



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

**Zapis stenograficzny**  
**(230)**

18. posiedzenie  
Komisji Samorządu Terytorialnego  
i Administracji Państwowej  
w dniu 6 maja 2008 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (druk senacki nr 130, druki sejmowe nr 301, do druku 301, 362, 362-A).

*(Początek posiedzenia o godzinie 17 minut 02)*

*(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Mariusz Witeczak)*

**Przewodniczący Mariusz Witeczak:**

Dzień dobry państwu.

Otwieram osiemnaste posiedzenie Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej.

Dzisiaj w porządku obrad mamy rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.

Witam zaproszonych gości, witam przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, PKP, PKP „Przewozy Regionalne”, PKP PLK. Będą państwo oczywiście mieli okazję zabrać głos.

Ustawa nie budziła w Sejmie kontrowersji, została poparta niemal jednomyślnie. Rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” zasadza się właściwie na dodaniu rozdziałów 4b i 4c, które regulują sferę rekompensat i pożyczek dla PKP.

W pierwszej kolejności poproszę o zabranie głosu przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, potem Biuro Legislacyjne i otworzę dyskusję.

Bardzo proszę.

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

Jadwiga Stachowska, Ministerstwo Infrastruktury. Jestem dyrektorem Departamentu Kolejnictwa.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Bardzo przepraszam, ale ma tutaj dotrzeć pan minister Jarmuziewicz, może więc tylko krótko przedstawię ustawę.

Przyjęta przez Sejm Rzeczypospolitej w dniu 25 kwietnia 2008 r. ustawa o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” zawiera dwie bardzo ważne dla rządu kwestie, to znaczy oddłużenie spółki PKP „Przewozy Regionalne” i jej usamorzadowanie. Są to główne kwestie zawarte w tym projekcie ustawy.

Przyjęto w niej rozwiązanie, że spółka Przewozy Regionalne otrzyma w ciągu dwóch lat – pierwotnie zakładano, że będą to trzy lata, a to wprowadzono po zmianie naszej propozycji już w Sejmie – dotację w wysokości 2 miliardów 160 milionów zł. Dotacja

---

ta będzie rekompensatą strat, jakie poniosła ta spółka w związku z wykonywaniem przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia służby publicznej czy usług publicznych w okresie przed naszym wejściem do Unii Europejskiej, czyli od 1 października 2001 r., od kiedy ta spółka podjęła działalność przewozową, do dnia 30 kwietnia 2004 r.

Jak ta rekompensata będzie przekazywana? Spółka Przewozy Regionalne otrzyma kwotę 500 milionów zł do 31 lipca 2008 r., 883 miliony zł do 30 listopada 2008 r., a pozostałą kwotę 777 milionów zł do 30 listopada 2009 r.

Z jakich środków będzie to sfinansowane? Na rekompensaty dla Przewozów Regionalnych zostaną przeznaczone środki, które normalnie są przewidziane na inwestycje infrastrukturalne, ale w części dotyczącej kolejnictwa, a więc na inwestycje kolejowe i na utrzymanie oraz remonty infrastruktury kolejowej.

Spółka Przewozy Regionalne ma obowiązek ustawowy, żeby środki, które otrzyma, natychmiast przeznaczyć na spłatę swoich zobowiązań, ponieważ w okresie, kiedy świadczyła usługi publiczne i nie otrzymywała stuprocentowej rekompensaty za ich świadczenie, nie mogła się wywiązać ze swoich zobowiązań wobec wierzycieli. Są to głównie wierzyciele z grupy PKP, takie jak Polskie Linie Kolejowe, PKP „Cargo” czy Energetyka, jak również spółka matka, czyli PKP SA.

Jak powiedziałam, środki, które otrzyma spółka Przewozy Regionalne, będą pochodziły z części, która normalnie idzie na infrastrukturę kolejową, trzeba więc je wyrównać spółce Polskie Linie Kolejowe, ponieważ musi ona wykonywać swoje podstawowe zadania, czyli inwestycje, i utrzymywać linie kolejowe. Wobec tego przyjęto rozwiązanie, że spółce matce PKP SA zostanie udzielona z budżetu państwa pożyczka w kwocie 1 miliarda 860 milionów zł, podzielona, można powiedzieć, w dwóch transzach. Jedna transza w roku bieżącym, w kwocie 1 miliarda 383 milionów zł, pozostała kwota w roku następnym.

PKP SA przeznaczy te środki, zgodnie z ustawą, na dokapitalizowanie spółki Polskie Linie Kolejowe, które wykorzystają je na realizację swoich podstawowych zadań wynikających z programów inwestycyjnych, czyli na inwestycje, utrzymanie i remonty linii kolejowych.

Chciałabym jeszcze zaznaczyć, że ten projekt... Aha, jeszcze jedna kwestia, a mianowicie kwestia usamorządowania, która jest tutaj bardzo ważna. Mianowicie PKP SA powinna, zgodnie z wszelkimi zasadami i kodeksem cywilnym, zwrócić pożyczki. Zakładamy, że w zasadzie pożyczka może być spłacona w formie pieniężnej, ale dopuszcza się także to, że będzie spłacona w innej formie, mianowicie udziałami spółki Przewozy Regionalne, a jeżeli tych udziałów zabraknie, to akcjami Polskich Linii Kolejowych.

W momencie gdy Skarb Państwa przejmie udziały Przewozów Regionalnych, przekaze je nieodpłatnie, na podstawie tej ustawy, samorządom województw. Tak właśnie będzie wyglądała procedura usamorządowania spółki Przewozy Regionalne. Liczbę udziałów, które zostaną przekazane samorządom województw, będzie określało rozporządzenie Rady Ministrów, biorąc pod uwagę kryteria określone w projekcie ustawy.

Chciałabym powiedzieć, że projekt ten był szeroko konsultowany z samorządami województw, a także z naszymi partnerami społecznymi, czyli z organizacjami związkowymi, które działają w PKP, i mogę powiedzieć, że samorzady województw w zasadzie generalnie zgadzają się z tym oddłużeniem i z usamorządowaniem przewozów regionalnych. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Mariusz Witczak:**

Dziękuję serdecznie, Pani Dyrektor.

Dotarł do nas pan minister Tadeusz Jarmuziewicz. Witamy pana ministra bardzo serdecznie, cieszymy się, że...

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

Chciałbym przeprosić, ale dzisiaj zastępuję ministra Grabarczyka, nie ma też jeszcze dwóch podsekretarzy stanu i stąd moje spóźnienie. Może za dużo mi się zbiegło...

**Przewodniczący Mariusz Witczak:**

Nic nie szkodzi, zmieścił się pan minister w kwadransie akademickim, tak że nie ma problemu.

Panie Ministrze, bardzo proszę, czy chciałby pan zabrać głos i coś dodać?

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

Nie, to była ta moja część, pani Jadwiga odebrała mi moją kwestię, ja miałem to wygłosić.

Rzeczywiście całym sensem tego przedsięwzięcia jest usamorządowanie, reszta to technika, jak dojść do tego rozwiązania. Państwo z pewnością wiedzą, że w wyniku poprawek Sejmu mamy przyspieszenie harmonogramu. Naciskał na to Sejm, szczególnie zaś posłowie z Komisji Infrastruktury, i cała ta procedura jest przyspieszona bodajże o dwa lata, bo ostatnia wpłata rat do Przewozów Regionalnych miała nastąpić w 2011 r., a cały cykl zamyka się w 2009 r., i to już w listopadzie. Mamy przyzwolenie ministra finansów, tak że...

*(Przewodniczący Mariusz Witczak: I damy radę, Panie Ministrze, z tym przyspieszeniem?)*

Jeżeli mówi minister finansów...

*(Przewodniczący Mariusz Witczak: Pan minister popiera te poprawki, tak?)*

Jeżeli tak mówi minister finansów, jest to uzgodnione, tak że... Zresztą już zostało to przegłosowane.

**Przewodniczący Mariusz Witczak:**

Dziękuję serdecznie.

Poproszę pana mecenasa z Biura Legislacyjnego o opinię na temat kwestii formalnoprawnych.

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

Ustawa nie budzi zastrzeżeń legislacyjnych. Chciałbym tylko zwrócić uwagę komisji na pewną wątpliwość, która się może wiązać z art. 2 noweli. Przepis ten wskazuje źródło finansowania dotacji mającej stanowić rekompensatę za straty poniesione

przez PKP w związku z wykonywaniem przewozów pasażerskich od października 2001 r. do kwietnia 2004 r. Stanowi on, że dotacja ma być wypłacana ze środków, o których mowa w art. 5 ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego. Przepis ten mówi też, że wydatki związane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem, ochroną i zarządzaniem infrastrukturą transportu lądowego finansowaną lub dofinansowaną przez ministra właściwego do spraw transportu ustala się w ustawie budżetowej w wysokości nie niższej niż 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych. Przepis podobnej treści znajduje się również w ustawie budżetowej na rok 2008. Nasze wątpliwości budzi to, czy na podstawie tak sformułowanego przepisu można wypłacić rekompensatę straty poniesionej przez PKP i czy taka rekompensata mieści się w zakresie przepisów obejmujących budowę, przebudowę, remonty, utrzymanie, ochronę i zarządzanie infrastrukturą transportu lądowego. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Mariusz Witczak:**

Dziękuję, Panie Mecenasiu.

Pani Dyrektor, bardzo proszę o ustosunkowanie się do tych sugestii.

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

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chciałabym powiedzieć, że przepis ten był oczywiście konsultowany i jest zaakceptowany przez Rządowe Centrum Legislacji, ale już wcześniej był taki precedens, że ze środków wymienionych w art. 5 ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego dofinansowywaliśmy przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe. Zapisane to było w ten sam sposób. Nawet sejmowa komisja transportu – bo taka była wtedy zmiana, my proponowaliśmy zmianę do samej ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego – stwierdziła, że lepiej przygotować przepis przejściowy, który nie będzie wprowadzał złej formuły prawnej do zasadniczej ustawy, żeby to się nie utrzymało, żeby to była sytuacja wyjątkowa. W tej sytuacji, ponieważ ona też jest wyjątkowa, gdyż środki te tylko w ciągu tych dwóch lat będą przeznaczone na inne cele, w pozostałych zaś na finansowanie infrastruktury, proponujemy zapis uzgodniony i zaakceptowany przez Rządowe Centrum Legislacji. Dziękuję.

**Przewodniczący Mariusz Witczak:**

Dziękuję bardzo.

Czy pan mecenas chciałby jeszcze coś dodać? Nie.

W takim razie otwieram dyskusję i bardzo proszę o zabranie głosu pana senatora Dajczaka.

**Senator Władysław Dajczak:**

Chciałbym prosić o krótką informację, ponieważ z pracy w samorządzie pamiętam, kiedy PKP „Przewozy Regionalne” zwracały się do sejmiku z prośbą o dofinansowanie.

sowanie swojej działalności i oczywiście zawsze była dyskusja na temat przedstawianych kosztów i samorząd przeważnie je kwestionował, w związku z tym chciałbym coś bliżej usłyszeć na temat tej kwoty 2 miliardów 160 milionów zł: jak ona została ustalona, kto ją weryfikował, skąd się wzięła?

**Przewodniczący Mariusz Witczak:**

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

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

Kwota, o której pan powiada, bodajże 2 miliardy 160 milionów zł, jest efektem tego, że od 2001 do 2004 r. Przewozy Regionalne wygenerowały tyle długu w stosunku do grup holdingu. Jest to efekt rachunku ekonomicznego: tyle zalegają Polskim Liniom Kolejowym, Cargo, Energetyce. Jest to obrót gospodarczy nieuregulowany, czyli po prostu zaległości tego przedsiębiorstwa. To nie jest efekt dyskusji z samorządem, tylko efekt gospodarczy, jaki zaistniał w wyniku pozostawienia przewozów regionalnych w obszarze rynkowym. Projekt ten się nie obronił, narosło tyle długu i coś z tym trzeba zrobić.

**Przewodniczący Mariusz Witczak:**

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos?

Bardzo proszę, pan senator Jurcewicz.

**Senator Stanisław Jurcewicz:**

Mam pytanie: czy przy usamorządowaniu zostanie uwzględniona także, i w jakim momencie, sprawa związana ze środkami trwałymi? Na konwencji marszałków w Szczecinie marszałkowie wyrazili zaniepokojenie związane z majątkiem, gdyż sprawy finansowe, ewentualnie wyliczenie udziałów, sporządza się na 31 grudnia 2006 r., co oznacza, że, niestety, przy niezbyt racjonalnej gospodarce Przewozów Regionalnych były likwidowane dziesiątki kursów, a decyzje co do konieczności ich likwidacji nie zawsze były podejmowane właściwie. To jedno.

Drugie: może pan minister będzie uprzejmy odpowiedzieć, czy będzie zapewniony dostęp do środków finansowych związanych z inwestycjami i z modernizacjami, bo po kilku latach rozmów ze szczeblem regionalnym kolei mam dużą niepewność co do tego.

I jeszcze jedno pytanie: czy będzie zapewnione – a jeśli tak, to na jakim poziomie – zrekompensowanie dochodów samorządów z tytułu przewozów międzywojewódzkich? To budziło niepokój, cieszę się ogromnie, że ten ruch nastąpił, bo myślę, że przewozy regionalne będą dużo bardziej efektywne.

**Przewodniczący Mariusz Witczak:**

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

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

Panie Senatorze, ze względu na szczegółowość pytań poproszę panią dyrektor Marię Wasiak, żeby udzieliła panu wyczerpującej odpowiedzi.

**Przewodniczący Mariusz Witczak:**

Dziękuję bardzo i bardzo proszę panią dyrektor.

Gdyby jednak miały to być długotrwałe informacje, można część z nich przekazać panu senatorowi na piśmie. Proszę zdecydować.

**Dyrektor Promocji i Spraw Społecznych  
w Polskich Kolejach Państwowych SA Maria Wasiak:**

Dziękuję bardzo.

Postaram się odpowiedzieć w głównych zarysach, a jeżeli pan senator chciałby to poszerzyć, uzupełnimy odpowiedź pisemnie.

Nie wiem, czy dobrze zrozumiałam pierwsze pytanie, ale wydaje mi się, że dotyczy ono sytuacji, w jakiej Przewozy Regionalne będą przekazywane samorządom. Przyjęliśmy zasadę, że spółka Przewozy Regionalne będzie podzielona na część związaną z wykonywaniem przewozów regionalnych, czyli tych, które są w kompetencjach własnych samorządu, i na część wykonującą przewozy międzywojewódzkie, której dofinansowanie i organizowanie leży w kompetencjach ministra infrastruktury. Podział odbywa się w trybie kodeksu spółek handlowych, z zachowaniem wszystkich zasad podziału majątku oraz przypisanych do nich zobowiązań i uprawnień, jakie są w kodeksie spółek handlowych.

Jest to ogólna odpowiedź, zakładamy więc, że projekt tego podziału, ponieważ wymaga on trybu sądowego, podlega opiniowaniu przez biegłego sądowego. Jak wynika z naszego harmonogramu, opinia ta będzie wydawana przez biegłego sądowego w lipcu. Wyłoniona w ten sposób spółka Przewozy Regionalne będzie przedmiotem operacji, o której mowa w ustawie, czyli wszystkie udziały własnościowe w tej spółce zostaną przekazane przez PKP SA Skarbowi Państwa i dopiero potem nastąpi dalszy skutek dla strony samorządów.

Stan tej spółki jest kwestią bieżącego nadzoru. My jesteśmy otwarci na dopuszczenie samorządów do wglądu w organy korporacyjne spółki. Mamy nadzieję, że nastąpi to w najbliższych dniach, tak żeby samorząd mógł mieć wcześniej dostęp do tych danych i wyrobić sobie zdanie na ten temat. Oczywiście samorząd będzie miał dostęp i do opinii audytora, i do wszystkich opinii, które decydują o wiarygodności informacji o spółce.

To w takim dużym skrócie, Panie Senatorze. Gdyby były dodatkowe pytania, to oczywiście...

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

Pan, Panie Senatorze, podniósł wątek zwijanych linii regionalnych, a to jest efekt tego, o czym mówiłem przed chwileczką. To znaczy gdy w 2001 r. zostawiono spółkę samą sobie i między 2001 r. a 2004 r. coraz bardziej podupadała ona finansowo, w sumie było to ponad 2 miliardy zł, to w odruchu obronnym zwijała ona linie. Pa-



miętam – od jedenastu lat jestem parlamentarzystą – że był taki czas, że były linie o opłacalności rzędu 1%, czyli zwrot pieniędzy z biletów wynosił 1%, a bywało i mniej. Pani dyrektor, pani Maria, z pewnością to potwierdzi. Myśmy przyjęli na początku regulę, że będzie to od 25% w górę zwrotu biletów, czyli też gwałt ekonomiczny, prawda? Spółka pozostawiona sama sobie musiała doprowadzić do takiej sytuacji jak dzisiaj.

**Przewodniczący Mariusz Witczak:**

Pan senator chciałby jeszcze dopytać. Bardzo proszę.

**Senator Stanisław Jurcewicz:**

Czy w audytach będą wyodrębnione koszty działalności spółek w poszczególnych województwach?

**Dyrektor Promocji i Spraw Społecznych  
w Polskich Kolejach Państwowych SA Maria Wasiak:**

Na dzisiaj są już one wyodrębniane, bo dane te są potrzebne do zawierania kontraktów z województwami. To ma kilkuletnią historię. Sposób wyodrębniania, kontrolowanie tego, był poddawany, w różnym stopniu, różnego rodzaju kontrolom i ze strony ministerstwa finansów, i ze strony samorządów. Mogę powiedzieć, że jest to coraz bardziej przezroczysty proces. Zawsze można mieć różne spojrzenie na to, czy lepiej puścić pociąg do takiej miejscowości, czy do innej. Na ten temat zawsze trwa jakiś spór, ale wydaje nam się, że będzie on lepiej rozstrzygany przez samorzady niż z pozycji centrali PKP SA. Taka jest idea tego przekazania.

**Senator Mariusz Witczak:**

Bardzo dziękuję.  
Pan przewodniczący Ortyl, bardzo proszę.

**Senator Władysław Ortyl:**

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, Szanowni Państwo, w art. 33 jest mowa o tym, że zostanie wydane rozporządzenie, które określi liczbę udziałów. Ja chciałbym wiedzieć, czy jest już projekt tego rozporządzenia. Czy samorzady wiedzą, jaka to będzie mniej więcej liczba udziałów? Bo oczywiście w technice legislacyjnej jest normą, że nowelizacji tej może towarzyszyć projekt takiego rozporządzenia.

I pytanie kolejne. Art. 33s mówi o tym, że przeznaczone zostaną środki z pożyczki na podwyższenie kapitału PLK. Podwyższenie to będzie przeznaczone na inwestycje kolejowe, które będą obejmowały linie o znaczeniu państwowym, a także na remont i utrzymanie infrastruktury kolejowej w celu zmniejszenia kosztów i wysokości opłat za korzystanie z niej. Ostatnia część tego zdania budzi trochę moje wątpliwości, dlatego bym prosił o wyjaśnienie i doprecyzowanie tej informacji.

Chciałbym też zapytać, kiedy będzie nowelizacja rozporządzenia, w którym są opisane linie kolejowe o znaczeniu państwowym. Myślę, że fakt przekazania tych udziałów do samorządów i ten moment jest czasem, kiedy należałoby tę nowelizację i tę zmianę zrobić, bo rozumiem, że nie jest to rozporządzenie wydane raz na zawsze, lecz w jakimś trybie i czasie powinno być nowelizowane.

Chciałbym też zapytać, czy środki, które się przeznaczają na uregulowanie tych zaległości w obrocie nieuregulowanym, jak to powiedział pan minister, zawierają także odsetki karne, które Przewozy Regionalne wystawiły dla innych spółek PKP.

**Przewodniczący Mariusz Witczak:**

Dziękuję.

Bardzo proszę, Panie Ministrze. Proszę dysponować głosami załogi Ministerstwa Infrastruktury.

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

Tak, tak, tak. Ja też się zainteresowałem przed spotkaniem z państwem treścią rozporządzenia. Jeśli chodzi o klucz, jakim się posługiwano, konstruując to, mogę państwu zaraz przytoczyć procenty, kto ile będzie miał w tej spółce. Oczywiście brano pod uwagę długość linii na terenie województwa, populację, i tam było jeszcze chyba...

*(Głos z sali: Czas eksploatacji.)*

Tak, czas eksploatacji, czyli liczba przejechanych kilometrów. To były trzy podstawowe kryteria i na ich podstawie skonstruowano tabelę, która, jak mi tu podpowiada pani dyrektor, jest po konsultacjach.

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

To znaczy jest w konsultacjach międzyresortowych. Poszła też do samorządów, do konwentu marszałków.

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

Proszę nie traktować docelowo tego, co państwu w tej chwili przeczytam, jak to się układa pomiędzy województwami: dolnośląskie – 7,5; kujawsko-pomorskie – 5,9; lubelskie – 5,6; lubuskie – 3,7; łódzkie – 5,8; małopolskie – 6,4; mazowieckie – 11,7; opolskie – 3,5; podkarpackie – 4,9; podlaskie – 3,8; pomorskie – 7,4; śląskie – 9,5; świętokrzyskie – 3,1; warmińsko-mazurskie – 5,4; wielkopolskie – 9,9; zachodniopomorskie – 5,9. Taka jest propozycja, która prawdopodobnie przejdzie, ale ja mówię o wersji roboczej, jaką mamy dzisiaj, bo pan senator prawdopodobnie o to pytał. Jeśli zaś chodzi o dalsze pytania techniczne, to jak pan przewodniczący sugerował, wesprę się panią dyrektor.

**Przewodniczący Mariusz Witczak:**

Bardzo proszę.

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

Pan senator pytał, dlaczego w art. 33s ust. 2 występuje zapis, że środki finansowe uzyskane w wyniku podwyższenia kapitału zakładowego PLK zostaną przeznaczone na realizację inwestycji, a następnie na remont i utrzymanie infrastruktury w celu zmniejszenia kosztów. Otóż dokładnie przytoczono przepisy ustawy o transporcie kolejowym, tak że te środki mają być przeznaczone, z podwyższenia kapitału w PLK, na ten sam cel, na który są przeznaczone środki z budżetu, czyli nie może ona dysponować tymi środkami dowolnie. Mimo że będzie to podwyższenie kapitału przez PKP SA, to PLK musi je przeznaczyć konkretnie na te same cele, na które poszłyby środki budżetowe na lata 2008 i 2009.

Było jeszcze pytanie o linie kolejowe o państwowym znaczeniu, a właściwie o rozporządzenie Rady Ministrów, które określa te linie. Otóż z reguły takie rozporządzenia są zmieniane dość rzadko, to znaczy jeżeli zachodzi taka okoliczność, że albo się zwiększa liczbę linii o państwowym znaczeniu, albo linia jest przekwalifikowana na inną linię, o znaczeniu, powiedziałabym, regionalnym czy lokalnym, i wtedy minister właściwy do spraw transportu wnosi o wyłączenie takiej linii z rozporządzenia.

Rząd przygotował zmianę ustawy o komercjalizacji w dwóch jeszcze kolejnych, zupełnie odrębnych projektach. I rzeczywiście w jednym z tych projektów jest przepis, który pozwala na przekazywanie linii, ale o znaczeniu lokalnym, samorządom województw czy innym jednostkom samorządu terytorialnego w celu realizowania przewozów. Raczej nie przewiduje się, że będą przekazywane linie o państwowym znaczeniu, gdyby zaś zaistniała taka okoliczność, to rzeczywiście w pierwszej kolejności należałoby tę linię przekwalifikować i wyłączyć z rozporządzenia Rady Ministrów o liniach o państwowym znaczeniu. Dziękuję.

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

Panie Senatorze, wedle pani dyrektor jest to uzgodnione z Radą Ministrów, tak że jest to już gotowy produkt dla marszałka.

**Przewodniczący Mariusz Witczak:**

Proszę, Panie Senatorze.

**Senator Władysław Ortyl:**

Dziękuję bardzo za tę odpowiedź. Mnie bardziej chodziło nie o to, żeby wyłączać z tego rozporządzenia linie o znaczeniu państwowym i wtedy przekazywać do samorządu, tylko że sytuacja może być taka, iż dzisiaj jest linia, która nie ma znaczenia państwowego, ale ruch na niej wzrósł i tak zmieniły się okoliczności, że powinna ona mieć to znaczenie. W takim duchu też chciałbym wiedzieć, czy taka nowelizacja jest możliwa i kiedy.

Myślę też, że to by służyło takiej sytuacji, bo moim zdaniem treść ta zmierza w takim kierunku, że środki na inwestycje, które by były przeznaczone na remont są przewidziane praktycznie wyłącznie dla linii o znaczeniu państwowym, a dla innych

nie. Sytuacja jest taka, że przewozy regionalne będą realizowane i po torowiskach o znaczeniu państwowym wymienionych w rozporządzeniu, i po torowiskach, które nie mają takiego znaczenia, prawda? Może się więc zdarzyć sytuacja, że gdy torowisko będzie w bardzo złym stanie, a obejmie je samorząd, to jeśli pociąg będzie miał jeździć około 20 km na godzinę – nie wiem, jaka jest dopuszczalna minimalna prędkość na kolei ze względu na bezpieczeństwo – to się to stanie, no nie wiem, nierealne, bezzasadne. W takim wypadku byłoby to zmierzanie do samolikwidacji takiego połączenia.

**Przewodniczący Mariusz Witczak:**

Dziękuję bardzo.

Jeszcze pan senator ma pytanie dotyczące natury samorządowej, skoro o usamorządowieniu mówimy przy okazji tej ustawy.

Bardzo proszę.

**Senator Stanisław Jurcewicz:**

Panie Ministrze, nie wiem, czy pan wie, ale wola, jaką wyraża Dolny Śląsk, a także niektóre gminy, przy przejmowaniu odcinków kolejowych linii regionalnych i związanych z nimi obiektów, napotyka bardzo duże spowolnienie. Mówię o tym, co zostało sprawdzone, a jeżeli będzie trzeba, udokumentuję to. Czy pan minister wie o tym, że samorządy chcą przejmować budynki w bardzo niedobrym stanie, które nie tylko straszą, ale czasami nawet grożą katastrofą budowlaną? Jeżeli pan minister nie wie o tym, to może ja w oświadczeniu podam konkretne przykłady z Dolnego Śląska. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Mariusz Witczak:**

Bardzo proszę.

*(Brak nagrania)*

**Przewodniczący Mariusz Witczak:**

Czy ktoś z państwa chce jeszcze zabrać głos? Nie widzę chętnych.

Pozwolę sobie tylko, zanim przejdziemy do głosowania, życzyć, abyśmy nie musieli regularnie w perspektywie wieloletniej stosować tego typu rekompensat, aby to przedsiębiorstwo było zdolne do takiego rynkowego działania i do samofinansowania siebie, żeby ta działalność była opłacalna w sensie ekonomicznym i dla przedsiębiorstwa, i dla tych, którzy korzystają z tych usług.

Ja tylko się zastanawiam jeszcze, Panie Ministrze, co by było, gdyby ten dług wyniósł na przykład 3 miliardy 500 milionów zł, a nie 2 miliardy zł. Co pan minister na to?

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

Pewnie byśmy się zmagali z kwotą 3 miliardów 500 milionów zł. *(Wesołość na sali)*.

Próba zadekretowania w 2001 r. tego, że spółka musi sobie dać radę, nie patrząc na realia ekonomiczne, ma dzisiaj swój finał. My rozgrzeszamy sytuację biznesową

z lat 2001–2004, gdzie przewozy cały czas ciągną za sobą ogon. Z ekonomicznego punktu widzenia ministerstwo jako organ nadzorczy nie może tego tak zostawić, bo to jest wręcz działanie na szkodę.

**Przewodniczący Mariusz Witczak:**

To oczywiste, ja to dokładnie rozumiem.

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Dziękuję.)*

To było trochę półserio.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

No właśnie, właśnie. Bardzo się cieszymy z tego powodu.

Szanowni Państwo, przechodzimy do głosowania.

Kto jest za poparciem przedłożenia sejmowego dotyczącego omawianej dziś kwestii? (10)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał od głosu? (1)

Teraz czas na wyznaczenie sprawozdawcy. Czy pan senator Ortyl zgodziłby się być sprawozdawcą?

**Senator Władysław Ortyl:**

Bardzo proszę, Panie Przewodniczący.

**Przewodniczący Mariusz Witczak:**

Dziękuję panu przewodniczącemu serdecznie.

W takim razie mamy kwestię załatwioną.

Jeszcze zgłasza się pan senator Konopka.

Bardzo proszę, Panie Senatorze.

**Senator Marek Konopka:**

Dziękuję bardzo.

Przepraszam, że nie zabieram głosu na temat tej ustawy, ale, korzystając z obecności przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i PKP, mam pytanie, na które nie muszę uzyskać odpowiedzi w tej chwili, tylko na piśmie.

W ciągu drogi krajowej nr 59 na odcinku Wilkasy – Kanał od kilku lat toczy się spór pomiędzy generalną dyrekcją czy regionalną dyrekcją dróg i autostrad a PKP, kto ma wykonać przejazd kolejowy. Chciałbym uzyskać takie informacje.

**Przewodniczący Mariusz Witczak:**

Panie Senatorze, jak najbardziej szanuję zapotrzebowanie na wiedzę i na różne informacje, ale temu służy instytucja oświadczenia senatorskiego, bardzo więc proszę złożyć takie oświadczenie i w trybie formalnym otrzyma pan senator odpowiedź. Gdyby pytanie dotyczyło przedmiotu dyskusji, byłoby jak najbardziej zasadne.

*(Senator Marek Konopka: Dlatego proszę...)*

Musi pan senator zrozumieć moją reakcję, ponieważ gdybyśmy stworzyli sytuację, w której przy okazji wizyty jakiegokolwiek ministerstwa mogłoby być sto pytań do ministra, to byśmy nigdy nie zakończyli posiedzenia komisji, tak?

*(Senator Marek Konopka: Rozumiem, dziękuję.)*

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

Chciałbym pana senatora uspokoić, że wiedza ministerstwa jest ogromna, ale tak głęboko nie sięga. *(Wesołość na sali)*

**Przewodniczący Mariusz Witczak:**

Bardzo serdecznie dziękujemy, Panie Ministrze. Nie wątpiliśmy, żeby mogło być inaczej.

Dziękuję państwu bardzo serdecznie, zamykam posiedzenie.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 17 minut 40)*



Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851