słowo przed egzekucją.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Szymon Giderewicz:**

My nie proponujemy odesłania do całego rozporządzenia, tylko wyrazy „zawierającą elementy określone w art. 4” chcemy zastąpić wyrazami „określoną w art. 3 ust. 1”, żeby jednoznacznie wynikało, że umowa, która została zdefiniowana w prawie polskim, jest identyczną umową z rozporządzenia, a nie zawierającą elementy. Oczywiście art. 4 będzie stosowany z racji tego, że rozporządzenie jest stosowane bezpośrednio. Tak że my nie widzimy takiego niebezpieczeństwa, a naszym zdaniem jest to bardziej precyzyjne odesłanie.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Warsza: Naszym zdaniem jest inaczej, z tego względu...)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

No dobrze, jest różnica zdań, nie będziemy w to wnikali, chyba że panowie senatorowie chcą, żeby kontynuować tę dyskusję.

(Głos z sali: Nie.)

Nie ma takiej chęci.

Czy ktoś przejmuje poprawkę zaproponowaną przez Biuro Legislacyjne w punkcie siódmym opinii? Pan senator Gruszka.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem poprawki zaproponowanej przez pana senatora Gruszkę? (5)

Kto z panów senatorów jest przeciwny? (3)

Kto wstrzymał się od głosu? (1)

Stwierdzam, że poprawka uzyskała poparcie większości komisji. Czyli wyszło na nasze. Uwaga ósma sformułowana w opinii, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Tomasz Warsza:**

Proponuję, by wypowiedziało się na ten temat Ministerstwo Finansów, bo Ministerstwo Finansów oczekiwałoby określenia odrębnych przepisów. Ta norma prawna

jest adresowana do dwóch podmiotów, do Ministerstwa Finansów i do samorządów, i te podmioty doskonale wiedzą, jakie to są odrębne przepisy. Jeżeli panowie senatorowie uznają, że trzeba je wszystkie wypisać... Proponuję, żeby Ministerstwo Finansów wyjaśniło, ile ustaw i przepisów należałoby dopisać. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Czy Ministerstwo Finansów jest w stanie... Bardzo proszę.

**Referendarz w Departamencie Gospodarki Narodowej
w Ministerstwie Finansów
Luiza Kaczmarczyk:**

Luiza Kaczmarczyk, Ministerstwo Finansów.

Chodzi o ustawę o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz o art. 18 ustawy o finansach publicznych. Adresatem tego uregulowania jest tylko Ministerstwo Finansów i szesnaście województw.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Mecenasiu, pan dzisiaj wygrywa wszystko...

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Szymon Giderewicz:**

To nie jest tak, że te przepisy są adresowane... rzeczywiście te przepisy będą musiały być wykonywane przez odpowiednie organy państwowe, ale one mają wpływ na obywateli. Biuro Legislacyjne stoi na stanowisku, że zgodnie z zasadami techniki i dobrą praktyką powinno się przytaczać przepisy, do których się odsyła. I ustawodawca...

(*Przewodniczący Jan Wyrowiński:* I pani dyrektor je przytoczyła, w związku z tym przyjmujemy... To wszystkie przepisy, tak?)

(*Głos z sali:* Tak.)

(*Głos z sali:* Mamy je nagrane, pan mecenas też je zapisał.)

Tak. Jeżeli zgodnie z deklaracją jest tu mowa o ustawie o dochodach jednostek samorządu terytorialnego i przepisach wykonawczych wydanych na podstawie ustawy o finansach publicznych, to jesteśmy w stanie przytoczyć brzmienie tej poprawki.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Jest zgoda rządu, żeby...

(*Głos z sali:* Jest.)

Rząd się zgadza.

Pan Senator Kogut przejmuje...

(*Senator Stanisław Kogut:* Tak.)

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki w brzmieniu, które wynika z naszych zmian? (9)

Stwierdzam, że komisja poparła poprawkę jednogłośnie.

Panowie Senatorowie, mam taką ogólną uwagę w kontekście pracy, którą wykonujemy. Mam prośbę do ministerstwa o to, aby bardziej dbać o jakość legislacyjną ustaw, które do nas trafiają, na każdym poziomie, również sejmowym, bowiem zdaje mi się, że część pracy, którą wykonujemy, wykonujemy za kogoś, a nie taka jest rola Wysokiej Izby.

Pani minister ma inne zdanie. Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:**

Panie Przewodniczący, gwoli ścisłości, bo nie chciałabym... Minister infrastruktury został wyznaczony do reprezentowania rządu w tej sprawie. I chciałabym tylko powiedzieć gwoli ścisłości, że Ministerstwo Infrastruktury i nasi pracownicy pracują bardzo często w soboty i niedziele i bardzo późno w nocy. Te poprawki wynikają akurat z tego, co zauważyły inne resorty. Nie chciałabym na nikogo skarżyć, ale muszę powiedzieć, że resort infrastruktury ma nawet wyróżnienia w pracach Rady Ministrów, dotyczące bardzo trudnych ustaw, które prowadzimy. Panie Przewodniczący, to tylko taka uwaga. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Moja uwaga miała charakter ogólny, nie była skierowana, broń Boże, do pani; wydaje mi się, że tak to jest.

Panowie Senatorowie, kto jest za przyjęciem tej ustawy w całości wraz z przyjętymi poprawkami? (5)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (4)

(Brak nagrania)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Kto będzie nas reprezentował? Współautor? Zgadza się pan Senator Owczarek?
(Senator Andrzej Owczarek: Tak.)

Czy są inne propozycje, czy jest sprzeciw wobec tej kandydatury?

Nie ma sprzeciwu. W związku z tym stwierdzam, że komisja przyjęła tę propozycję i pan senator będzie sprawozdawcą, z nadzieją, że odda jak zawsze rzetelnie atmosferę...

(Senator Stanisław Kogut: Ciężko będzie oddać atmosferę.)

...i trud naszego dzisiejszego procedowania w tej sprawie.

Proszę państwa, pozostajemy jeszcze na liniach kolejowych. W ostatnim punkcie mamy rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym. Pozostajemy wraz z panią minister i towarzyszącymi jej osobami.

Bardzo prosimy panią minister o krótką informację na temat ratio legis. Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:**

Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Tą nowelizacją ustawy o transporcie kolejowym wprowadzamy tak zwany trzeci pakiet kolejowy, czyli nowelizacja wdraża przepisy trzech aktów prawnych wchodzą-

cych w skład tak zwanego trzeciego pakietu kolejowego. Po pierwsze jest to Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Po drugie, Dyrektywa 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej. I, po trzecie, dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty. Te akty są nazywane trzecim pakietem kolejowym.

Rozporządzenie dotyczące praw i obowiązków pasażerów wchodzi w życie 3 grudnia 2009 r. Przepisy te zobowiązują między innymi przedsiębiorstwa kolejowe oraz zarządców stacji do zapewnienia pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, które podróżują koleją, nakładają odpowiedzialność za utratę połączeń, odwołania i opóźnienia pociągów. Rozporządzenie wymaga wyznaczenia organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia. W projekcie ustawy organem odpowiedzialnym jest prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Ze stosowania rozporządzenia zwolnione mogą być przewozy miejskie, podmiejskie i przewozy regionalne, co jest wprowadzone na mocy rozporządzenia. Ustawa dokonuje zwolnienia, mając na względzie możliwości finansowe i infrastrukturalne tych podmiotów. Przewidziane natomiast jest stosowanie przepisów, które są niezbędne z punktu widzenia interesów pasażerów, w szczególności osób niepełnosprawnych, oraz tych przepisów, które muszą być stosowane zgodnie z rozporządzeniem. W odniesieniu do połączeń krajowych dalekobieżnych oraz międzynarodowych wyłączone to zostało dla wszystkich połączeń do 30 czerwca 2011 r., a następnie od 1 lipca 2011 r. na okres nie dłuższy niż do 3 grudnia 2014 r. Projekt ustawy przewiduje możliwość dwukrotnego przedłużania zwolnienia na wniosek zainteresowanego podmiotu za każdym razem na okres, który nie przekracza pięciu lat. Zwolnienie na połączenia krajowe dalekobieżne oraz międzynarodowe na mocy tego projektu ustawy będzie przyznawane w drodze rozporządzenia wydawanego przez ministra infrastruktury albo ministra właściwego do spraw transportu po uprzednim zgłoszeniu przez zainteresowane podmioty.

Jeżeli chodzi o dyrektywę liberalizacyjną, powinna ona być wdrożona do 4 czerwca 2009 r. Jej wdrożenie polega na otwarciu z dniem 1 stycznia 2010 r. rynku dla międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich wraz z prawem do zapewnienia podróżnym możliwości wsiadania na każdej stacji znajdującej się na trasie międzynarodowej i wysiadania na innej takiej stacji, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim. Nadzór nad przestrzeganiem tego ma prezes Urzędu Transportu Kolejowego, który może ograniczyć dostęp do infrastruktury dla przewoźników mających siedzibę poza granicami kraju, gdy zagrożona jest równowaga ekonomiczna krajowych usług publicznych; jest przewidziane takie rozwiązanie. W projekcie tej ustawy również przyjęto, że decyzja w tym zakresie podejmowana będzie przez prezesa UTK w drodze decyzji administracyjnej, co zapewni możliwość trybu odwoławczego, czyli skorzystania ze środków prawnych przysługujących w takim przypadku. Oczywiście od decyzji prezesa UTK można będzie się odwołać na mocy tej nowelizacji do Sądu Okręgowego w Warszawie i Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Przepisy dyrektywy, która reguluje uprawnienia maszynistów, wymagają stworzenia nowego systemu uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów, obejmującego procedurę i warunki wydawania licencji i świadectw, szkolenia oraz egzaminy. W niniejszym projekcie na prezesa UTK nałożono dodatkowe obowiązki w zakresie przede mnie wspomnianym. Przepisy dyrektywy będą wprowadzone w życie stopniowo. Rejestry licencji i świadectw zostaną utworzone do grudnia 2010 r., od grudnia 2010 r. wydawane będą licencje i świadectwa maszynistom wykonującym przewozy transgraniczne, kabotażowe lub towarowe w innym państwie, a do 2017 r. wszyscy maszyniści zobowiązani są posiadać licencje i świadectwa zgodne z dyrektywą dotyczącą uprawnień maszynistów. To pokrótce tyle, jeśli chodzi o zawartość trzeciego pakietu kolejowego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję pani minister za zwięzłość.

Panowie Senatorowie, czy są jakieś uwagi? Widzę, że pan senator Kogut ma uwagi.

Senator Stanisław Kogut:

Ja mam dwie poprawki, uzgodniłem je z Biurem Legislacyjnym.

W art. 14a ust. 3 – trzeba byłoby dodać wyrazy: „oraz przez sprzedawcę biletów lub operatora turystycznego obowiązków wynikających z art. 19 ust. 2 rozporządzenia”, to jest unijne rozporządzenie nr 1371/2007/WE. I w art. 15 słowa: „mają prawo wstępu na obszary kolejowe i na bocznice kolejowe oraz do pomieszczeń związanych z prowadzeniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz do pojazdów kolejowych wraz z prawem przejazdów w pociągach i pojazdach kolejowych”. To są te poprawki.

Panie Przewodniczący, składam je na pana ręce. Biuro Legislacyjne je zaakceptowało. Sądzę, że ministerstwo też zaakceptuje.

Pani Minister, mam tylko jedno pytanie. Faktycznie zgodnie z prawem unijnym będą wjeżdżać prywatni przewoźnicy i my tu nie mamy za wiele do powiedzenia. Ja chciałbym zapytać o badania maszynistów. Moim zdaniem brakuje tu zapisu o medycynie kolejowej, bo nie wszyscy przechodzą takie badania. Żeby znowu nie było tak – nie chcę wracać do ideologii, mówić o stocznjach i tak dalej – że my nie zabezpieczyliśmy badań pracowniczych wykonywanych przez medycynę kolejową. Czy to musi być tutaj zapisane, czy nie? Niech mi ktoś to bardzo krótko powie. No nie ma co... bo ta ustawa jest dobrze zrobiona.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Pani minister wypowie się w tej sprawie? Czy Ministerstwo Zdrowia?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:**

Jest zapewnione badanie maszynistów w tym zakresie.

(Głos z sali: Przez medycynę kolejową; dokładnie jest to wskazane.)

(Senator Stanisław Kogut: Dziękuję serdecznie. Chciałem, żeby to było zapisane.)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Czyli ta wątpliwość pana senatora została rozwiana.

(*Głos z sali:* Ja mogę przeczytać, żeby...)

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

(*Senator Stanisław Kogut:* Drodzy Państwo, ja to znam.)

Zapisane, zaprotokołowane.

(*Senator Stanisław Kogut:* Jest zapisane, nie ma sprawy.)

Szanowni Państwo, Panowie Senatorowie, Biuro Legislacyjne zgłosiło sześć poprawek, tak?

(*Głos z sali:* Tak.)

I te dwie pana senatora.

Czy ktoś z państwa chce zabrać głos? Nie.

Przystępujemy do głosowania...

Jeszcze pan mecenas, bardzo proszę.

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

Dwa słowa, bo nie wszystkie poprawki są skonkretyzowane, niektóre mają tylko formę uwag ogólnych. Może ja bym przedstawił szybko te uwagi, żeby rząd się mógł odnieść.

Zacznę od uwagi z punktu drugiego uwag ogólnych, chodzi o art. 22 ust. 1. Nowela wprowadza do ustawy dwie nowe instytucje – świadectwa maszynistów i licencje maszynistów. Licencja maszynistów jest wydawana maszynistom w drodze decyzji administracyjnej i w trybie postępowania administracyjnego. Wątpliwość budzi tu tryb postępowania w sprawie świadectwa maszynistów. Świadectwa maszynistów mają być wydawane przez przewoźników i zarządców, którzy ustanowią specjalne procedury wydawania świadectwa maszynisty, mają określić tryb wydawania świadectwa, aktualizacji danych w nim zawartych, jego zawieszania, cofania oraz odwoływania się od decyzji dotyczącej wydania świadectwa. Po pierwsze, użyto określenia „decyzja”, które zgodnie z praktyką oznacza, że jest to decyzja administracyjna, jeżeli się go używa w akcie normatywnym. Po drugie, delegowanie takiej materii do procedur wewnętrznych, czyli do aktów o charakterze wewnętrznym, niemających charakteru aktów prawa powszechnie obowiązującego, może rodzić wątpliwości, czy jest spełniony wymóg zachowania formy ustawy dla przepisów, które regulują prawa i obowiązki obywateli, ponieważ od wydania albo niewydania świadectwa maszynisty zależy możliwość wykonywania przez niego pracy. To jest taka ogólna uwaga.

Druga ogólna uwaga dotyczy ust. 4a dodawanego do art. 13. Zapisano, że prezes Urzędu Transportu Kolejowego jest właściwy do rozpatrywania skarg w sprawach, o których mowa w art. 22b ust. 4, a przepis ten mówi jedynie o procedurach wydawania świadectw maszynisty. W związku z tym nie wiadomo, czy skargi mają dotyczyć procedur, czy też decyzji. Wydaje się, że właściwe byłoby doprecyzowanie tego przepisu.

Kolejna uwaga dotyczy art. 2 noweli, ten przepis wskazuje wyłączenia w zakresie stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. I ten przepis ma obecnie formę przepisu przejściowego, czyli przepisu, który co do zasady ma mieć charakter czasowy, on się wyczerpie po pewnym okresie jego obowiązywania. Ale treść art. 2 wskazuje, że jest to przepis merytoryczny, który ma obo-

wiązywać przez cały czas funkcjonowania ustawy, w związku z tym powinien się znaleźć gdzieś w ustawie, być może w artykule dodanym po art. 3.

Pozostałe propozycje to poprawki o charakterze legislacyjnym, nie będę ich omawiał. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Proszę o odniesienie się do tych opinii.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Tomasz Warsza:**

Nie zgadzamy się ani z pierwszą, ani z drugą uwagą. Pan przeniósł to na działania organów administracji, a my, mówiąc o świadectwach, mówimy o stosunku pracodawca – pracownik. Może użyliśmy złego słowa, to może być nie decyzja, tylko rozstrzygnięcie, ale to są sprawy regulowane na gruncie prawa pracy. W tym modelu, który obecnie funkcjonuje, jest tak samo – są powoływane zakładowe komisje, które dają uprawnienia do kierowania pojazdem kolejowym. Musimy odłączyć działanie administracji publicznej w postaci regulatora, czyli UTK, gdzie mamy decyzję administracyjną i mówimy o licencji. W przypadku licencji chodzi o minimum kompetencji, żeby móc prowadzić taki pojazd, natomiast świadectwo jest na konkretny szlak, na konkretną linię, na konkretną infrastrukturę, i to pracodawca bierze odpowiedzialność za tego człowieka, że on potrafi to uczynić. Jestem bardzo przeciwny takiemu rozwiązaniu, bo ono prowadzi na manowce.

Druga sprawa, którą pan podjął, jest dość istotna, i to jest kwestia skarg. Skargi są na system, a nie w konkretnych sprawach, bo UTK nie może wnikać w relacje pracownik – pracodawca. On reguluje rynek i musi sprawdzić, czy procedury bezpieczeństwa są właściwie zapisane i we właściwy sposób realizowane. Jeżeli one nie są we właściwy sposób realizowane, to art. 66, do którego proponujemy zmiany, mówi, jakie kary mogą być stosowane. Mamy taki system, że jest skarga i jest kontrola, jest sprawdzenie i jest sankcja polegająca na karze pieniężnej. Abstrahujemy od relacji pracownik – pracodawca, bo od tego są sądy pracy w Polsce. Jeżeli pracownik jest niezadowolony i uważa, że jego prawa pracownicze zostały naruszone, to może zwrócić się do sądu pracy i na warunkach ogólnych żądać zadośćuczynienia. To by było tyle, jeśli chodzi o do dwie pierwsze uwagi.

A jeśli chodzi o uwagę trzecią, to zgadzamy się z panem mecenasem. Faktycznie nie jest to przepis interporalny, tylko przepis o charakterze merytorycznym. Art. 3a jest doskonałym miejscem, żeby go wprowadzić, między definicjami a zakresem działania ustawy.

Co do uwag szczegółowych, zgadzamy się z tymi uwagami, tylko prosilibyśmy, żeby było konsekwentnie, żeby jeśli się zmienia pewne wyrazy, zmienić je w całej ustawie. Myślę, że Biuro Legislacyjne sobie z tym doskonale poradzi i nie trzeba tego omawiać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Czyli pozytywny stosunek jest tylko do tego, co wyniknąć powinno z punktu trzeciego uwag Biura Legislacyjnego.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Warsza: Do punktu trzeciego opinii i uwag szczegółowych.)

Panie Mecenasiu, jeżeli chodzi o punkt trzeci, to będzie to odrębna poprawka, tak?

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

Ta poprawka będzie polegała na tym, że treść art. 2 zostanie przeniesiona do art. 1, i to będzie art. 3 dodany po art. 3a ustawy nowelizowanej.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Tomasz Warsza:**

Tak, zgadzamy się.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Nie ma innych uwag, pytań.

Szanowni Panowie Senatorowie, przejmuję tę poprawkę. Przegłosujemy ją jako pierwszą.

(Senator Stanisław Kogut: Pan legislator nie ustosunkował się do moich poprawek.)

Panie Mecenasiu, czy chciałby pan się odnieść do tych poprawek?

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

Są to poprawki o charakterze merytorycznym, one z legislacyjnego punktu widzenia nie budzą emocji.

(Głos z sali: Merytorycznie też są słuszne.)

(Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Warsza: Tak.)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Oczywiście, Panie Przewodniczący. Pan przewodniczący cały czas wywiera na mnie pewien nacisk emocjonalny, że tak powiem, ale sympatyczny. Niemniej czuję się trochę spięty.

Panowie Senatorowie, przystępujemy...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Bardzo proszę, już trzecią godzinę pracujemy, zaraz będzie przerwa, taka ostateczna.

(Głos z sali: Dłuższa.)

Tak, do następnego tygodnia.

Proszę panów, poprawka, która wynika z punktu trzeciego uwag, została sformułowana przez pana mecenasa.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (7)

Poprawka została przyjęta jednogłośnie.
Poprawki zgłoszone przez Biuro Legislacyjne w punkcie czwartym, jest ich pięć. Przejmuję wszystkie...
(*Wypowiedź poza mikrofonem*)
Bardzo proszę, Panie Mecenasiu.

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

Poprawka zgłoszona przez pana senatora Koguta do art. 15 wyklucza się z poprawką Biura Legislacyjnego, tą z punktu drugiego, w sprawie przedmiotowego...

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Tak, dobrze. Przejmuję poprawki: pierwszą, trzecią, czwartą i piątą z tej propozycji. Proszę panów, kto z panów jest za przyjęciem poprawki pierwszej zawartej w punkcie czwartym propozycji poprawek? (7)
Jednogłośnie za.
Przechodzimy do pierwszej poprawki pana senatora Koguta.
Bardzo proszę.

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

To jest zmiana dotycząca nadania nowego brzmienia w dodawanym do ustawy art. 14a ust. 3.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki zgłoszonej przez pana senatora Koguta? (7)
Jednogłośnie za.
Stwierdzam, że została ona przyjęta.
Pan mecenas będzie uprzejmy powiedzieć, w którym momencie powinniśmy głosować nad tą drugą poprawką.

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

Teraz. Druga poprawka pana senatora Koguta to jest poprawka, która nadaje nowe brzmienie art. 1 pkt 6 noweli, chodzi o dostępność...

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Jest większa dostępność...
Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (6)
Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (1)

Stwierdzam, że poprawka została przyjęta przez panów senatorów.

Poprawka trzecia w punkcie czwartym w zestawieniu poprawek Biura Legislacyjnego.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (7)

Jednogłośnie za.

Stwierdzam, że poprawka została przyjęta.

W tym samym zestawieniu poprawek poprawka zaproponowana jako czwarta.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (7)

Jednogłośnie za.

Stwierdzam, że poprawka została przyjęta.

Wreszcie poprawka piąta w tym samym zestawieniu.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (7)

Jednogłośnie za.

Rozpatrzyliśmy wszystkie poprawki.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym w całości wraz z przyjętymi poprawkami? (7)

Jednogłośnie za.

Kto z panów senatorów zgłasza wolę bycia senatorem sprawozdawcą?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Senator Banaś.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Stwierdzam, że komisja przyjęła tę kandydaturę.

(Głos z sali: Jednogłośnie.)

Bez sprzeciwu, jednogłośnie.

Pani Minister, bardzo dziękuję za aktywną obecność. Dziękuję wszystkim państwu, którzy przybyliście na posiedzenie komisji. Dziękuję panom senatorom.

Zamykam posiedzenie komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 42)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851