



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(695)

54. posiedzenie
Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury
w dniu 13 marca 2003 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”.
2. Rozpatrzenie ustawy o transporcie kolejowym.
3. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz o zmianie ustawy o gospodarce nieruchomościami.

(Początek posiedzenia o godzinie 11 minut 04)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Marian Noga)

Przewodniczący Marian Noga:

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury.

Wszyscy państwo otrzymali porządek obrad, który zawiera cztery punkty. Na wstępie chciałbym wprowadzić tu autopoprawkę polegającą na zdjęciu punktu drugiego: rozpatrzenie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych. Wynika to z różnych powodów; najważniejszy z nich przedstawi zapewne pan minister Piłat, któremu udzielam głosu.

Proszę bardzo.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:**

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo! Wysoka Komisjo! Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych zyskała w Sejmie przydomek „specustawy”, ma bowiem obejmować ściśle określony czas itd. Była ona uzgadniana czy koordynowana – jak kto chce – wspólnie ze słynną ustawą o winietach, której, jak państwo wiedzą, Sejm na poprzednim posiedzeniu nie przyjął; w trzecim czytaniu odrzucił ją w całości.

W związku z tym, że ustawy te były przygotowywane i uzgadniane razem, w ustawie rozpatrywanej dzisiaj w Wysokim Senacie są sformułowania, które nie mogą być użyte – na przykład używa się terminu „drogi” czy skrótu „PDK” oznaczającego podmiot, który miał powstać zamiast Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – ponieważ tamta ustawa nie wchodzi w życie razem z tą. Chodzi tu jednak nie tylko o nazwy, bo to można by zmienić szybko, ale również o wiele innych kwestii, związanych z nadzorem, częścią decyzji itd.

Tydzień temu, gdy dostałem to zaproszenie, zwróciłem się z tym do pana przewodniczącego, potem rozmawiałem z ministrem Witalcem oraz z marszałkiem Senatu, a dziś mam do państwa prośbę w imieniu rządu, aby zdjąć ten punkt z porządku obrad Wysokiej Komisji. Uzgodnimy z panem przewodniczącym, kiedy by zwołał następne posiedzenie komisji, żebyśmy spokojnie z tym zdążyli na posiedzenie Senatu, które odbędzie się 2 kwietnia.

Chcielibyśmy, żeby rozpatrywano tę ustawę 2 kwietnia, bo wtedy mija akurat trzydzieści dni, w ciągu których Senat ma dać odpowiedź Sejmowi. Jest to wystarczający czas

na dwie kwestie. Po pierwsze, musi być ostateczna decyzja rządu. Mamy jedną jego decyzję, z przedwczoraj, czyli z wtorku, z której wynika, że rząd nie wystąpi ponownie z propozycją winiet. Ostatecznej decyzji rządu jednak jeszcze nie ma. W tej chwili pracujemy nad tym – został powołany specjalny zespół finansowy itd. – czy przypadkiem nie wrócić jeszcze w trybie pilnym z okrojona częścią tamtej ustawy, mówiącej o tym, żeby zamiast generalnej dyrekcji powołać PDK, bo to nie zostało ostatecznie zdecydowane.

Tak naprawdę program polega na tym, skąd wziąć pieniądze – zwiększyć akcyzę czy też wypuścić specjalne papiery itd., itd. Jakies koncepcje są. Na ten temat ani premier Pol, ani ja nie chcemy jednak mówić, bo to jest na tyle nieprzygotowane, że gdyby doszło do dziennikarzy, to będą opowiadać, przepraszam, bzdety i społeczeństwo ustawiać przeciw temu, nie znając tak naprawdę meritum.

A druga sprawa, dla nas dosyć istotna – powiedziałbym że chyba nawet istotniejsza od tego, skąd wziąć środki – dotyczy tego, jaki podmiot, w sensie prawnym, musi być stworzony, żeby mógł te środki zagospodarować i, mając do tego zdolność prawną, zaciągać zobowiązania, kredyty samodzielnie, a nie tak, jak to robi dzisiaj generalna dyrekcja, która wszystko to musi robić w imieniu budżetu. Dzisiaj, gdy Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – to jest jej największą cechą negatywną – pożyczka złotówkę, mówi się, że to ona ją pożyczyła. Żadna generalna dyrekcja! Pożycza wprost, w 100%, państwo. Musimy uciec od takiego finansowego zabezpieczenia – tak zresztą zrobiły wszystkie kraje – ale się zastanawiamy, jak to zrobić. W tym tygodniu są prowadzone rozmowy na temat tego, czy gdybyśmy przyjęli szybką rządową ścieżkę legislacyjną i powiedzieli, że tylko zamieniamy generalną dyrekcję na PDK, pozostawiając ten sam zakres kompetencji, to byłaby możliwość poparcia tego przez kluby opozycyjne. Gdyby jeden, drugi klub opozycyjny zgodził się na takie rozwiązanie, to byśmy szybko poszli tą ścieżką, jeśli zaś będzie opór – tu już właściwie polityczny – na który się zanosi, to nie ma co tracić czasu, musimy znaleźć inną formułę. Myślimy o wykorzystywaniu funduszu autostradowego, który jest przy Banku Gospodarstwa Krajowego. Być może fundusz ten będzie miał za zadanie gromadzenie i pożyczanie środków oraz obrót nimi na rzecz generalnej dyrekcji.

Przepraszam, tłumaczę to trochę szerzej, żeby Wysokiej Komisji powiedzieć, że to nie jest nasz wybryk ani nasze widzimisię, tylko prośba merytoryczna związana z tym, że musimy mieć tydzień na to, żeby przyjść do Senatu i wspólnie z jego biurem prawnym uzgodnić nasze poprawki. Poprawki będą, mamy je w dwu wersjach. Na dobrą sprawę jesteśmy gotowi, ale jest ich sporo i muszą być uzgodnione w zależności od tego, na co rząd się zdecyduje.

Senat zdaży z tym do 2 kwietnia – uzgodnimy, kiedy – i w związku z tym proszę o zdjęcie tego punktu z dzisiejszego porządku obrad. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Ministrze, za wyjaśnienie.

Chcę dodać, że w porządku obrad zawartym w zaproszeniu, które otrzymali senatorowie, na najbliższe posiedzenie plenarne Senatu też jest ten punkt i też będziemy go zdejmować z porządku obrad Senatu, ale to już dalsza kwestia.

Czy państwo senatorowie mają w związku z tym pytania do mnie lub do pana ministra Piłata? Jeżeli nie ma pytań, zdejmuję z porządku obrad punkt drugi.

Teraz chciałbym jeszcze raz gorąco przywitać na naszym posiedzeniu pana ministra Piłata – którego już państwo słyszeli – wraz z osobami towarzyszącymi. Jest ich bardzo dużo: jest pan dyrektor Suwara, główny inspektor kolejnictwa pan Bolesław Musiał, pani dyrektor Danuta Tyszkiewicz. Gościmy też wśród nas pana Andrzeja Różańskiego, posła sprawozdawcę.

Jeżeli nie ma innych uwag, przechodzimy do naszego porządku obrad. Jako pierwszą rozpatrzmy ustawę o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”, zawartą w druku senackim nr 346.

Procedować będziemy jak zwykle: najpierw udzielię głosu panu ministrowi, żeby przedstawił ideę ustawy, potem poproszę o zabranie głosu pana mecenasa Piotra Magdę z Biura Legislacyjnego, a następnie państwo senatorowie będą mogli zadawać pytania, goście zaś – zabierać głos w dyskusji.

Proszę bardzo, rozpoczynamy. Pan minister Andrzej Piłat ma głos.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:**

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący.

Idea stworzenia ustawy, mocą której byłby ustanowiony program ochrony brzegów morskich, nie jest sprawą nową; funkcjonowała już ona w umysłach od dłuższego czasu. Zjawisko postępującej erozji brzegu morskiego i zaniku plaż zaczęło być jednak, zwłaszcza w ostatnich latach, zauważalne i dla nas w ministerstwie, któremu przyszło dzisiaj ten odcinek nadzorować, stało się oczywiste, że trzeba przyspieszyć pracę oraz przygotować materiał związany ze strategią ochrony brzegów morskich.

Zależało nam na tym, żeby to nie był materiał, jakich wiele, przygotowany tylko na podstawie decyzji Rady Ministrów. Zwracam uwagę, że tego typu materiały mogą być ustanawiane w trzech rangach. Najwyższą rangę mają te, które ustanawia parlament, czyli Sejm i Senat Rzeczypospolitej. Myśmy się pokusili o najwyższą rangę dla tego dokumentu. Może być oczywiście dokument rządowy, no i dokument ministerialny. Dokumentów ministerialnych funkcjonuje sporo w każdym resorcie. Uznaliśmy, że sprawa jest absolutnie nadrzędna, wykracza poza ramy pracy jednego rządu – bo strategia taka powinna funkcjonować w dłuższym okresie – i wymaga ogromnych nakładów.

Kto można ten okres wydłużyć? Parlament. Bez względu na to, czy będzie się zmieniał, czy nie, jego decyzje obowiązują każdy kolejny rząd, są znacznie trwalsze, odznaczają się większą wykonalnością, no i żaden rząd nie będzie mógł powiedzieć, że to było za poprzedniego rządu czy jeszcze wcześniejszego, bo jest to sprawa nadrzędna. Dlatego pokusiliśmy się o to, aby ustawą parlamentu przygotowano taki program...

Na dobrą sprawę najważniejsze jest zagrożenie powodziowe terenów nadmorskich, czego ostatnio byliśmy świadkami.

Chodzi nam także o byt ekonomiczny gmin nadmorskich. Dla gmin tych ogromnym problemem jest zanikanie plaż. Na razie plaże się tylko zmniejszają, ale z biegiem lat może dojść do całkowitego ich zaniku, a wtedy wiadomo, że poziom bytu ekonomicznego miejscowości nadmorskich bardzo się obniży. Dzisiaj turystów przyciągają głównie woda i plaża. Jeśli nie ma plaży, to na dobrą sprawę przyciąganie to jest niewielkie.

Z punktu widzenia ochrony środowiska jest to dla nas problem ocalenia cennego środowiska przyrodniczego strefy brzegowej.

Są to trzy główne elementy, które zostały tutaj uwzględnione. Jest oczywiście, proszę państwa, problem, który zawsze się z tym łączy: potrzeby tego środowiska są zdecydowanie większe niż możliwości państwa w okresie, w którym trzeba by wyłożyć te środki. W związku z tym zaproponowano, by nakłady na cały ten program były rozłożone w dłuższym okresie i wynosiły...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak.

...911 milionów zł. Ale jak państwo wiedzą, zostało to rozłożone na znaczną liczbę lat, no i na określone zadania.

W ustawie tej bardzo wyraźnie piszemy, że nie jest to tylko problem stwierdzeń, które zostały zawarte na początku ustawy, ale także najbardziej istotnego załącznika, gdzie dosyć precyzyjnie – na tyle, na ile to obecnie możliwe – podaliśmy szczegółowo nakłady na poszczególne zadania.

Materiał dość długo był przedmiotem różnych analiz i konsultacji międzyresortowych. Wczoraj obradowała także senacka Komisja Ochrony Środowiska, która przyjęła tę ustawę z jedną tylko uwagą. Potem, zgodnie z procedowaniem, które pan przewodniczący zarządzi, zgłosimy uwagi ze strony rządu.

Ja tyle, bo tematyka jest znana. Widzę tutaj panie senator i panów senatorów obeznanych z nią bardziej ode mnie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Proszę o zabranie głosu pana mecenasa Piotra Magdę.

**Starszy Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Dziękuję uprzejmie.

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

Biuro Legislacyjne nie zgłasza zastrzeżeń do ustawy. Zwracamy jedynie uwagę na niewłaściwą konstrukcję stylistyczną w art. 2 pkt 3, której zlikwidowanie może polegać na skreśleniu wyrazów „czynności, prace i badania dotyczące”. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo, Panie Mecenasiu.

Czy pan poseł Róžański chciałby zabrać głos jako sprawozdawca?

Proszę bardzo, Panie Pośle.

Poseł Andrzej Róžański:

Szanowny Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo chciałbym trochę polemicznie odnieść się do sugestii pana mecenasa dotyczącej tej poprawki i zaproponować Wysokiej Komisji, aby jednak poprawka ta miała zakres nieco inny, bardziej redakcyjny. Jeśli już

mamy dokonywać korekt i zmian, to ppkt 3 w art. 2, powinien dostosować się gramatycznie do początku tego artykułu, bez eliminowania słów „czynności, prace i badania dotyczące”.

Uzasadniam to w ten sposób, że wyeliminowanie tych słów w art. 2 doprowadzi w praktyce do niemożności finansowania z tych środków prac badawczych i realnie funkcjonującego monitoringu. Dotyczy to także załącznika, bo na początku załącznika, praktycznie w każdym z obszarów monitorowanych, jest zapis, że środki te mogą być przeznaczone także na prace badawcze i monitoring. Gdybyśmy wyeliminowali ten zapis z art. 2, doprowadziłoby to, w moim przekonaniu, do uniemożliwienia finansowania z tych środków tego, co jest niezbędne, czyli monitorowania. Sugeruję, aby jednak dostosować to semantycznie. Można by przyjąć, że zapis ten powinien brzmieć: „monitorowania brzegów morskich, a także czynności, prac i badań dotyczących ustalania aktualnego stanu”. Obecny zapis jest to rzeczywiście niepoprawny. Zgadzam się absolutnie z Biurem Legislacyjnym, że jest to napisane niezbyt dobrze po polsku. Rumienię się w imieniu komisji i Sejmu, tym bardziej że byłem przewodniczącym podkomisji, a to umknęło naszej uwadze w trakcie jej prac. Proszę więc Wysoką Komisję o ewentualne uwzględnienie takiego zakresu zmiany w tej ustawie. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Pośle.

Chcę przybliżyć to, o czym mówił pan poseł Różański. W załączniku do ustawy jest zapis: „Zalew Wiślany. Monitoring i badania dotyczące”. Gdyby się znalazł jakiś purysta prawny i zobaczył, że tam nie ma badań, a tu wykreślamy badania, które dzisiaj są w ustawie, mógłby powiedzieć, że na badania pieniądze te nie mogą być przeznaczone. Tak to wygląda. Tu jest wyraźnie napisane: „monitoring i badania”, a my nagle wykreślamy badania. Jeśli wykreślamy tu, Panie Mecenasie, to może również w załączniku? To jest dość wątpliwa sprawa.

Inną rzeczą jest gramatyka języka polskiego. Pan poseł wyraźnie to przedstawił, już lepiej się chyba nie dało. Tak ja to widzę.

Proszę bardzo. Otwieram dyskusję.

Pan senator Chronowski.

Senator Andrzej Chronowski:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, mam dwie uwagi – a właściwie jedną uwagę i pytanie – odnośnie do załącznika do tej ustawy. W ustawie państwo zapisują, że minimalna kwota w skali roku wynosi 25 milionów zł. Zważywszy, że w najbliższych latach mogą wystąpić kłopoty budżetowe, program ten jest nieprecyzyjny. Proszę zwrócić uwagę, że mówi się o kwotach globalnych, a nie mówi się precyzyjnie, ile będzie się wydawało rocznie. W związku z tym śmiem twierdzić, znając nasze Ministerstwo Finansów – bez względu na to, kto będzie ministrem finansów – że w przeciągu 20 lat będzie wydanych 500 milionów zł, a na końcu się znowelizuje ustawę. Czy nie lepiej było zrobić precyzyjny plan i załącznik, żebyśmy uchwalali to i mieli jasność, ile w każdym roku się wydaje, a nie plan ogólnikowy, gdzie, śmiem twierdzić, będą jednak tendencje i może się to skończyć kwotą 500–600 milionów zł.

A teraz pytanie: czy mógłby pan określić w przybliżeniu, ile wydano na ochronę brzegu w latach 2001–2002? Jakiego rzędu by to były kwoty, gdybyśmy zebrali wszystkie te środki w tych latach?

To tyle, Panie Przewodniczący.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Ministrze, kto z państwa odpowie? Pan minister osobiście czy ktoś z wyznaczonych przez pana osób?

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Osobiście.*)

Osobiście. Proszę bardzo.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:**

Pierwsza uwaga pana senatora Chronowskiego jest tego typu, że musi na nią odpowiedzieć członek rządu.

Żeby być szczerzy, Panie Senatorze – a jestem też, już drugą kadencję, członkiem Sejmu – mogę powiedzieć, że to, co pan proponuje, niczego nie gwarantuje. Gdybyśmy tutaj to napisali – co jest bardzo trudne – inni mogliby nas posądzić, że z góry zakładamy, iż na przykład za trzy lata będą takie potrzeby na danym odcinku. To byłoby bardzo nieprecyzyjne i ktoś mógłby powiedzieć, że w tym czasie mogą być inne, znacznie pilniejsze potrzeby.

W tego typu dokumencie, na tak wysokim szczeblu, bardzo precyzyjne pokazywanie kwoty środków... Mnie zresztą przyszło teraz nadzorować, w krótkim okresie, także sprawy kolejowe i mogę powiedzieć tak: cóż z tego, że poprzedni Sejm zatwierdził dla kolei regionalnych 800 milionów zł, kiedy obecny Sejm zmienił tę kwotę na 300 milionów zł i jest 300 milionów zł. No i co? A przecież było zapisane precyzyjnie 800 milionów zł.

(*Głos z sali: Trzeba było ratować.*)

Pan senator wybaczy, ale nawet jeśli zapiszemy dokładną kwotę, to i tak będzie ona zależała w dużej mierze od przyszłego Sejmu i Senatu, które zawsze mogą zmienić wcześniejszą ustawę bez względu na to, co było zapisane. Myślę jednak, że nam chodzi o co innego – nie o precyzyjne zapisy, lecz o to, żeby dotarło do świadomości publicznej, iż w Polsce nie pozostawia się brzegów morskich naturze albo tylko gminom nadmorskim, lecz część odpowiedzialności za ich ratowanie bierze na siebie państwo. Stąd ten długoletni plan, stąd założenie, że sumy te wyniosą około 1 miliarda zł itd. Mało tego, zapis, że ta kwota ma wynosić minimum 25 milionów zł, jest, Panie Senatorze, jakby wyjściem na przeciw pańskim oczekiwaniom, chcemy bowiem, żeby już mniej niż 25 milionów zł nie było nigdzie zapisanych w budżecie, żeby jakiś minister finansów w kolejnych latach nie powiedział: w tym roku nie mamy pieniędzy, to damy im 5 milionów zł. Pewnie, że to i tak dalej nie wystarcza, ale żeśmy zapisali to *minimum minimorum*, wychodzi to więc naprzeciw pańskim spostrzeżeniom. Inaczej mówiąc, nie neguję, że ma pan rację. Nie widzę tutaj jednak takiego wyjścia, że jeżeli zapiszemy to inaczej, to lepiej zabezpieczymy. Uważam, że inny zapis bardziej tego nie zabezpieczy, bo to i tak będzie zależało od decyzji, od lepszego, mam nadzieję, budżetu. Być może środki nie będą tutaj minimalizowane jak przy innych programach, ale taką nadzieję mogę mieć zarówno ja, jak i pan senator.

I druga, już konkretna odpowiedź. W latach 1998–2001 nakłady na ochronę brzegu wyniosły średnio 18 milionów 900 tysięcy zł. W roku 2002, a więc w ubiegłym roku – 12 milionów 351 tysięcy zł, w roku bieżącym – 11 milionów 500 tysięcy zł.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Są to sumy w granicach 12 milionów zł. Różnica w jedną bądź w drugą stronę wynosi od pół miliona do 1 miliona zł – tak jest od kilku ładnych lat, żeby była jasność. W związku z tym my, jak pan widzi, proponujemy w ustawie podwoić to *minimum minimorum* na 25 milionów zł. A jeśliby się udało, jeśliby się nagle okazało, że jest z czego, to przedstawiamy konkretne propozycje, gdzie te środki mogą być wyłożone. Uważam, że państwo polskie powinno się bardzo troszczyć o interesy naszego morza, o które tak długo z wielkim mozołem Polacy walczyli. Dzisiaj trochę je opuścili, ale to już zupełnie inna kwestia. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Pani senator Czesława Christowa, proszę bardzo.

Senator Czesława Christowa:

Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Bardzo się cieszę, że ta ustawa jest przedmiotem analizy, tym bardziej że jest to jedna z ustaw, w której rząd wykorzystał wyniki długoletnich badań instytutu morskiego, czyli ośrodka naukowego. W związku z tym istnieje przesłanka, że ustawa ta, mając tak ważne i prawidłowe podstawy merytoryczne, będzie właściwie realizowana.

Celem mojego wystąpienia jest to, żeby ta ustawa została przyjęta bez poprawek ze względu na fakt, iż bardzo nagli nas czas. To mój pierwszy wniosek.

Niezależnie od tego mam pewne problemy, które chciałabym ewentualnie rozwiązać lub usłyszeć propozycje ich rozwiązania. Chodzi mianowicie o to, czy w Narodowym Planie Rozwoju na lata 2004–2006 rząd przewidział środki na umocnienie brzegów morskich. Wiemy, że jeżeli takie środki nie zostały przewidziane, to nie otrzymamy środków pomocowych z Unii Europejskiej, szanse finansowania mają bowiem tylko programy zapisane w narodowym planie rozwoju.

Druga sprawa, która jest przedmiotem mojego niepokoju – także długofalowego – dotyczy tego, czy urzędy morskie są wystarczającym i kompetentnym gwarantem organizowania wykonania programu, bez ewentualnego wsparcia innych organizacji czy komórek, które by mogły tak duże, zebrane z takim trudem środki wykorzystać.

Analizując w ostatnich dwóch latach budżet, zauważyłam, że mimo iż na ochronę brzegów morskich rzeczywiście, tak jak pan minister stwierdził, kieruje się duże środki, urzędy morskie przeznaczyły w tym roku o 50% mniej środków na inwestycje. Oby nie doszło do sytuacji, w której nie będą mogły prawidłowo wykorzystać tych środków, dlatego że są to jednak urzędy, a nie firmy czy organizacje specjalistyczne. Wiem, że problem ten – jeżeli w ogóle będzie rozwiązywany – na pewno będzie rozwiązywany na bieżąco, w postaci aktów wykonawczych. Mając na uwadze znaczenie tej ustawy, a także sprawę jej wdrożenia, myślę, że jest to także pewien problem.

Ponadto w ustawie jest wskazanie, że do 31 marca Sejmowi będzie przedstawiane coroczne sprawozdanie. Jest to bardzo ważny moment, ale zabrakło mi tutaj wprowadzenia, że będzie to także przedmiotem analizy Senatu. Ponieważ celem mojej wypowiedzi jest to, żeby do tej ustawy nie wprowadzać poprawek, trzeba byłoby wprowadzić to w innym trybie roboczym, aby do komisji specjalnej czy do jakiejś rady wchodziłi także członkowie Senatu, ponieważ wtedy będzie to jeszcze bardziej obiektywnie i szerzej rozpatrywane.

Następnie chodzi mi o utworzenie rady naukowej lub konsultacyjnej przy ministrze. Dlaczego o tym myślę? Dlatego że ustawa ta, jak żadna inna, wykorzystuje wyniki badań i chodzi o to, by zgodnie z inicjatywą instytutu morskiego były dalej prowadzone badania i monitoring, by w przyszłości nie doszło do ewentualnego zdeformowania idei, która została wprowadzona przez instytut. W związku z tym uważam, że do takiego ciała konsultacyjnego – niezależnie od tego, czy to będzie rada czy inny organ, może być natury społecznej, nie chodzi bowiem o to, żeby rozpraszać środki – na pewno muszą wejść pracownicy instytutu morskiego, autorzy tego opracowania, przedstawiciele Akademii Morskiej w Gdyni, przedstawiciele Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie, przedstawiciele stowarzyszenia Europejska Unia Ochrony Wybrzeża, które od kilku lat pracuje i zajmuje się tymi sprawami. Jestem członkiem stowarzyszenia Europejska Unia Ochrony Wybrzeża – Polska i wiem, jak dużo działań w zakresie ochrony brzegów ono podejmuje.

Docelowo trzeba widzieć także tę ustawę jako wprowadzenie do nowej ustawy, która mówiłaby o zintegrowanym systemie zarządzania obszarami morskimi, ponieważ ta ustawa tych spraw w sposób systemowy, zintegrowany nie rozwiązuje.

Bardzo dziękuję za uwagę.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo, Pani Senator.

Posłowie nie wpisali Senatu, bo do 2023 r. to Senatu już chyba według nich nie będzie, niech więc się pani nie dziwi. Jest to zbyt długi horyzont czasu.

Czy ktoś z państwa senatorów chciałby jeszcze zadać pytania panu ministrowi albo panu mecenasowi? Jeżeli nie, to czy ktoś z gości chciałby zabrać głos w sprawie tej ustawy? Też nie widzę chętnych. Dobrze. Rekapitulujemy.

Sytuacja jest taka. Pani senator Christowa zgłosiła propozycję przyjęcia ustawy bez poprawek. Pan mecenas Magda z Biura Legislacyjnego proponuje – mają państwo ustawę przed sobą – zmienić konstrukcję art. 2 pkt 3 poprzez skreślenie w nim wyrazów „czynności, pracy i badania dotyczące”. Jak państwo wiedzą, Biuro Legislacyjne tylko nam podpowiada pewne rozwiązania. Czy ktoś z senatorów chciałby więc przejąć tę propozycję?

Pan senator Łęcki, jeszcze chce się wypowiedzieć.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Chciałbym powiedzieć, że taka propozycja padła wczoraj na posiedzeniu Komisji Ochrony Środowiska. Popierałem ją i przejmowałem, logicznie więc będzie, jeśli przejmę ją także teraz.

Przewodniczący Marian Noga:

Ponadto pan poseł Róžański mówił – on też tylko nam proponował, zapytam więc, kto z senatorów ewentualnie by przejął tę poprawkę – żeby ta poprawka ewentualnie miała inną konstrukcję. Nie skreślałoby się tutaj żadnego słowa, tylko zmieniło zapis gramatycznie na „monitorowanie brzegów morskich, a także czynności prac i badań dotyczących itd.”. Jest to jak gdyby trzecia wersja poprawki.

Czy ktoś z państwa senatorów chciałby przejąć tę poprawkę? Pan senator Drożdż. Może są jeszcze inne propozycje poprawek?

Przepraszam bardzo, bo nie dałem państwu się wypowiedzieć. Czy są inne poprawki? Nie widzę zgłoszeń.

Pan minister ma poprawkę, proszę bardzo.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:**

Nie mam poprawki, ale chciałbym przedstawić stanowisko rządu po wczorajszym posiedzeniu w tej sprawie i powiedzieć, że nam bardzo by zależało na utrzymaniu zapisu „prac i badań dotyczących ustalania”. Zresztą, tak jak pani senator przed chwilą powiedziała, a państwo słyszeli, jest to takie środowisko, że przynajmniej minimalne środki na badania dotyczące ustalania, monitorowania itd. powinny być zabezpieczone i powinno być wskazane, iż należy zostawić to także w ogólnych postanowieniach artykułów, bo inaczej potem może być tak, że zacznie się rozstrzyganie tego, czy można dać jakiegokolwiek środki na badania, czy nie, bo nigdzie o tym nie wspomniano.

Pani senator poszła w swych propozycjach dalej: żeby powołać zespół naukowy, doradczy. Tego oczywiście nie trzeba wpisywać, ale jest to wskazówka dla ministra. Podzielam opinię, że akurat ta tematyka wyjątkowo wymaga bliskiej współpracy z gronem naukowców, wyższymi szkołami morskimi, instytutami itd., nie mam więc tu uwag. Stanowisko rządu jest takie, że zapis ten powinien zostać. Różni się on trochę od tego, o którym mówiono na wczorajszym posiedzeniu komisji. Ja wczoraj akurat nie mogłem być, niestety, na posiedzeniu senackiej Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury, był dyrektor, ale chcielibyśmy to absolutnie zachować, wręcz bardzo nam na tym zależy. Oczywiście zgadzamy się na ten zapis. Pan poseł Róžański przyznał się bez bicia, że to zostało w Sejmie przepuszczone, a Senat zawsze, jako izba zadumy, ma troszeczkę więcej czasu i pilniej, uważniej to czyta.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Wesołość na sali)

Myślę, Panie Senatorze, że trochę czasu też.

Zmiana gramatyki zapisu jest potrzebna, bo jak już coś tworzymy, to na pewno powinno to być sformułowane po polsku. Tu się zgadzamy.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę państwa, zgodnie z Regulaminem Senatu poddam teraz pod głosowanie najdalej idącą propozycję – przyjęcia ustawy bez poprawek – a następnie poprawki w kolejności ich zgłaszania: najpierw poprawkę pana senatora Łęckiego, a potem poprawkę pana senatora Drożdża.

Czy są jeszcze inne propozycje? Nie ma. Głosujemy.

Kto jest za przyjęciem ustawy bez poprawek? (0)

Kto jest przeciw? (5)

Kto się wstrzymał od głosu? (2)

Propozycja pierwsza nie uzyskała aprobaty komisji.

W związku z tym przechodzimy do głosowania nad poprawką pana senatora Łęckiego. Przypominam, że chodzi o skreślenie słów w art. 2 pkt 3.

Kto jest za poprawką pana senatora Łęckiego? (1)

Kto jest przeciw? (6)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To nie szkodzi, nic się nie stało.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Dobrze, to nie zmienia postaci rzeczy.

Poprawka nie została przyjęta.

Głosujemy w związku z tym nad poprawką pana senatora Drożdża.

Kto jest za? (6)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał od głosu? (1)

Przy 1 osobie wstrzymującej się od głosu poprawka uzyskała poparcie.

Przeszła poprawka pana senatora Drożdża, ale chyba musimy jeszcze, Panie Mecenasiu, przegłosować przyjęcie ustawy z tą poprawką?

Kto jest za przyjęciem ustawy z jedną poprawką?

Przyjęto jednogłośnie.

Na sprawozdawcę wyznaczam panią senator Czesławę Christową. Przyjmuje pani, tak? Dziękuję bardzo.

Pierwszy punkt mamy już zrealizowany, drugi został zdjęty z porządku obrad, panu więc, Panie Mecenasiu, dziękuję na dzisiaj.

(Starszy Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Dziękuję bardzo.)

Ogłaszam trzy minuty przerwy technicznej, bo muszę sprowadzić nowego legislatora.

Przepraszam, jeszcze pan senator...

(Głos z sali: Pięć minut.)

Aha, za mało. Dobrze, pięć minut.

(Przerwa w obradach)

Przewodniczący Marian Noga:

Przechodzimy do rozpatrzenia ustawy drugiej, która w porządku obrad była zapisana pod numerem trzecim, czyli do ustawy o transporcie kolejowym.

Obradować będziemy podobnie jak poprzednio. Najpierw udzielię głosu panu ministrowi Piłatowi, następnie przedstawicielowi Biura Legislacyjnego, a potem państwo będą zabierali głos.

Panie Ministrze, bardzo proszę o przedstawienie idei ustawy o transporcie kolejowym.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo

Jak widzicie, zmieniamy temat z bardzo trudnego na jeszcze bardziej skomplikowany. Rozmawialiśmy przed chwilą o brzegach morskich i o problematyce gospodarki morskiej, a teraz mamy rozmawiać o kolei, o PKP.

Tak naprawdę, Panie Przewodniczący, ustawa, którą Sejm przyjął, kilka dni temu była przedmiotem obrad senackiej Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej. W posiedzeniu tej komisji także miałem przyjemność uczestniczyć. Przyjęła ona kilka poprawek, z którymi zresztą rząd się zgodził. Nie wiem, jak potem pan przewodniczący zarządzi: czy poprawki Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej, które zostały zgłoszone kilka dni temu, będą dzisiaj przedmiotem rozpatrywania tej komisji, czy uznamy, że jest to odrębna kwestia. Oczywiście może być i tak, i tak. Ja tylko informuję, że kilka poprawek tam przyjęto bez większych uwag jako dosyć naturalne i że uzyskały one także aprobatę rządu.

Żeby była jasność, projekt przyjętej przez Sejm 26 lutego 2003 r. ustawy o transporcie kolejowym został przygotowany w rezultacie realizacji rządowego programu prac legislacyjnych związanych z dostosowaniem polskiego prawa do wymogów Unii Europejskiej. Można powiedzieć, że lwią część zapisów zawartych w przedstawionej Senatowi ustawie to różnego rodzaju poprawki merytoryczne. Obejmują one pakiet spraw zawartych w pięciu dyrektywach rady i Parlamentu Europejskiego, do których dostosowujemy ustawy. Jeszcze raz mówię: jest to pięć dyrektyw, a dyrektywy to dokument rady mówiący państwom członkowskim, które chcą wejść do Unii Europejskiej, o tym, iż trzeba przyjąć ten zapis tak, jak został on sformułowany.

Rozporządzenie rady mówi, że nawet słownictwo trzeba dopasować do zapisów poprzedniej kwestii. Można by wobec tego powiedzieć, że przyszło nam pracować na wcześniejszych dyrektywach i rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego. Otóż nie do końca, ponieważ spora część tych zapisów przy okazji, ale w znacznej części, została zmieniona dlatego, iż ustawa ta obowiązywała znacznie wcześniej i wcześniej trzeba było ją dopasować do zmieniających się uwarunkowań polskich kolei. Bo koleje także bardzo dynamicznie, jak chodzi o czas, zmieniają swoje warunki pracy, życia, zależności między sobą, a także zależności między sobą a PKP SA, bo to też jest dosyć skomplikowane.

Ogromnie ważną sprawą oraz istotną przesłanką i wielkim wyzwaniem dla twórców tej ustawy było umożliwienie wszystkim przewoźnikom dostępu do sieci kolejowej na niedyskryminujących warunkach. Powiedzmy sobie szczerze, że tak naprawdę do dzisiaj jeszcze spółki PKP, poza nielicznymi wyjątkami, mają w tym względzie absolutne pierwszeństwo i na dobrą sprawę jest to tylko problem różnych, drobnych, już dopuszczonych innych podmiotów. W zasadzie jednak dostęp do sieci kolejowej na razie mają spółki.

To się bardzo zmieni. Nasz akces do Unii Europejskiej zakłada, że tzw. dostęp do sieci kolejowej będzie w najbliższym czasie znacznie bardziej rozluźniony, prawie że wolny. Tak naprawdę będą decydowały względy natury prawnej, technicznej i finansowej, a więc tego, jakie firma będzie miała środki, jakie będą koszty dopuszczenia itd.

W tej sytuacji zaostrza się, także w naszych spółkach, rywalizacja wewnętrzna, która dotychczas była mniej widoczna, jakby przykrywana swoistą czapką PKP SA. W tej chwili w spółkach obecnie zależnych, ta rywalizacja zaostrzy się na całego. Stąd

każde sformułowanie w tej ustawie jest już dzisiaj bardzo precyzyjnie przez wszystkich czytane. Także w komisji prace związane z tym tematem trwały długo. W Sejmie utworzono specjalną podkomisję, potem kilkakrotnie się zbierała w tej sprawie komisja, posłowie, szczerze powiem, bardzo ciężko pracowali. Tu znów muszę z ubolewaniem powiedzieć, że z wykształcenia nie jestem kolejarem ani nie nadzoruję kolei, a przyszło mi referować, jako członkowi kierownictwa, także tę ustawę.

Sprawą ostatnią, ale bardzo istotną, jest to, że zgodnie z tymi wymogami łączymy w tej ustawie dotychczasowe dwie instytucje funkcjonujące na kolei. Proponujemy, aby powstał Urząd Transportu Kolejowego, który będzie spełniał na kolei rolę regulatora – rola ta będzie, jak wcześniej powiedziałem, coraz ważniejsza, istotna – no i zajmie się sprawami bezpieczeństwa, którymi dzisiaj zajmuje się oddzielna instytucja. Myśmy się zdecydowali, po długich rozmowach, że połączymy te instytucje w jedną – Urząd Transportu Kolejowego, żeby nie tworzyć nadmiernej liczby instytucji, a raczej powołać jedną i wyposażyc ją w niezbędne atrybuty prawne, kadrowe i finansowe, żeby mogła ona spełniać cele przewidziane w decyzjach Unii Europejskiej.

Nie ulega wątpliwości, że utworzenie Urzędu Transportu Kolejowego będzie wymagało dodatkowego zatrudnienia – dla potrzeb regulacji rynku krajowego – w 2003 r. około dwudziestu osób, a docelowo w latach następnych w granicach pięćdziesięciu osób. Takie są nasze wyliczenia wynikające z potrzeb tego urzędu.

Jeśli chodzi o spełnienie wymogów Unii Europejskiej w zakresie wydawania świadectw bezpieczeństwa dla przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, prowadzenia dochodzeń w sprawach katastrof kolejowych, nadzoru nad przewozami materiałów niebezpiecznych, analizy i zatwierdzenia dokumentacji technologicznej utrzymania pojazdów – są to kolejne ważne, nowe zagadnienia, które wejdą w skład dyspozycji tego urzędu i nad którymi urząd ten będzie miał pieczę – potrzebne będzie zatrudnienie pracowników etatowych. Etaty te wymagają oczywiście dodatkowych środków finansowych. W roku 2003 i w latach następnych środki te – takie są uzgodnienia z Ministerstwem Finansów – będą pozostawione do dyspozycji tego urzędu. Nie jest to więc coś, co wynikło dopiero tutaj.

Jeśli chodzi o tak zwane przedstawienie ogólne, to byłoby wszystko. Chcę dodać, że ustawa ta jest skomplikowana, sformułowania dotyczące różnego rodzaju nazw pociągów kolejowych są czysto techniczne, powiedziałbym, kolejarskie. Były one przedmiotem długich rozmów podkomisji i komisji, zresztą nawet jeszcze na posiedzeniu senackiej komisji spraw zagranicznych, na którym byłem, rozmawiano o pociągach. To samo dotyczy różnego rodzaju bocznicy, odcinków – czy to wszystko jest uwzględnione?

Nam się wydaje, że projekt ten jest dobry, choć ciągle jeszcze są poprawki. Myśmy go czytali, strona rządowa dzisiaj tutaj będzie i zgłosi jeszcze kilka bardzo drobnych poprawek. Jeśli jest szansa, to chcemy je zgłosić. Nie będą to poprawki merytoryczne, lecz takie, które się narzucają w czasie czytania, że to powinno być inaczej. A co do terminu, kiedy ta ustawa wejdzie w życie, to ponieważ jest ona opóźniona, pierwotny termin, który rząd przedkładał, jest już nieaktualny. Będziemy prosili Wysoką Izbę, aby ten termin przesunęła zgodnie z opóźnieniem, jakie ma ta ustawa już dziś.

To tyle. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Ministrze.
Poproszę pana mecenasa z Biura Legislacyjnego.
Proszę bardzo, Panie Mecenasie.

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

Biuro Legislacyjne zgłosiło do ustawy dwadzieścia poprawek legislacyjnych oraz jedną uwagę o charakterze bardziej zasadniczym. Na posiedzeniu Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej przyjęto szesnaście poprawek biura, cztery zostały odrzucone po dyskusji z udziałem przedstawicieli rządu, a dwie poprawki komisja dodała. Nie wiem, czy komisja sobie życzy, żebym scharakteryzował wszystkie poprawki przyjęte przez...

Przewodniczący Marian Noga:

Czy państwo senatorowie mają żółty druk, w którym są poprawki Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej? Nie? Ale ja mam i mogę państwu dać. Czy pan mecenas ma to referować? Chcą państwo?

(Głos z sali: One pokrywają się z tymi?)

Pokrywają się z tymi. Jest ich szesnaście.

(Głos z sali: Gdyby mógł pan podać numery tych, które zostały przyjęte w opinii Biura Legislacyjnego.)

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: Dobrze.)

Pan mecenas będzie właśnie w ten sposób referował.

Proszę bardzo, Panie Mecenasie.

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

Dziękuję bardzo.

Nie przyjęto uwagi pierwszej. Przyjęto uwagę drugą, trzecią, czwartą, piątą, szóstą, siódmą, ósmą, dziewiątą oraz dziesiątą. W tym miejscu na posiedzeniu komisji została dodana poprawka, która nie pochodziła od biura. Dotyczyła ona zmiany terminu składania wniosków o przydzielenie tras pociągów z co najmniej trzech miesięcy na co najmniej sześć miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy i została przyjęta.

(Przewodniczący Marian Noga: Została przyjęta przez Komisję Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej. Proszę dalej.)

Poprawka jedenasta nie została poparta przez komisję. Poprawka dwunasta została poparta, poprawka trzynasta została poparta, ale po modyfikacji. Poprawka czternaście została poparta, poprawki piętnasta i szesnasta również, poprawka siedemnasta została poparta, ale też po modyfikacji. Poprawka osiemnasta nie została przyjęta, poprawka dziewiętnasta oraz poprawki dwudziesta i dwudziesta pierwsza zostały przyjęte.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Skoro żeśmy zaczęli tak procedować, to mam pytanie do państwa senatorów, czy nieprzyjęte przez Komisję Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej a zgłoszone przez Biuro Legislacyjne poprawki ktoś z państwa chciałby przejąć, omówić, podyskutować o nich?

Proszę bardzo, otwieram dyskusję na ten temat. Państwo notowali sobie numery poprawek nieprzyjętych przez komisję, tak? Dwudziesta, dwudziesta pierwsza – mówię przykładowo.

(Senator Kazimierz Drożdż: Gdyby jeszcze można, Panie Przewodniczący...)

Którą poprawkę?

Senator Kazimierz Drożdż:

Poprawkę trzynastą, siedemnastą i osiemnastą.)

(Przewodniczący Marian Noga: One nie były przyjęte, tak?)

Zostały przyjęte, ale chciałbym wiedzieć, na czym polega ta modyfikacja?

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator prosi o wyjaśnienie modyfikacji.

Proszę bardzo, Panie Mecenasiu. Proszę wyjaśnić panu senatorowi problem.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Maciej Telec:

Poprawka trzynasta dotyczy art. 41 ust. 2, który w wersji przyjętej przez Sejm stanowi: „Samorząd województwa może nie wyrazić zgody na zaprzestanie wykonywania przewozów w ramach obowiązku służby publicznej, jeżeli dokona wyboru innego przewoźnika kolejowego”. Według Biura Legislacyjnego w przepisie tym była sprzeczność.

(Senator Kazimierz Drożdż: Która tu jest udokumentowana.)

Tak, ale mieliśmy tylko uwagę do pktu 2. Była wewnętrzna sprzeczność, ponieważ samorząd województwa nie mógłby dokonać wyboru nowego przewoźnika, gdyby nie wyraził zgody na zaprzestanie wykonywania przewozów przez poprzedniego.

Poprawka przyjęta na posiedzeniu komisji polega na tym, że w pktcie 2 przed wyrazem „dokona” został dodany wyraz „nie” i przepis ten brzmi w tej chwili w ten sposób: „Samorząd województwa może nie wyrazić zgody na zaprzestanie wykonywania przewozów w ramach obowiązku służby publicznej, jeżeli nie dokona wyboru innego przewoźnika kolejowego w trybie określonym w ustawie”.

Przewodniczący Marian Noga:

To przyjęła Komisja Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej, a pan senator może zgłosić ewentualnie inną poprawkę, bo nad tym, co przyjęła inna komisja, nie będziemy przecież dyskutować.

(*Senator Kazimierz Drożdż*: Właśnie, tu jest „dokona”, a u nas jest „pokryje udokumentowane przez przewoźnika straty”.)

(*Głos z sali*: Zamiast „dokona” „nie dokona”, pkt 2”.)

(*Głos z sali*: Art. 41 pkt 2 ust. 2.)

Czy pan senator chciałby uzyskać jeszcze jakieś wyjaśnienie co do tego?

(*Senator Kazimierz Drożdż*: Nie.)

Dziękuję.

Proszę państwa, stawiam więc pytanie...

(*Senator Kazimierz Drożdż*: Jeszcze poprawka siedemnasta.)

Jeszcze siedemnasta, tak?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:

Poprawka ta została zmodyfikowana po wyjaśnieniach strony rządowej. Przedstawiciele rządu stwierdzili, że dla potrzeb tego przepisu konieczne jest odróżnienie pociągów od innych pojazdów kolejowych.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Spieszę donieść, że chodzi o inne pojazdy, które nie są pociągami, takie jak drezyny, i inne pojazdy naprawcze stosowane na kolei, a poruszające się po torach. To nie są pociągi, a same się poruszają itd., dla rozróżnienia więc i dla objęcia wszystkich pojazdów poruszających się po torach, trzeba było ten wyraz dodać.

Przewodniczący Marian Noga:

Czy są jeszcze pytania? Nie ma. Ponawiam więc pytanie: czy ktoś z państwa senatorów przejmuje poprawki zgłoszone przez Biuro Legislacyjne, a nieprzyjęte przez Komisję Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej?

(*Głos z sali*: To jest poprawka pierwsza, osiemnasta, dwudziesta i dwudziesta pierwsza?)

Tak. Pytam: czy ktoś z państwa chce je przejąć? Nie ma chętnych.

W związku z tym nie przejmujemy tych poprawek, ale oczywiście otwieram dyskusję i można zgłaszać propozycje kolejnych poprawek.

Pan senator Łęcki ma głos.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Pytanie do pana ministra. Po zapoznaniu się z tekstem ustawy mam wątpliwość dotyczącą udostępniania tras pociągów przewoźnikom kolejowym przez zarządcę. W art. 29 podano, że przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z przydzielonych i wyznaczonych w rozkładzie jazdy tras pociągów po zawarciu odpowiedniej umowy z zarządcą. To jest oczywiste, ale istotniejszy jest art. 30 pkt 2 „Zarządca przydziela trasy pociągów przewoźnikom kolejowym, uwzględniając”... – i są tam wymienione cztery punkty.

Mam tu konkretne pytanie: czy jest instancja odwoławcza od decyzji zarządcy, czy jego decyzja jest ostateczna? Pozwolę sobie powiedzieć żartem: w dzisiejszych czasach różnego lobbowania wiadomo, że jedne pociągi będą miały lepsze czasy, drugie gorsze. Obserwuję to w Poznaniu, gdzie urząd marszałkowski kupił autobusy, a Zarząd Kolei Regionalnych tak zrobił rozkład jazdy, że autobusy te prawie nie mają gdzie jeździć – jeżdżą w takiej porze, iż są puste. Z ustawy jednak nie wynika, czy jest instancja odwoławcza od decyzji zarządcy. I tego dotyczy moje pytanie do pana ministra.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Ministrze, czy odpowie osoba wyznaczona przez pana, czy pan osobiście? Osobiście. Rozumiem.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Pilat:**

Jak będą sprawy techniczne, to będę prosił o odpowiedź kolegów. To jest pytanie innej natury, mimo że dotyczy ustawy kolejowej.

Jak to się w języku prawnym mówi, że jest kolejna instancja odwoławcza itd., tu tego typu instancji w sensie odwoławczym – takiej że ponieważ mam prawo, więc ona to rozpatruje – w zasadzie, nie ma, jest zaś tzw. regulator nad przewoźnikiem. Przewoźnik, który czuje się pokrzywdzony, pisze skargę do regulatora, w tym wypadku do Urzędu Transportu Kolejowego.

(Głos z sali: UTK.)

Tak, do UTK, czyli do Urzędu Transportu Kolejowego. W art. 13 pkt 2 mówi się, że do zadań prezesa UTK należy na przykład, w sensie regulacji transportu kolejowego, nadzór, o który pytał pan senator, nad zapewnieniem równości dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury krajowej oraz zatwierdzanie i koordynowanie opłat.

Jeśli zaś chodzi o priorytety – bo pan zaczął od priorytetów – to one się biorą, po pierwsze, z tradycji kolejarskiej, od zawsze bowiem było tak, iż przewóz osób miał pierwszeństwo przed towarami.

Dalej: jest to obowiązek wykonania przewozu nałożonego wcześniej przepisami prawa przewozowego, o którym mówi ustawa przewozowa, i udostępnienia tras pociągów, wykorzystywanych w poprzednim rozkładzie jazdy przez tego samego przewoźnika; jest to próba zabezpieczenia, żeby nie było kolizji, ciągłych zmian itd.

Oczywiście jeżeli są umowy wieloletnie, to zawsze ten, kto je zawarł, korzysta z prawa in plus, ale co do generalnej zasady, zapisaliśmy w ustawie, iż Urząd Transportu Kolejowego czuwa nad tym, aby była w tej sprawie równość. Muszę zresztą powiedzieć, że te priorytety są uzgodnione i nie kolidują z priorytetami Unii Europejskiej w tym względzie.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Lewicki, proszę bardzo.

Senator Marian Lewicki:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Mam kilka kwestii, które chciałbym poruszyć w związku z tą ustawą, i zacząłbym od pytania pierwszego. Otóż pan minister powiedział, że Urząd Transportu Kolejowego łączy dwie instytucje. Domyślam się, że chodzi tu o główny inspektorat transportu kolejowego i o którą jeszcze instytucję?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, tak, ale jaka jeszcze instytucja? To jest pierwsze moje pytanie.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Druga sprawa to struktura organizacyjna UTK. Otóż w ust. 3 ustawy jest zapisane, iż tworzy się siedziby okręgowe, to znaczy okręgi. Wydaje mi się, że powinniśmy się dowiedzieć, w których okręgach będą takie siedziby.

Trzecia kwestia dotyczy regulaminu organizacyjnego. Chciałbym wiedzieć coś więcej na temat funkcjonowania tego urzędu, również w kontekście zwiększenia kosztów państwa. Planuje się tutaj wzrost zatrudnienia – siedemdziesiąt pięć etatów w roku 2003 i trzydzieści etatów w roku 2004. Z tego, co tutaj dodałem, wynika, że na przykład w roku 2005 koszt utrzymania urzędów wzrośnie o około 90 milionów zł. Nie bardzo mi to pasuje w kontekście planów tańszego państwa, o którym mówiliśmy jeszcze rok temu, gdzie działania były dokładnie odwrotne, mające na celu łączenie i zmniejszanie tych kosztów.

Kolejna sprawa jest moim zdaniem bardzo zasadnicza, a dotyczy art. 68. Chodzi tu o implikacje w postaci kosztów związanych z szeroko rozumianą homologacją. Przeczytam to. Otóż mówi się tutaj, że w wypadku przedsiębiorców, którzy do dnia wejścia w życie ustawy prowadzą działalność w zakresie przewozów kolejowych osób, rzeczy etc., etc., ich dotychczasowe uprawnienia do prowadzenia tej działalności wygasają z dniem 31 grudnia 2003 r.

Implikacja podstawowa jest tu taka, iż spowoduje to oczywiście wystąpienie o te uprawnienia, co się wiąże z kosztami. Jak prześledziłem te koszty, to nie wiem, czy to jest naprawdę tak dużo, jak by wynikało z pobieżnego rachunku. Prosiłbym o określenie kosztów, jakie spadną na przedsiębiorców, bo moim zdaniem to też jest dla nich zagrożenie.

Osobna sprawa dotyczy tego, w jakim stopniu infrastruktura kolejowa będzie spełniała na dzień dzisiejszy wymagania przepisów w tym zakresie. Na razie dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze.

Panie Ministrze, widzę że pan Bolesław Musiał, główny inspektor kolejnictwa, odpowiedziałby na to, tak? Dobrze rozumiem?

Proszę bardzo. Proszę, Panie Ministrze.

**Główny Inspektor Kolejnictwa
Bolesław Musiał:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Urząd Transportu Kolejowego, jak już pan minister powiedział, powstaje z obecnego Głównego Inspektoratu Kolejnictwa, zajmującego się częścią spraw będących w gestii ministra transportu, dotyczącą regulacji na podstawie ustawy o transporcie kolejowym z 1997 r., do której poprawki zostały wniesione w 2000 r., przy jej zmianie. Część regulacyjną na dzień dzisiejszy wykonuje minister transportu i ta część od ministra transportu przechodzi, a z tych dwóch części powstaje Urząd Transportu Kolejowego.

Na dzień dzisiejszy Główny Inspektorat Kolejnictwa ma siedem okręgowych urzędów transportu kolejowego, okręgowych inspektoratów kolejnictwa, których działalność jest uregulowana statutem. Znajdują się one w Warszawie, Lublinie, Krakowie, Katowicach, we Wrocławiu, w Gdańsku i Poznaniu. Statut zatwierdzony przez pana ministra będzie wskazywał, czy się coś w tym zakresie zmieni, czy też nie, a okręgowe inspektoraty kolejnictwa, które już istnieją, zostaną przemianowane na okręgowe urzędy transportu kolejowego i sądzę, że ich siedziby pozostaną w tych samych miejscach.

Kolejna sprawa dotyczy regulaminu organizacyjnego. Będzie on ustalony przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, a podstawowe zakresy czynności, zarówno z dziedziny regulacyjnej, z dziedziny związanej z bezpieczeństwem, jak również z dziedziny wynikającej z ustawy o ocenie zgodności – bo również taką funkcję, jako organ wyspecjalizowany, Urząd Transportu Kolejowego będzie pełnił – są rozpisane w tej ustawie. Uszczegółowienie, czyli podział na departamenty czy biura, będzie oczywiście zawarte w regulaminie organizacyjnym.

Jeśli mówimy o tańszym państwie, o zmniejszaniu liczby urzędów itd., to początkowo – jak pan minister mówił na podstawie projektu tej ustawy – dyskutowano, czy mają być dwa urzędy, a więc czy ma pozostać Główny Inspektorat Kolejnictwa i obok niego Urząd Transportu Kolejowego, który by się zajmował pozostałymi sprawami, niezwiązanymi z bezpieczeństwem, ale z problemami regulacyjnymi, oceną zgodności itd., itd. Postanowiono nie tworzyć dwóch urzędów, bo ich koszty, chociażby natury administracyjnej, byłyby znacznie większe niż jednego. Musiałyby być przecież dwa biura administracyjno-budżetowe, dwa działy księgowości i spraw kadrowych, dyrektorzy generalni itd., itd. Myśmy liczyli, o ile koszty te byłyby większe niż w wypadku utworzenia jednego urzędu, i kierownictwo ministerstwa zdecydowało – tak też zostało w uzgodnieniach międzyresortowych – że zamiast dwóch urzędów powstanie Urząd Transportu Kolejowego, który będzie obejmował wszystkie sprawy i w związku z tym wydatki z tego tytułu będą znacznie mniejsze dla budżetu państwa.

Kolejna sprawa dotyczy art. 68. Chodzi tu o wygaśnięcie koncesji i wystąpienie o uzyskanie licencji. Mogę powiedzieć, że w tej ustawie jest zapisane, iż licencja nie może kosztować więcej niż 2 tysiące euro – chodzi o licencję w zakresie przewozów czy to pasażerskich, czy towarowych – ponieważ obecna ustawa o transporcie kolejowym mówi, iż również na zarządzanie infrastrukturą jest wymagana koncesja. Z nowej ustawy wynika, że nie jest potrzebna koncesja na zarządzanie, tylko na wykonywanie przewozów pasażerskich czy towarowych. I ta licencja nie może kosztować więcej niż 2 tysiące euro według kursu Narodowego Banku Polskiego, a szczegółowe rozporządzenie w tej sprawie wyda minister infrastruktury w porozumieniu z ministrem finansów. Chodzi o to, żeby były pokryte koszty wydania licencji i sprawdzenia podmiotów gospodarczych, które

o nią występują, ale kwota nie może przekroczyć 2 tysięcy euro. Uważamy, że kwota 2 tysiące euro dla przewoźnika, który będzie musiał dysponować pojazdami szynowymi, zapewnić odpowiednie standardy bezpieczeństwa i wszystkie inne, jest znikoma. Dziękuję bardzo.

Jeżeli nie odpowiedziałem na wszystkie pytania, może będzie mógł to zrobić pan minister lub osoby przez niego wyznaczone, a jeśli będą do nas pytania dodatkowe, udzielimy informacji. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan minister chce coś dodać. Proszę bardzo.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:**

Uważam, że pan szeroko, chyba nawet za szeroko, przekazał te informacje. Dodam jednak, że na posiedzeniu Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej dyskusja trwała długo, a dotyczyła tego, czy te koszty i ceny mają dotyczyć także różnego rodzaju kolejek wąskotorowych, widokowych, związanych z turystyką itd. Podlegają one samorządom, które mają na to niewielkie środki, i są z tym kłopoty.

Senatorowie nas zaatakowali, a myśmy się zgodzili, że to nie może być przedmiotem dodatkowych, większych opłat z tytułu otrzymania nowych uprawnień. W związku z tym senatorowie wprowadzili zapis, że tamte będą korzystały z nadzwyczajnych zniżek do wysokości 10% sum, które zostały tu ustalone. Zadbano także o kolejki, można powiedzieć, najbiedniejsze, a bardzo potrzebne w niektórych regionach, jak kolejki wąskotorowe itd.

Inne sprawy będzie regulował statut – mówił tutaj o tym pan inspektor, a właściwie wszystkie te kwestie w dużej mierze mogę przekazać panu senatorowi Lewickiemu – który nada właściwy minister i wyznaczy okręgi. Okręgi mogą się zmieniać. Dzisiaj jest ich siedem, a może ich być, zależnie od potrzeb, więcej. Wszystko będzie zależało od decyzji w tym względzie właściwego ministra.

To tyle. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Pan senator Lewicki draży temat, tak? Proszę bardzo.

Senator Marian Lewicki:

Oczywiście, że drażę, ponieważ nie usłyszałem od pana inspektora żadnej odpowiedzi i nie podzielałam całkowicie opinii, które pan wyraził, ponieważ pan mi nie podał żadnych konkretów. Jeżeli pytam, ile osób będzie liczyła instytucja, to powinien pan powiedzieć, a nie domyślać się i mówić o bliżej nieokreślonych liczbach.

Tak samo nie uzyskałem wyczerpującej odpowiedzi na temat kosztów. Jeżeli pan zechce zauważyć, są jeszcze inne koszty, jak na przykład świadectwo dopuszcze-

nia budowli – 6 tysięcy euro, pojazdu – 25 tysięcy euro, świadectwo bezpieczeństwa – 5 tysięcy euro, niech więc pan nie mówi, że opłaty są niskie czy znikome.

Dla mnie jest to istotne z punktu widzenia sytuacji, jaka panuje na kolei, gdzie długi są ogromne, wynoszą bowiem dzisiaj bodajże 7 miliardów zł, Panie Ministrze. Współczuję, bo jak wiem, minister resortowy poległ z powodu kolei.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ale sprawozdaje pan na dzień dzisiejszy. W związku z tym to wcale nie jest takie bagatelne, że te koszty są tylko znikome.

Ja bym chciał jednak usłyszeć konkretnie, ile osób będzie liczył ten urząd. Jeżeli państwo mówią, iż będzie taka sytuacja, że „wpływy – cytuję – ulegną podwojeniu w stosunku do dotychczasowych”, to państwo znowu ma chęć sięgać do kieszeni, no może akurat nie podatników, ale przedsiębiorcy czy wręcz będzie sięgało do swojej kieszeni. Bo jeżeli będzie tu płaciło PKP, to czy nie przypomina to przekładania pieniędzy z jednej kieszeni do drugiej. To taka moja refleksja.

Bardzo proszę, Panie Ministrze, o konkrety.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Pilat:

Konkretnie to mogę powiedzieć, dlaczego mówimy tylko o dodatkowych etatach: dlatego że etaty Głównego Inspektoratu Kolejnictwa przejdą w całości do UTK. Kiedy mówiliśmy o instytucjach, to zakładaliśmy, że przejdzie jeszcze kilkanaście osób z departamentu, który w tej chwili jest rozbudowany. Zmniejszy się tam zatrudnienie i część osób zajmujących się problemami, które przejmie urząd, przejdzie do tego urzędu.

Jeśli chodzi o dodatkowe etaty, obliczyliśmy, ile to będzie kosztowało. W 2003 r. będzie to dwadzieścia pięć etatów. Gdy chodzi o sumy, tośmy powiedzieli, ile to wyniesie – także w następnych latach. Na stronie 9, w uzasadnieniu, są podane dokładne kwoty, Panie Senatorze.

(Senator Marian Lewicki: Ja mam tu podanych siedemdziesiąt pięć etatów, Panie Ministrze, rozmawiamy więc o różnych liczbach.)

Siedemdziesiąt pięć etatów dodatkowo...

(Senator Marian Lewicki: A nie dwadzieścia pięć.)

...i trzydzieści w 2004 r.

Jeśli chodzi o to, jakie sumy mają wpływać i skąd, to w jakiejś mierze będą one wpływać. Mówiłem wcześniej o tym, że na polskie koleje mają wjechać – czy też mają się o to starać – różni użytkownicy, w związku z tym urząd, który będzie odpowiadał za bezpieczeństwo, musi mieć na to określone środki.

Sumy, które pan wymieniał, mają wnosić do 2 tysięcy euro – taką przyjęto zasadę, ale potem, w zależności od tego, czego to dotyczy, jakiej wielkości, skali, zakresu, są one oczywiście większe. Chcę zwrócić uwagę, że wszędzie jest „do”, bo jak chodzi o zapis ustawowy, to właśnie problem polega na tym, żeby ktoś sobie nie poszalał i nie wymyślił na użytek danego roku nie wiadomo jakich sum. Tutaj sumy będą dokładnie wyliczone i sprecyzowane i będzie określony cennik. Cennik ten będzie niższy niż su-

my, które są oznaczane „do”. Na pewno kwoty nie będą wyższe i dlatego tak to jest zapisane. Jest to zresztą niezbędne i potrzebne w sensie legislacyjnym.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Na dobrą sprawę są tutaj potrzebne – jak powiedział pan senator – dwa podstawowe dokumenty: świadectwo bezpieczeństwa, którego wartość nie może być wyższa niż 5 tysięcy euro, i świadectwo dopuszczenia do eksploatacji budowli i urządzeń. Jeśli chodzi o budowle, to są to już poważne kwestie i tu mamy równowartość 6 tysięcy euro, a pojazdu kolejowego – 25 tysięcy euro, no ale to jest związane z badaniem itd., itd.

Nam się wydawało – dyskutowaliśmy na ten temat – iż nie będzie to szło bezpośrednio z kieszeni podatnika, choć przecież pośrednio, jeżeli chcielibyśmy tak to traktować, to zawsze, jeśli bierze się jakikolwiek pieniądz na taki cel, pochodzi on z kieszeni podatnika. Dotyczy to wszystkich kosztów, cen. My mówimy o bezpieczeństwie, i to nie tylko tego, co jest dziś, ale także tych wszystkich pojazdów i innych podmiotów, które będą wchodziły na nasze tory. Wejdzie to do budżetu państwa, bo przecież jest to struktura budżetowa, będzie więc wymagała dodatkowych środków.

Trudno liczyć, żeby dla tego typu instytucji, która będzie świadczyła usługi związane z komercją, budżet państwa zbierał środki oddzielnie, w ekstra podatkach, żeby ją utrzymać i żeby świadczyła ona usługi związane z bezpieczeństwem przewoźników, ludzi, towarów itd. Chodzi tu zwłaszcza o obcych przewoźników. Dlatego tutaj są różne ceny, które będzie można różnie stosować, a nie będą mogły być one, niestety, zróżnicowane, mamy bowiem przecież prawo równości.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. Bo mogą być też, oczywiście, przewoźnicy zagraniczni.

Rozumiem, że pan senator Lewicki ma okazję zgłosić poprawki legislacyjne, na przykład likwidację UTK. *(Wesołość na sali)*

Proszę bardzo, przyjmujemy wszystko.

Pani senator Christowa prosiła o głos.

Senator Czesława Christowa:

Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chciałabym się wypowiedzieć na temat definicji infrastruktury kolejowej. W art. 4 pkt 1 jest wyrażona definicja, a ja chciałabym zaproponować, aby przyjęć następujące jej brzmienie: „Infrastruktura kolejowa są to linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku trwałego”. W pkt 2 jest już zdefiniowana linia kolejowa i jej definicja zawiera te pojęcia, zostawię więc te poprawki, żeby już dokładnie ich nie omawiać. Można się zastanawiać, czy nie dodać...

(Przewodniczący Marian Noga: To jest pierwsza poprawka. Czy są jeszcze inne?)

Tak. Jeszcze kilka, ale nie są one tak znaczące.

(Przewodniczący Marian Noga: Ale proszę je przynajmniej pokrótce przedstawić, żeby potem nad nimi głosować.)

Dobrze.

Może jeszcze powiem, że w art. 4 pkt 1 można się zastanawiać, czy dodać „a także w tym celu majątku trwałego zarządcy infrastruktury”. Wydaje mi się jednak, że bardziej celowe jest, żeby nie podkreślać, do kogo ta infrastruktura należy, a raczej jej aspekt funkcjonalny. Po prostu chciałabym uzasadnić wersję, którą przeczytałam: „a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku trwałego”.

Poprawka druga. W art. 33 ust. 8 po wyrazach „o których mowa w ust. 2–6”...

(Przewodniczący Marian Noga: Wolniej.)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak. W art. 33 ust. 8 po wyrazach „o których mowa w ust. 2–6” proponuje się dodać art. 34. W art. 34 określone są zasady, według których zarządca może podwyższyć opłatę lub przyznać ulgę. Chodzi mi o to, że problemy, które są przywołane w art. 3, de facto znajdują się także w art. 34, i o to, żeby bardziej sprecyzować zapis.

Następna poprawka, którą przedstawiam, trzecia w kolejności. W art. 35 pkt 4 wyrazy „sposób ustalania opłat” proponuję zamienić na „zasady ustalania opłat”, ponieważ jest to pojęcie szersze.

Nad czwartą poprawką, jak mi się wydaje, już była tutaj dyskusja. W art. 47 ust. 6 pkt 1 po wyrazach „do dysponowania” proponuje się dodać wyrazy „pojazdami kolejowymi”, ponieważ pojazdy kolejowe to jest pojęcie szersze niż wagony itd.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak. To już było analizowane, ale właśnie w tym miejscu jest to użyte.

Poprawka piąta. W art. 65 proponuję przyjąć następujące brzmienie ust. 4. „Orzekanie w sprawach o czyny określone w ust. 1–3 następuje w trybie kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia”.

I jeszcze jedna poprawka, dotycząca art. 68. Chodzi tutaj o daty. Ponieważ terminy określone w tej ustawie zostały przedstawione w projekcie rządowym, który przewidywał wejście ustawy w życie z dniem 1 stycznia 2003 r., proponuję, aby w ust. 1 wyrazy „30 września 2002” zastąpić wyrazami „31 grudnia 2003”, a wyrazy „31 grudnia 2003” zastąpić wyrazami „29 lutego 2004”. Aktualizujemy w ten sposób...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Te poprawki, jeśli pan przewodniczący pozwoli, przedłożę. Chciałabym jednocześnie przeprosić, muszę bowiem wyjechać do Szczecina.

(Głos z sali: Proszę powiedzieć prawdę: wylecieć. Nie ma pani zaufania do kolei.)

(Wesołość na sali)

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo, Pani Senator.

(Senator Czesława Christowa: Dziękuję za usprawiedliwienie.)

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, przyjmuję następne poprawki, propozycje.

Pan senator Chronowski, proszę bardzo.

Senator Andrzej Chronowski:

Panie Przewodniczący, nie zgłoszę poprawki, ale pozwolę sobie zadać dwa pytania. Jedno pytanie jest skierowane do pana ministra. Czy jednak nie rozsądniej, logiczniej by było, aby prezesa UTK...

Dobrze mówię? Dobrego skrótu użyłem?)

(*Głos z sali*: Tak, UTK.)

...powoływał minister infrastruktury, skoro przygotowuje statut itd., itd., a nie żeby cedować wszystko na premiera? Bo rozumiem, że według tej ustawy, ma to robić premier?

Drugie pytanie – do pana inspektora – może ogólne, ale bardzo ważne. Czy pańskim zdaniem ta ustawa pomaga przedsiębiorstwu PKP, czy raczej powoduje pewnego rodzaju regres w jego funkcjonowaniu? Za chwilę będziemy rozpatrywali dużo bardziej kontrowersyjną ustawę o PKP. W pewnym sensie ustawy te są w symbiozie, biorąc pod uwagę przepisy końcowe i przepisy przejściowe.

Chcę przypomnieć, Panie Inspektorze, że przerabialiśmy i przerabiamy w tej chwili w Ministerstwie Infrastruktury coś takiego jak prawo lotnicze. Chcę zwrócić uwagę, ile jest w tym momencie problemów w uzyskaniu nowych warunków spełnienia certyfikatów. Może się okazać, że 50% porządnych, powiedzmy, aeroklubów w ogóle wypadnie z rynku.

Jeśli chodzi o system kontroli PKP i wypadkowość, to ja bym powiedział – odpukać w niemalowane – że nie jest najgorzej, biorąc pod uwagę stan PKP generalnie w kraju. Pewnie jest to zasługa określonych ludzi z nadzoru, z kontroli itd., i ten system, myślę, nie jest najgorzej rozbudowany.

Teraz proszę zwrócić uwagę, że w przepisach przejściowych dajemy krótkie terminy i zmuszamy przede wszystkim PKP, od lat funkcjonujące, aby uzyskiwały uprawnienia z wszystkimi wpłatami itd., o czym zresztą tu pan senator już wspominał. Myślę, że w przepisach przejściowych można by było pewne ulgi zastosować wobec firmy, jaką jest PKP, zwłaszcza w sytuacji, w jakiej się ona znajduje.

To tyle, Panie Przewodniczący.

Poprawki będą zgłaszane na posiedzeniu plenarnym. Coś tam wymyślimy i w zależności od tego zgłosimy poprawki.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, Panie Senatorze.

Panie Ministrze, czy zawracać głowę premierowi powoływaniem prezesa UTK? Takie było pierwsze pytanie. Może brzmiało trochę inaczej, ale mniej więcej o to chodziło.

Drugie pytanie było skierowane do pana inspektora, a dotyczyło tego, czy ta ustawa jest lepsza, jeśli chodzi o sprawy bezpieczeństwa?

Proszę bardzo, Panie Ministrze. Pan pierwszy.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Tutaj, Panie Senatorze, przyjęto taką konstrukcję, jak przy powoływaniu wszystkich prezesów urzędów centralnych. Jeśli chodzi o wszystkie urzędy centralne, funkcjonuje zasada – przynajmniej dotychczas – iż prezesa urzędu powołuje prezes Rady Ministrów na wniosek właściwego ministra, a wiceprezesów na wniosek tegoż prezesa powołuje właściwy minister.

Można oczywiście, Panie Senatorze, dyskutować nad tym, czy wystarczyłby minister, czy nie, ale przynajmniej w odbiorze społecznym ranga prezesa powołanego przez premiera jest wyższa, choć między nami mówiąc, i tak największą rolę spełnia tu

właściwy minister, bo to on prezesowi Rady Ministrów musi udowodnić, że przedstawia najlepsze osoby. Uważam, że z tego punktu widzenia nie jest to źle. Wiem to z praktyki.

Druga kwestia. Oddałbym to może na chwilę inspektorowi, ale wolałbym, żeby się w tej sprawie wypowiedział prezes PKP, bo pytanie dotyczyło tego, czy to jest ułatwieniem dla PKP itd., a ja chciałbym przy okazji przypomnieć, iż poprawki, nad którymi dyskutujemy, i ta ustawa, Panie Senatorze, nie dotyczy PKP. W jakimś zakresie tak, ale to nie jest ustawa... Bo wszyscy przywykli do tego, że...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Właśnie, to jest ustawa, która mówi o PKP, ale jej zakres jest znacznie szerszy. Mówi o kolejach, o wszystkich, którzy będą z nich korzystali, o zarządcach, o usługach, o nadzorze, a więc o ogromnej infrastrukturze związanej z kolejnictwem. Zwracam uwagę na to, że PKP jest w tej ustawie tylko jednym z elementów, i to elementem, który być może w przyszłości, nie chcę krakać, nie będzie wzrastał – choć dałby Bóg, odpukuję – ale raczej malał.

Ostatnia moja uwaga w tej kwestii jest taka. Powołał się pan na prawo lotnicze. Akurat tym się zajmuję na co dzień, więc tu już łatwiej mi będzie niż z innymi tematami.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Wiem, wiem, Panie Prezesie, dyskutujemy z aeroklubem. Problem polega na tym, że i przy ustawie – Prawo lotnicze, gdzie powołaliśmy jeszcze prezesa urzędu, i tutaj są podobne kwestie. To bardzo trafne spostrzeżenie. Myśmy to utrudnili, ale dlaczego? Dlatego że jest znacznie większy dostęp, to znaczy poprzednio pewne instytucje to dostawały jakby z tytułu prawnego, uzgadniali itd. Dzisiaj dostęp mają wszyscy. Taka właśnie będzie jego rola i takie będzie jego zadanie. Będzie miał większą możliwość oceny dokumentów i jeżeli podejmie decyzję, musi za nią odpowiadać bardziej niż dotychczas. Zwracam więc uwagę, że troszeczkę zmieniamy formę.

A jeśli chodzi o aerokluby, to chcemy podpisać porozumienie i uczynić aeroklub bardziej znaczącym ciałem, które w dużej mierze będzie mogło samo decydować o tym, co się nazywa lekkimi konstrukcjami itd. Ale to już inny temat.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator zna się bardzo dobrze na kolei, bo mieszka w mieście kolejarskim. Do dzisiaj zresztą Nowy Sącz to miasto kolejarzy.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Pan prezes PKP.

Proszę, Panie Prezesie. Udzielam panu głosu.

Członek Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Janusz Lach:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Na pewno te rozwiązania pomogą PKP. Dziękuję panu senatorowi za ocenę dotychczasowej działalności spółek PKP. Okazuje się, że mimo wielu trudności finansowych odbiór bezpieczeństwa jest dobry. Te rozwiązania, stawiające jeszcze wyższą poprzeczkę, będą nas bardziej do tego mobilizowały.

Druga część pana pytania dotyczyła opłat. Nie są to opłaty rządu istotnego dla funkcjonowania spółek grupy PKP, ale jako ekonomista nie chciałbym płacić za coś,

co już w tej chwili dotychczasowi przewoźnicy mają. Można ewentualnie wprowadzić zapis, że co najmniej do roku 2004, a więc do momentu, kiedy polskie tory będą udostępnione konkurencji zewnętrznej, przede wszystkim przewoźnikom unijnym, zwalnia się dotychczasowych przewoźników z grupy PKP od wnoszenia tych opłat, chociaż ich wysokość nie decyduje o ekonomii.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Pan senator zadeklarował, że ewentualnie zgłosi poprawki w czasie debaty plenarnej Senatu. Przyjmujemy, Panie Senatorze, że podczas debaty plenarnej będzie pan miał okazję je zgłosić. Bardzo dziękuję.

Pan inspektor Musiał. Proszę, Panie Ministrze. Proszę bardzo.

**Główny Inspektor Kolejnictwa
Bolesław Musiał:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Jeżeli chodzi o świadectwa dopuszczenia typu do eksploatacji pojazdów szynowych, a więc i środków z napędem, i wagonów, i drezyn, i pojazdów pomocniczych, i zmechanizowanych maszyn do naprawy torów, i dźwigów, i wszystkiego, co jest związane z infrastrukturą, jak również jeżeli chodzi o dopuszczenie typu nawierzchni kolejowej, a więc szyn typu S-60 na podkładach drewnianych, betonowych typu S-49, S-42 – bo takie są – oraz S-8 na bocznicach i innych typów urządzeń SRK, to nie są pojedyncze elementy, to są po prostu poszczególne typy. Dotychczasowi koncesjonariusze, w tym wszystkie spółki grupy PKP SA, jak również pozostali zarządcy infrastruktury i przewoźnicy mają takie świadectwa i nie muszą ubiegać się o nie ponownie. Na podstawie tych świadectw trzeba będzie wydać świadectwo bezpieczeństwa i za to świadectwo, co pan senator zauważył, maksymalna stawka wynosi 5 tysięcy euro. Jest również rozporządzenie ministra transportu i ministra infrastruktury, zawierające tabelaryczny podział dla wszystkich urządzeń, które są w eksploatacji od wielu lat. Bo przecież są urządzenia mechaniczne sprzed wojny, lokomotywy, wagony sprzed dwudziestu, trzydziestu lat itd. Dla tych urządzeń najniższa opłata w tabeli wynosi 500 zł, dla lokomotyw, wagonów i pojazdów – 1 tysiąc 500 zł. Tak jest na dzisiaj. Górnych kwot wymagamy wówczas, gdy wchodzi nowy producent zupełnie nowego taboru. Na przykład dopuszczaliśmy pojazdy w metrze warszawskim, które kupiło nowe pociągi od Alstoma i kwota za dopuszczenie tych pojazdów, ponieważ to było związane z opracowywaniem programu badań i całego nadzoru nad badaniami zarówno u producenta, jak i w eksploatacji, wynosiła 40 tysięcy zł. Około 25% podobnych urzędów zagranicznych bierze te kwoty. Wszystkie tu obecne firmy, które funkcjonują już w Polsce, i wszystkie spółki grupy PKP, te świadectwa dopuszczenia typu posiadają. Wnoszą jeszcze drobne elementy na wagony gospodarcze czy jak wchodzi, powiedzmy, nowy typ przejazdów, zabezpieczenia przejazdów czy innych elementów, to oczywiście są z tym związane dodatkowe opłaty, ale nieduże, na dzisiaj maksymalnie rzędu 4–6 tysięcy zł.

Jest tam zapis, że te rozporządzenia będą funkcjonowały nie dłużej niż do wejścia polski do Unii Europejskiej. Wówczas minister musi wydać nowe rozporządzenie, w którym będą również zawarte kwoty maksymalne zapisane w ustawie. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Myszę, że pan prezes PKP też będzie zadowolony z tego, co pan powiedział. Tak przynajmniej sędzę.

Państwo Senatorowie, słucham dalej. Jakie są dalsze propozycje poprawek?

Pan senator Łęcki, proszę bardzo.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Otrzymaliśmy tutaj ksero pisma od pana Stanisława Rytlewskiego do pana marszałka. Rozumiem, że jeśli nam je podrzucono, to mamy się do tego ustosunkować. Pismo jest sygnowane przez Ogólnopolskie Stowarzyszenie Samorządów na rzecz Kolei Lokalnych. Jest tam jedna bardzo istotna sprawa – ale jak istotna, tak dyskusyjna – o liniach kolejowo-tramwajowych. Z dotychczasowej ustawy wynika, że linie tramwajowe nie podlegają restrykcjom tej ustawy, tutaj zaś jest mowa o pojeździe tramwajowo-kolejowym, w niektórych środowiskach nazywanym tramperem.

Pytanie do pana ministra brzmi: czy ta sprawa jest z góry uznana za niesłuszną i dlatego nie znalazła się w ustawie, czy jest to przeoczenie? Czy Wysoka Komisja senacka powinna się do tego ustosunkować?

Tak samo w rozdziale 7 są propozycje różnego finansowania infrastruktury kolejowej odmienne niż w ustawie. Czy pan minister zna treść tego pisma, czy to jest rzecz całkiem nowa? Takie mam pytanie, bo skoro dostaliśmy to w pliku materiałów, to godzi się tym zainteresować. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Przed chwilą dopiero dałem ten dokument panu ministrowi, ale zdaje się, że doradcy pana ministra znają sprawę?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Też nie znają.

Proszę, Panie Ministrze.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Pilat:**

Słyszałem, ale z innych źródeł, że takie stowarzyszenie istnieje i funkcjonuje. Ujawniło się ono teraz, tak że nie wiem, czy ono rzeczywiście istnieje, czy zostało zawiązane ad hoc na spotkaniu, jakich się odbyło w Polsce mnóstwo. Wszystkie te spotkania odbywały się pod hasłem niedopuszczenia do tego, żeby przewozy regionalne zawiesiły kursowanie przeszło tysiąca pięćdziesięciu pociągów.

(Głos z sali: Kilometrów.)

Pociągów, nie kilometrów, to jest podstawowa różnica i bardzo proszę o nie-mylenie tego: nie 1050 km, tylko tysiąca pięćdziesięciu pociągów. To są zupełnie nieporównywalne kwestie.

Wracam wobec tego do sprawy. Myśmy – kierownictwo resortu, wszyscy szefowie związków zawodowych na kolei, całe kierownictwa PKP i spółek zależnych – spotkali się w tej sprawie. Zdecydowaliśmy, iż zawieszamy decyzję co do linii regionalnych do 30 kwietnia. W tym czasie powołaliśmy specjalny zespół, który będzie rozpatrywał każdą z tych linii w sposób indywidualny, ale przy udziale marszałków sejmików wojewódzkich. W poniedziałek po południu na ten dokładnie temat odbyliśmy z premierem Polem naradę, w której uczestniczyli marszałkowie sejmików albo wytypowani przez nich wicemarszałkowie lub dyrektorzy. Z poniedziałkowego spotkania wynika prośba, którą będziemy chcieli skierować do państwa przy tej drugiej ustawie. Zwrócił się z nią marszałek województwa mazowieckiego, a ja przyrzekłem, że przedstawię ją komisji senackiej.

Apel, który został tu skierowany, nie musiał przyjść, bośmy go nie znali, a zrobiliśmy to, co trzeba było zrobić. Kolejarze zdecydowali, że nie będą podejmowali żadnych akcji protestacyjnych, czekają bowiem na wyniki rozmów tej komisji. Wydaje się, że osiągniemy dwa cele: na pewno nie będzie zlikwidowanych tysiąc pięćdziesiąt pociągów, a zdecydowanie mniej, ale jeżeli pociągi będą likwidowane, to na pewno te, co do których i samorząd, i nasza komisja uznają, że racje ekonomiczne, ale także społeczne, na dziś nie uzasadniają dalszego ich kursowania. Może trzeba zmienić rozkład jazdy i zamiast pociągów – to znaczy lokomotywy i jakiegoś tam składu, wszystko jedno, jednego czy dwóch wagonów – zacząć uruchamiać mniejsze mikrobusy czy autobusy. W każdym razie chodzi o to, żeby zapewnić dojazd ludzi do pracy i uczniów do szkół, ale znacznie niższym kosztem niż obecnie.

Jeśli Ogólnopolskie Stowarzyszenie Samorządów na rzecz Kolei Lokalnych ma tego typu cele, to będziemy z nim rozmawiali. Myślę jednak, że jego propozycje nie są możliwe do spełnienia na etapie procedowania nad nimi w Senacie.

(Głos z sali: A tam jeszcze chodziło o ten tramwaj, tak?)

Jeśli chodzi o tramwaje, to tam jest zapis, że samorządy lokalne za 10–20% sum przyznanych im z budżetu państwa mają kupować autobusy szynowe. My tu nawet zgłosimy prośbę marszałka województwa mazowieckiego, żeby napisać, że mogą je kupować, żeby oddać władzę w ręce zarządów poszczególnych województw, a nie jednoznacznie powiedzieć, że nawet województwo, które nie chce autobusów kupować, musi je kupić. Na przykład na Mazowszu mówią, że wydadzą pieniądze i po co? Oni nawet nie wiedzą, co potem z tym jednym autobusem zrobić. Tu są potrzebne pociągi – bo akurat aglomeracja warszawska ma tego typu potrzeby – a nie pojedynczy tramwaj. Są jednak województwa, gdzie takie tramwaje okazują się niezbędne, bo bardzo obniżają koszty, bo wożą niewiele osób, a trasy są potrzebne po to, żeby nie zdejmować z nich pociągów, jak się bowiem zdejmie pociąg, to za rok nie będzie go można uruchomić, gdyż tam już nie będzie szyn – a często także nasypów – bo rozkradną.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Łęcki jeszcze raz. Proszę bardzo.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Panie Ministrze, wróć do mojego pytania, stowarzyszenie proponuje bowiem tutaj zmiany mające na celu wprowadzenie linii kolejowo-tramwajowych. Jest to swo-

jego rodzaju novum, które polega na tym, że na pewnym odcinku pojazd jedzie po torach kolejowych, a potem zjeżdża na tory tramwajowe. Jest to rzecz i ważna, i nader kontrowersyjna. Ale tą sprawą na tym etapie się nie zajmujemy?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:

Myślę, Panie Senatorze, że odpowiedziałem na to pytanie. Nie odrzucam tych zmian in gremio, ale przyszły one w takim okresie, że na tym etapie nie mogą być objęte procedowaniem. To odpowiedziałem. Nie oceniam przydatności tych propozycji do dalszych rozmów, bo przecież tworzenie prawa się nie skończyło na dzisiejszym posiedzeniu Senatu czy Sejmu. Można to wprowadzić za pół roku czy za rok. Mówimy, że mamy tory takie i takie, a czy w przyszłości będzie trzeba je połączyć? Kolej oraz jej otoczenie będą się dynamicznie zmieniały i nie wykluczam dalszych zmian za rok czy za dwa, jeżeli resort i rząd czy posłowie lub senatorowie uznają, że można je wprowadzić.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo.

Dyrektor
Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Samorządów na rzecz Kolei Lokalnych
Stanisław Rytlewski:

Dzień dobry. Może się przedstawię?

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Jestem dyrektorem wspomnianego Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Samorządów na rzecz Kolei Lokalnych.

Nie powstałoby, Panie Ministrze, z powodów koniunkturalnych, z uwagi na to, że w tej chwili trwa proces zawieszania pociągów, funkcjonujemy bowiem od grudnia 2000 r. Wiele razy pisaliśmy do resortu, organizowaliśmy ogólnopolskie imprezy, w których również resort uczestniczył. Między innymi składaliśmy do państwa w ubiegłym roku wnioski dotyczące tych propozycji jako Ogólnopolskie Forum Samorządowe na rzecz Ratowania Przewozów Kolejowych. Tak że to nie jest rzecz nowa, choć być może panu ministrowi nieznana.

Może jednak króciutko przedstawię państwu nasz argument. W tej chwili bardzo wiele linii lokalnych ulega dewastacji, ponieważ przewoźnicy nie wykupują tam tras, a zarząd kolei, czyli w tej chwili Polskie Linie Kolejowe SA, nie ma po prostu środków, żeby te linie utrzymać. Proponujemy, aby zachęcić samorzady do przejmowania tych linii, często bardzo marginalnych, bocznych, żeby mogły one funkcjonować na zasadach linii tramwajowych i nie były obwarowane warunkiem spełnienia wszystkich parametrów, jakie musi spełniać infrastruktura typowo kolejowa – między innymi ministra Musiała – żeby w aglomeracjach miejskich można było włączyć linie kolejowe do systemu tramwajowego. Żeby to funkcjonowało dalej w zgodzie z zapisem ustawy, tak jak linie kolejowe, proponujemy wydzielenie ich z sieci głównej – oczywiście w drodze rozporządzenia ministra, wskazującego w całej sieci linii kolejowych te, które mogą być wyłączone – a minister właściwy do spraw transportu określi warunki prowadzenia ruchu na

tych liniach. Jest propozycja wniesienia tego do ustawy. Proponowałbym paniom senator i panom senatorom rozważenie tego przed posiedzeniem plenarnym.

W propozycjach, które się ośmieliłem złożyć do Wysokiego Senatu, jest problem znacznie bardziej istotny. Domyślam się, skąd się to bierze, że nie ma tego ani w zapisach ustawy o restrukturyzacji PKP, ani w ustawie o transporcie kolejowym. Rozumiem, że nikt nie chce podejmować odpowiedzialnych decyzji odnośnie do finansowania tego. Chciałbym jednak pokazać, że ustawa w tym kształcie absolutnie nie idzie w kierunku reformowania systemu przewozów, szczególnie regionalnych, ponieważ wprowadza dalej ogromny zamęt. W art. 40 pkt 1 piszemy, iż organizowanie i dotowanie regionalnych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej należą do zadań własnych samorządu województwa, a środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa. Jakie środki? Przecież w tymże projekcie ustawy jest również powiedziane, że organizator musi wyłonić w drodze przetargu przewoźnika, ponieważ już w tej chwili nie tylko PKP, ale inne przedsiębiorstwa mają koncesje na prowadzenie przewozów, czyli jest na to potrzebny czas. Potem musi złożyć zamówienia na wykup tras u Polskich Linii Kolejowych, czyli ta procedura trwa przynajmniej pół roku, a ustawę budżetową mamy najczęściej, jak dobrze idzie, pod koniec roku. Na jakim więc prowizorium mamy się opierać?

Jak mówił wcześniej pan minister Piłat odnośnie do ustawy o ochronie brzegów morskich, trudno się zamykać w pewnych kwotach. Rozumiem, że trudno się zamykać w kwotach górnych, ale pewne minimum, jakie państwo powinno zapewnić jako sztywne wręcz zapisy ustawowe, w tym układzie musi być, bo to nie jest zabawa, bo organizator transportu nie może znać środków w skali roku, musi znać to w perspektywie, i czy to będzie określone konkretną, wymierną kwotą cyfrową, czy to będzie, powiedzmy, 1 miliard 200 milionów zł – bo o takiej przynajmniej kwocie mówią eksperci, żeby ten poziom utrzymać – to żaden przedsiębiorca, choćby nie wiem jak doskonałą miał strukturę, poniżej tego poziomu nie zejdzie.

Nie chcę dyskutować, czy PKP może obniżyć koszty, bo w tej chwili nie jest to ważne. To znaczy jest ważne, ale minimalny poziom kosztów wynosi 1 miliard 200 milionów zł, szacuje się zaś, że powinien wynosić od 1,5% do 2% wydatków budżetowych.

Mogę szanownym państwu powiedzieć, że na jednego mieszkańca przeznaczamy kwotę dwięście razy mniejszą niż Austriacy – ale nie chcę mówić o państwach bogatych – dwadzieścia pięć razy mniej niż Węgrzy i dwadzieścia razy mniej niż Czesi. Ogólnie rzecz biorąc, dofinansowanie kolei mamy na poziomie Czech, które mają cztery razy mniej mieszkańców i czterokrotnie mniejszą sieć kolejową niż my. Ten brak odpowiedzialności, Szanowne Panie Senator i Panowie Senatorowie, był między innymi przyczyną problemów, które miały miejsce dwa tygodnie temu. To są konsekwencje decyzji spółki „PKP Przewozy Regionalne”.

W art. 38 proponuję, żeby państwo wzięło odpowiedzialność za swoją własność. Nie można pozostawiać na barkach zarządu kolei wszystkiego, co dotyczy kosztów utrzymania, bo zarząd kolei w takiej samej proporcji będzie brał pieniądze od użytkowników, a więc będzie brał wysokie stawki za dostęp. Te wysokie stawki nakręcają potem koniunkturę w ten sposób, że przewoźnik nie wykupuje pewnych tras, bo są za drogie. Na całym świecie właściciel utożsamia się ze swoją infrastrukturą, dlatego proponujemy, żeby przynajmniej w 30% państwo przejęło na siebie koszty...

Przewodniczący Marian Noga:

Pozwoli pan, że panu przerwę, chociażby z tego powodu, że wszyscy senatorowie otrzymali pana materiał, nie ma więc problemu, żeby ktoś z senatorów się z nim nie zapoznał.

Pan minister mówi, że zna zagadnienie. Proszę bardzo.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:**

Nie, nie, nie. Nasuwa mi się, Panie Dyrektorze, pytanie. Przecież przez dobrych kilka miesięcy pracowano nad tym w podkomisjach sejmowych, dlaczego więc pan nie zgłosił tego do Sejmu – do podkomisji czy komisji – gdzie było idealne miejsce do rozpatrzenia tego. Trwała również dyskusja nad tymi tematami. My tego w ogóle nie możemy tu dzisiaj rozpatrywać, bo sprawa dotyczy nie tylko tej ustawy, ale trzeba by się także oprzeć się na prawie drogowym, bo jest tu mowa o pociągu kolejowo-tramwajowym itd., czyli jednej i drugiej kwestii. To po pierwsze.

Po drugie, sprawa jest zbyt skomplikowana, żeby na posiedzenie Senatu, na cztery dni przed głosowaniem, przychodził dyrektor stowarzyszenia, którego to stowarzyszenia do końca jeszcze nie rozeznaliśmy. Pozwoli pan, że bardziej rozeznamy, co to jest za stowarzyszenie, co robi, jakie ma możliwości itd. Dzisiaj jest już nazwa stowarzyszenia, a dyrektor to jeszcze niewiele, że tak powiem. Zbyt dużo mamy doświadczeń w tym względzie. W prywatnym domu powstał jakiś instytut na rzecz kolei, jak się okazało, założony przez jednego z byłych pracowników kolei i śle pisma jako instytut. Jak zaczęliśmy to badać, za głowę żeśmy się złapali. Okazało się, że instytut ten zleca różne teksty itd. No ale taka jest dzisiejsza rzeczywistość. W każdym razie nie w tym rzecz, żeby to nie powstawało albo powstawało. Dobrze, niech będzie demokratycznie, każdy może, proszę bardzo, tylko nas, jako przedstawicieli rządu obowiązuje podchodzenie do tego typu propozycji z dużą rozwagą. Musimy to wcześniej przeanalizować, dać specjalistom do zaopiniowania.

Myśmy zlecili to, o czym pan mówi, Panie Przewodniczący, Politechnice Warszawskiej. Sprawa jest opracowywana przez specjalistów. Politechnika Warszawska dostała od nas zlecenie, aby nam przybliżyć ten temat, zaproponować rozwiązania i wnioski. Na takim jesteśmy etapie i myślę, że w ciągu najbliższego roku temat pewnie na tyle dojrzeje, że być może stanie... Ja tego tematu nie odrzucam. Zgadzą się oczywiście, że on już funkcjonuje, istnieje, ale na to, jak go rozwiązać, nie czas jeszcze i nie miejsce, nie możemy bowiem ad hoc rozpatrywać tego typu najlepiej nawet ocenianych propozycji.

Nie znam tego stowarzyszenia. Pan mówi, że inni znają. Może znają. Ja się nie zajmowałem koleją, ale siedzi tutaj dyrektor departamentu, który się nią zajmował, i też go nie zna, nic do niego nie mając.

(Dyrektor Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Samorządów na rzecz Kolei Lokalnych Stanisław Rytlewski: Pozwolę sobie przesłać kopię pisma.)

Bardzo proszę, tylko z góry zakładam, że przyjrzymy się bliżej pańskiemu stowarzyszeniu, kogo ono zrzesza itd. Jeśli bowiem mamy was traktować jako partnera, to musimy wiedzieć, co to za partner. Ale to już jakby poza...

Przewodniczący Marian Noga:

Pan mecenas prosił o głos. Proszę bardzo.

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

Dziękuję bardzo.

Chciałbym zwrócić uwagę jeszcze na dwie wątpliwości legislacyjne. Pierwsza dotyczy art. 38 ust. 2. W artykule tym jest mowa, że z budżetu państwa są finansowane inwestycje wynikające z umów i porozumień międzynarodowych, inwestycje, remonty, eksploatacje i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym oraz inwestycje obejmujące linie kolejowe o znaczeniu państwowym. Zgodnie z ust. 4 wielkość środków przeznaczonych na finansowanie inwestycji, o których mowa w ust. 1, określa w danym roku ustawa budżetowa. W ust. 1 jest również mowa o remontach, eksploatacji i utrzymaniu linii kolejowych, może więc się pojawić wątpliwość, czy również te zadania będą finansowane ze środków określonych w ustawie budżetowej.

(Przewodniczący Marian Noga: Może proszę od razu przedstawić, Panie Mecenasie, uwagę drugą, a państwo się nad nią zastanowią.)

Konsekwencją tej poprawki byłaby również poprawka w ust. 2 w art. 38. Być może tam również należy zmienić wyraz „inwestycje” na „zadania”.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. Tylko te dwie uwagi pan miał?

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: Jeszcze mam uwagę.)

Jeszcze kolejna uwaga.

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: Do art. 47 ust. 2.)

Proszę uważać, za chwilę będziemy głosować.

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

Mam uwagę do art. 47o ust. 2, w którym jest mowa o osobach zarządzających spółką jawną komandytową lub komandytowo-akcyjną. Ponieważ osobami uprawnionymi do zarządzania spółkami osobowymi są wspólnicy, proponowalibyśmy zmianę wyrazów „osoby zarządzające spółką jawną komandytową lub komandytowo-akcyjną” na wyrazy „wspólnicy w spółce jawnej komandytowej lub komandytowo-akcyjnej”. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Andrzej Pilat:

Tu jest jeszcze poprawka rządowa – myślałem, że pan mecenas ją zgłosi – zwracam się więc z prośbą, czy ktoś z kolegów senatorów zechciałby ją podjąć. Zależy nam na tym, żeby w art. 38 ust. 1 pkt 3, który brzmi: „Inwestycje obejmujące linie kolejowe o znaczeniu państwowym”, zapisać następująco: „koszty przygotowania i realizacji inwestycji obejmującej linie kolejowe o znaczeniu państwowym”. Problem polega na tym, że często, zanim możemy mówić o jakiejś inwestycji, trzeba ponieść drobne sumy na koszty jej przygotowania. Jeśli nie ma na to pieniędzy inwestycja, mówiąc po polsku, bierze w łeb. Minister finansów nie musi się martwić, nie zmieniamy bowiem tego zapisu tak, że to wszystko się musi mieścić w kwocie środków przeznaczonych w każdym roku w ustawie budżetowej – tego tu nie ruszamy. Uważamy, że koszty przygotowania realizacji inwestycji trzeba by odjąć od ogólnych kosztów inwestycji. Dla nas ważniejsze jest, aby mieć te mniejsze sumy na jej rozpoczęcie, bo co z tego, że na przykład uzyskamy jakieś kwoty na inwestycje, kiedy wcześniej nie mamy środków na jej przygotowanie? I dlatego jest prośba o...

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Jeszcze pan prosił o głos. Proszę bardzo. Proszę się przedstawić, bo akurat nie wszyscy pana znają.

Prezes Zarządu Żnińskiej Kolei Powiatowej

Andrzej Poturalski:

Szanowny Panie Ministrze! Szanowni Senatorowie!

Nazywam się Andrzej Poturalski. Jestem prezesem Zarządu Żnińskiej Kolei Powiatowej, spółka z o.o. w Żninie, tej sławnej linii wąskotorowej, przebiegającej ze Żnina przez Wenecję – oczywiście w powiecie żnińskim – i Biskupin do Gąsawy.

Występuję tutaj w imieniu kolegów, którzy także zarządzają tego rodzaju podmiotami. Cieszę się bardzo, że już po naszej wstępnej interwencji w Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej temat, powiedziałbym, zabłysnął. Pozostaje jednak jeszcze wiele problemów, które nie zmieniłyby zasadniczo formy ustawy proponowanej przez rząd i zaakceptowanej przez Sejm, ale wtłoczyłyby do niej niektóre kwestie dotyczące kolejek wąskotorowych i rozwiązałyby problem.

Szanowni Państwo, wszyscy wiemy doskonale o tym, że ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe umożliwiła samorządom bezpłatne przejęcie mienia kolejek wąskotorowych. Samorzady z tego faktu skorzystały, nie mając, powiedziałbym, do końca rozeznania, jakie schody czekają je dalej. Nasze nadzieje wiązałyśmy z nową ustawą o transporcie kolejowym, która – tak uważaliśmy – powinna rozwiązać niektóre problemy w tej dziedzinie. Skoro umożliwiono to samorządom, musimy się liczyć z następną kolejną rzeczą.

Kolejki wąskotorowe poszukały swojej szansy przed wszystkim w dziedzinie turystyki. I co się okazało? Okazało się, że te kolejki się utrzymują, zarabiają na siebie,

nikt do nich nie dokłada. Praktycznie rzecz biorąc, żnińska kolej rusza. Wystąpiliśmy do pana dyrektora i do pani naczelnik do spraw koncesji o jeszcze obowiązującą, zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, koncesję. Ciężko nam jest, powiem państwu szczerze, ponieważ jest to wydatek rządu 6 tysięcy zł – akurat u nas na przewozy kolejowe – który musi pokryć, na dzień dzisiejszy, samorząd. Oprócz tego czeka nas wiele remontów itd. Już nie mówię o kwestiach świadectw – o których powiem za chwilę, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

Przypuszczam, że na dzień dzisiejszy nikt nie ma rozeznania, ile tych kolejek w Polsce istnieje i kto je ma, robiliśmy więc takie rozeznanie.

(Głos z sali: Dwadzieścia.)

Dwadzieścia?

(Głos z sali: Wiemy, kto ma koncesję.)

Wiem, że jest białowieska, bieszczadzka, jest ełcka, gnieźnieńska, górnośląska, grójecka, gryficka, jędrzejowska, kaliska, koszalińska, krośniewicka, nałęczowska, przeworska, rogowska, sochaczewska, sępolińska, stargardzka, śmigiel-ska, średzka i żnińska. Z tego, co nam wiadomo...

(Przewodniczący Marian Noga: Ale ja bardzo bym prosił, żeby pan zmierzał do jakiegoś wniosku, bo rozumie pan, że to nie jest konferencja naukowa ani...)

Rozumiem.

Mój zasadniczy wniosek jest, Panie Przewodniczący, taki. Prosiłbym bardzo, żeby te kolejki potraktować w ustawie jako zabytkowe. Są to zabytki. Są one wpisane do rejestru zabytków, tworzą wartość historyczną, jeżeli chodzi o naszą kwestię narodowościową. Węgrzy rozwiązali to w taki sposób, że uznali je za dziedzictwo narodowe.

Chcę również zwrócić uwagę państwa – i proszę o zastanowienie się nad tym – na kwestię następującą. W tej chwili kolejki wąskotorowe są wtłoczone razem z podmiotami bogatymi. Kolejki samorządowe nie mają dużo pieniędzy i cieszy nas fakt, że opłaty wynoszą 10%. Wszyscy uważamy, że wymaganie świadectw dopuszczenia do ruchu itd., itd. gwarantuje bezpieczeństwo, bo przewozi się tu osoby, w większości dzieci.

I ostatnia kwestia. Bardzo...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

...się ucieszyłem, kiedy zobaczyłem zmianę dotyczącą art. 68. Sądziłem, że już nie będę zabierał głosu, a tymczasem okazało się, że poprawka dwudziesta nie przeszła. Szanowni Państwo, z tego, co wiem, nasza koncesja kolejki wąskotorowej, biednej kolejeczki wąskotorowej, jednej z wielu, została przez komisję zaakceptowana. Zapłacimy za nią 6 tysięcy zł, dostaniemy ją na pięćdziesiąt lat, a ważna będzie pół roku. Proszę mi wytłumaczyć, jak to jest. Czy nie można w stosunku do kolejek wąskotorowych – skoro wiadomo, że niektóre kolejki działają zgodnie z prawem, wykupiły koncesję – nie powielać tych rzeczy. Mój wniosek jest taki, żeby się zastanowić nad tym, czy warto wymagać koncesji w stosunku do kolejek wąskotorowych, bo z tego, co mi wiadomo, i z tego, co, przypuszczam, jest – mówił zresztą o tym sprawozdawca, poseł Liberadzki – że w państwach Unii Europejskiej w wypadku przewoźników regionalnych i lokalnych nie jest wymagana licencja, ale czy nie można by...

(Głos z sali: Może być wymagana.)

Tak, oczywiście, bo to jest podejście fakultatywne. Czy w stosunku do kolejek wąskotorowych nie można by zrobić wyjątku i wyłączyć je z tej ustawy, a opracować

dla nich rzeczywiste kierunki działania dotyczące bezpieczeństwa i całkowicie odejść od kwestii licencji. Chciałbym o to prosić.

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę pana, proszę państwa, mam uwagę ogólną, o której mówił zresztą pan minister Piłat. My jako Senat jesteśmy zarzucani olbrzymią liczbą różnego rodzaju propozycji, wręcz całych ustaw. Błagam wszystkich państwa, zajrzyjcie do konstytucji, gdzie jest napisane, jaka jest rola Senatu. Senat otrzymuje z Sejmu po trzech czytaniach, po pracach komisji, podkomisji i nie wiadomo ilu ekspertów ustawę do zaopiniowania i może do niej wnieść poprawki, które albo wynikają z błędów legislacyjnych, albo z błędów języka polskiego, albo są sprzeczne z innymi ustawami. Od tego mamy Biuro Legislacyjne – jest wśród nas jego przedstawiciel – które dba o to, żeby ustawa była poprawna legislacyjnie. Państwo zgłaszają tu uwagi merytoryczne, które powinny być zgłoszone w Sejmie, jest to bowiem sprawa wymagająca rozstrzygnięć merytorycznych.

Na przykład pan mówi, żeby zapisać w ustawie *passus* o tym, iż kolej wąskotorowa jest zabytkiem. Wymagałoby to wielu uzgodnień i byłoby ingerencją w ustawę o kulturze narodowej – nie wiem, jak to nazwać – o zabytkach. Nie miejsce i czas na to dzisiaj. Przedłuża to nasze prace. Jest to zresztą wystąpienie niekonstytucyjne. Już nie mówię o tym, że możemy być posądzeni, proszę pana, o lobbings. Już mamy Rywingate, mówię poważnie, nie mam zamiaru żartować.

Jak państwo widzą, dopuszczam was do głosu, dzwonicie do mnie, przeszkadzacie w pracy – bo ja nie tylko tu pracuję. Proszę bardzo, róbcie tak, jeśli uważacie to za słuszne, ale my to w pewnym momencie przerwiemy. Wyciągnę konstytucję, będę dyktował jej artykuł i powiem: dziękuję za rozmowę przez telefon, i nie wpuszczę was na salę. Po prostu was nie wpuszczę, działając zgodnie z konstytucją. Dziękuję bardzo.

Pan senator Łęcki chciał zabrać głos.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Panie Przewodniczący, pozwolę sobie mieć nieco odmienne zdanie. Zwrócił pan tutaj uwagę na ważną rzecz. Oczywiście nie chodzi mi o kwestię zabytków, ale o poprawkę dwudziestą, którą wniosło Biuro Legislacyjne i która została odrzucona przez konkurencyjną komisję senacką. Poprawka ta mogłaby być przyjęta w brzmieniu, jakie pan zaproponował, choć było to sformułowanie zbyt ogólne. Zgodnie z pana propozycją art. 68 pkt 1 brzmiałby: „Koncesję na działalność w zakresie przewozów kolejowych na liniach wąskotorowych osób i rzeczy zachowują ważność na czas i w zakresie, na jakie zostały wydane”.

Panie Przewodniczący, sprawa kolei wąskotorowych jest oczywiście kwestią marginesową, ale dotyczy rzeczy, która ma wielu zwolenników. Jeśli Senat ma być zlikwidowany, to niech będzie likwidowany w honorze, że nie dopuścił do likwidacji kolei wąskotorowej. Ten drobny zapis pozwoli przetrwać takim kolejom jak znińska, średzka, gnieźnieńska, które znajdują się akurat, jak to się ładnie mówi, w moim okręgu wyborczym. Darząc sentymentem koleje, myślę, że jest to sprawa drobna. Nie przewróci ona polityki Ministerstwa Infrastruktury, ale wesprze ludzi dobrej woli. A że kolejki te będą uznane za zabytki, to już całkiem inna

sprawa. Wnoszę formalnie poprawkę w proponowanym tu brzmieniu dotyczącym kolei wąskotorowych. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Senatorze, ja tutaj pana upominam, upominam, bo zadałem dzisiaj pytanie... Najpierw kazałem panu mecenasowi – przepraszam, prosiłem pana mecenasa, nie kazałem – żeby enumeratywnie wymienił poprawki, których nie przyjęła Komisja Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej, oraz zapytałem, kto z państwa senatorów je przejmuje. Miał pan wtedy okazję ją przejąć. Ale lepiej późno niż wcale. Oczywiście przyjmuję, że teraz pan ją przejmuje, i poddam to pod głosowanie. Ale przedtem pan tego...

Senator Włodzimierz Łęcki:

Panie Przewodniczący, z pełną pokorą przepraszam. Myślałem, że to chodzi o linię normalną i koleje szerokotorowe, nie kojarzyłem z wąskotorowymi, dopiero teraz doznałem olśnienia i bardzo przepraszam.

Przewodniczący Marian Noga:

Aha, to olśnienie, rozumiem.

(Głos z sali: Objawienie.)

Dobrze. Dziękuję bardzo.

A ja, Państwo Senatorowie, mimo wszystko nie mogę zamknąć dyskusji.

Czy są jeszcze inne wnioski legislacyjne? Ja wszystko notowałem i zaraz poddam to pod głosowanie. Jeżeli nie ma, to proponuję, Panie Mecenasie, żebyśmy postąpili tak. Najpierw byśmy przyjęli wnioski, które zgłosiła pani senator Christowa. Jest ich sześć, przy czym pani senator Christowa się pomyliła w propozycji poprawki szóstej. Mówiła, żeby w ust. 1 były wyrazy „30 września 2002 r.”, a powinno być oczywiście „30 września 2003 r.”. Proszę zerknąć do ustawy, to jest ewidentny błąd pani senator. Zgadza się?

(Głosy z sali: Tak, oczywiście.)

Ja to zauważyłem, wychwyciliśmy to błyskawicznie.

Czy możemy, Panie Mecenasie, głosować łącznie? Proponuję przegłosować łącznie sześć poprawek.

Kto jest za poprawkami pani senator Christowej?

(Głos z sali: Rząd nie wnosi tutaj uwag?)

Oczywiście, że nie wnosi.

Jednogłośnie za. Dobrze.

Następnie pan mecenas zgłosił trzy poprawki, jeśli dobrze pamiętam.

(Głos z sali: Trzy. Wszystkie bez trzech, bo jedną przejął pan senator.)

Nie, nie, to nie o to chodzi. Może inaczej. Jeszcze raz poproszę pana mecenasa, żeby przypomniiał, które to artykuły.

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

Są to poprawki do art. 38 ust. 2, które zgłosiłem przed chwilą. Nie ma ich w mojej opinii, ponieważ nasunęły mi się po posiedzeniu Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan minister oczywiście słuchał.
Niech pan tylko przypomni, które to artykuły.

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

Do art. 38 ust. 2.

Może przeczytam poprawki?

(Przewodniczący Marian Noga: Dobrze, proszę bardzo.)

W art. 38 zamiana słowa „inwestycje” na „zadania” – dwa razy.

(Przewodniczący Marian Noga: Dwa razy. I potem jeszcze raz.)

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Trzecia była moja, z prośbą o...)

(Przewodniczący Marian Noga: Za chwilę, Panie Ministrze. Mam ją tutaj.)

Kolejna poprawka biura dotyczy art. 47 ust. 2. Wyrazy „osoby zarządzające spółką jawną”...

(Przewodniczący Marian Noga: Na wspólnicy.)

...na „wspólnicy w spółkach”.

Przewodniczący Marian Noga:

To wszystko?

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: Tak.)

Przejmuję te poprawki, w tym momencie są one moje.

Kto jest za przyjęciem tych poprawek?

(Głos z sali: Jednogłośnie.)

Dziękuję, poprawki zostały przyjęte.

Następnie...

(Głos z sali: Poprawka pana ministra.)

Tak jest. Pan minister wnosi poprawkę, żeby art. 38 ust. 1 pkt 3 nadać nowe brzmienie: „koszty przygotowania realizacji inwestycji obejmujące linie kolejowe o znaczeniu państwowym”. Przejmuję tę poprawkę. Pan minister, jak widzicie, zgadza się z nią.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki?

(Głos z sali: Wszyscy.)

Dziękuję bardzo.

Teraz przeszlibyśmy do poprawki pana senatora Łęckiego, bo pan senator Łęcki przejął poprawkę nieprzyjętą na posiedzeniu Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej. Ale z modyfikacją, Panie Senatorze?

(*Senator Włodzimierz Łęcki: Z modyfikacją, że dotyczy to tylko kolejek wąskotorowych.*)

Panie Ministrze i Państwo z Ministerstwa Infrastruktury, nie macie tego? Macie, otrzymaliście to ode mnie.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Mamy tę poprawkę, bo ona była dyskutowana na posiedzeniu Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej.*)

Tak jest. Tutaj byłaby tylko modyfikacja polegająca na tym, że pan senator Łęcki dodał, iż dotyczy to kolei wąskotorowych. Oczywiście pan senator ma prawo zgłosić taką poprawkę, ministerstwo wyraża...

Proszę bardzo o opinię.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:**

Decyzję podejmą oczywiście niezależnie i komisja, i Senat, ale stanowisko rządu w tej sprawie jest przeciwne. Nie możemy podzielić tego poglądu, a jest to podyskutowane dwiema kwestiami. Nawet jeśli w poprawce dwudziestej był zapis, że dotyczy to tylko kolejek wąskotorowych... Na razie dotyczy on wszystkich kolei, trzeba by więc usłyszeć, o jaki zapis pan senator wnosi, bo na razie nie mamy tego zapisu, tylko znamy intencje, głosujemy więc – zwracam na to uwagę – nie nad zapisem, a nad intencjami. Chciałbym widzieć zapis, bo przecież w prawie o to chodzi. Ale nawet co do intencji, to szczerze powiem, nie bardzo się mogę zgodzić.

Dlaczego? Dlatego że te nowe licencje, które wydajemy, są oparte także na dyrektywach Unii Europejskiej i mówią, że w jednej decyzji będą właściwie zawarte dzisiejsze dwie albo trzy. Jeśli chodzi o kolejkę żnińską, to wczoraj na posiedzeniu komisji otrzymała już ona decyzję itd. Na poprzednim posiedzeniu powiedziałem, że tych dwadzieścia kolejek wąskotorowych, które uznajemy oczywiście za zabytki, to zupełnie inna kwestia, bo jedną kolejkę wąskotorową można uznać za zabytek, a pięciu innych nie. To się łączy zupełnie z czym innym, niż z tym, że ona jest wąskotorowa. Albo coś jest zabytkiem, albo nim nie jest, tak a propos, Panie Prezesie, proponuję przestać mówić, że kolejka wąskotorowa jest zabytkiem, bo może być nowoczesna, elegancka i jaki to będzie zabytek? Pociąg szerokotorowy też może być zabytkiem, a więc są to dwie różne rzeczy.

Zostańmy jednak na razie przy kolejce wąskotorowej, bez względu na to, czy jest ona zabytkiem, czy nie. Uznajemy ogromną rolę kulturotwórczą tych kolejek, przyrodniczą, turystyczną itd. To rozumiemy. Jest ich dwadzieścia – tyle ich mamy. Myśmy się zgodzili i tam jest zapis, który państwo przejęli już poprzednio, że chodzi o to, żeby ich, jak się to mówi, nie dorzynać, bo nie ma potrzeby i nie taka jest intencja ustawodawcy. Powiedzieliśmy więc, że jakiegokolwiek sumy będą wyznaczane na różnego rodzaju decyzje w tej sprawie itd., będą wynosiły tylko 10% sum na inne cele. Czyli można powiedzieć, że jeśli chodzi o kolejki, opłaty są właściwie symboliczne. Teoretycznie można by im dawać coś za darmo, ale w sumie nie można wydawać czegoś takiego, co się nazywa zaświadczeniem, kosztem itd. za darmo. Dzisiaj przy każdej sprawie jest to znaczek skarbowy czy coś takiego. Zminimalizowaliśmy to więc do 10%. Taki jest wniosek, który rząd zaaprobował.

Koleje wąskotorowe, bez względu na to, jaką spełniają rolę, wożą ludzi i ktoś musi brać odpowiedzialność za tych ludzi, za ich bezpieczeństwo itd., Panie Senatorze.

Pan dyrektor czy pan prezes powiedział, że on by proponował oddzielną ustawę o kolejkach wąskotorowych. Proszę bardzo, możemy dyskutować w przyszłości, czy mogłaby zostać uchwalona taka ekstra ustawa, która by objęła tylko kolejki wąskotorowe i wyznaczyła dla nich cele i zadania. Ale oprócz tych celów i zadań trzeba by także wyznaczyć tego, kto będzie tak naprawdę odpowiadał za przeglądy, za bezpieczeństwo. Byłaby to upoważniona instytucja, a nie właściciel. Bo czy właściciel, na przykład burmistrz – z wielkim szacunkiem dla burmistrzów – będzie sprawdzał technicznie pociągi lub kolejki? On nie ma do tego uprawnień, musi to robić uprawniona instytucja, a uprawniona instytucja to ta, którą my uznajemy, którą uznał ustawodawca. W związku z tym musi ona swym działaniem obejmować, niestety, także kolejki wąskotorowe.

Zgadza się, że chodzi o to, żeby na tych kolejkach nie zarabiać. Budżet państwa nie musi na nich zarabiać, bo ta suma jest mała, właściwie jest dla nas żadna. Można by powiedzieć, że niepotrzebna jest formuła, dzięki której moglibyśmy cokolwiek zarabiać. Ale uważamy też, że nie można jej w ogóle wyłączyć z zapisu, który tu mamy. Dlatego na posiedzeniu tamtej komisji – jak pan senator powiedział: konkurencyjnej – ci sami senatorowie, mimo zgłoszonego wniosku, rzeczywiście i praktycznie wycofali się z tego wniosku.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Senatorze – zwracam się do pana senatora Łęckiego – mam propozycję. Proszę być w kontakcie z prezesem żnińskich kolei wąskotorowych oraz z panem ministrem, opracować jakąś formułę poprawki, a następnie zgłosić ją na posiedzeniu plenarnym Senatu. I tak wróci to na posiedzenie połączonych komisji i jeszcze raz będziemy nad tym obradować, bo dzisiaj, jak rozumiem, nie mamy jeszcze właściwego brzmienia.

(Senator Włodzimierz Łęcki: Ja je przygotuję.)

Dobrze, pan się upiera, proszę bardzo, może być.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Panie Przewodniczący, jak pan przewodniczący każe, mogę wycofać poprawkę...

(Przewodniczący Marian Noga: Nie, nie. Nic nie każe. Nic nie każe.)

...ale w sformułowaniu, że koncesję na działalność w zakresie przewozów kolejami wąskotorowymi... słowo „kolejowych” zamienić na słowa „kolejami wąskotorowymi”. Pan minister mnie przekonał, że jednak pewien nadzór jest konieczny. Tu chodzi, co prawda, o przedłużenie koncesji, ale jeżeli to będzie kosztowało 10% nominalnej wartości, to nie jest groźne.

Na marginesie wypowiedzi pana ministra pozwolę sobie powiedzieć dziesięć zdań na temat tego, że chyba jest potrzebna ustawa o kolejach lokalnych. Przed wojną były koleje powiatowe, które miały całkiem inną jurysdykcję. Przepisy ustawy, którą dzisiaj uchwalamy, są bardzo sztywne, sugerowałbym więc panu ministrowi – bo tu akurat pan reprezentuje kolejki wąskotorowe – że jest wiele powiatów, które chcą przejąć odcinki linii normalnotorowych, ale jeśli będą one musiały spełniać te wymagania, to nie są w stanie ich przejąć ze względów finansowych. Ale to już inny temat. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne, dobrze.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:**

Chciałbym odpowiedzieć panu senatorowi. Na jesień rząd przygotowuje projekt ustawy o zbiorowym transporcie publicznym. Sądzę, że tam znajdą swoje miejsce także te elementy, o których pan senator mówił przed chwilą.

Dzisiaj już można powiedzieć, że jeżeli dany lokalny podmiot zwróci się o przejęcie części regionalnych, to my jesteśmy bardzo chętni do rozmów. Prawda jest taka, że ze względu na koszty na ogół ci lokalni mimo tak zwanych teoretycznych części, niestety, nie są w stanie. Myślę, że w jesiennej ustawie, nad którą już rozpoczęliśmy prace, tamte kwestie będą zawarte. W tej ustawie ja już nie chciałem... Bo gdybyście utrzymali to tutaj w Senacie, to w tej sprawie spotkałyby się potem kolizyjnie dwa zupełnie wyjątkowe prawa, dotyczące tylko tamtych, innych kolejek. Boję się, że to by po prostu wprowadziło bałagan prawny w nadzorze itd. Jeszcze raz mówię: chodzi o względy bezpieczeństwa i odpowiedzialności, gdyby się, nie daj Bóg, coś stało.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan dyrektor jeszcze prosi o głos. Proszę bardzo.

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

Chciałbym uszczegółowić to, co pan minister powiedział, jeśli chodzi o te dwa rodzaje prawa. Obecnie są wydawane koncesje na zarządzanie – czyli dla zarządcy, powiedzmy sobie, infrastruktury kolejek wąskotorowych – a także oddzielnie na prowadzenie działalności przewozowej. Licencje będą wydawane już tylko na prowadzenie działalności przewozowej dla przewoźnika, w związku z czym będą oparte na innych zasadach. W tej chwili nie obowiązują jeszcze świadectwa bezpieczeństwa, które będą obowiązywały później i będą podstawą wydania licencji na prowadzenie działalności przewozowej. Czyli w tym momencie, jeżeli to przedłużymy, spotkają się dwa rodzaje prawa: dwie koncesje z jedną licencją. Ta druga koncesja nie będzie obowiązywała, bo praktycznie licencja już nie będzie przyznawana zarządcy, powstanie więc tutaj bardzo trudny problem, także prawny.

Przewodniczący Marian Noga:

Ale oczywiście mogę, a nawet powinienem, poprawkę pana senatora...

Senator Włodzimierz Łęcki:

Panie Przewodniczący, nie będę panu sprawiał kłopotu. Wycofuję poprawkę.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Mam jeszcze jedno pytanie do państwa senatorów. Czy nad poprawkami, które przyjęła Komisja Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej, chcą państwo głosować? To nie jest problem, możemy przegłosować je blokiem. Ale są one zapisane, nie ma więc, moim zdaniem, takiej potrzeby.

(Głos z sali: Raczej tak, chcemy...)

Chcecie, tak? Dobrze. A one nie dublują się tam?

(Głos z sali: Nie.)

Nie dublują się. Dobrze. Możemy przegłosować. Jasne.

Kto jest za przyjęciem dwudziestu poprawek – zawartych w żółtym druku – Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej?

Jednogłośnie.

W związku z tym mamy już razem chyba trzydzieści poprawek.

Czy są jeszcze jakieś poprawki? Nie ma.

Kto jest za przyjęciem ustawy wraz z poprawkami?

Jednogłośnie. Dziękuję.

Sprawozdawcą będzie pan senator Włodzimierz Łęcki. Wyraża pan zgodę?

Senator Włodzimierz Łęcki:

Tak.

Przewodniczący Marian Noga:

Pięć minut przerwy technicznej.

(Przerwa w obradach)

Przewodniczący Marian Noga:

Ostatnia ustawa to ustawa o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, druk senacki nr 349.

Rząd nadal reprezentuje w tej sprawie pan minister Piłat, a Biuro Legislacyjne zmieniło przedstawiciela – jest nim pan mecenas Adam Niemczewski.

Proszę, Panie Ministrze.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Andrzej Piłat:

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący. Tym razem znacznie krócej.

Jest to ustawa, która zmienia ustawę z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Pań-

stwowe”. Żeby w sposób bardzo syntetyczny przedstawić jądro tych zmian, można by je ująć w pięciu punktach.

Punkt pierwszy to restrukturyzacja finansowych zobowiązań publicznoprawnych, które kolej miała w poprzednim zapisie i które proponujemy obecnie.

Punkt drugi to restrukturyzacja finansowych zobowiązań cywilnoprawnych poprzez zawarcie przez PKP ugody restrukturyzacyjnej z wierzycielami wierzytelności cywilnoprawnych.

Punkt trzeci to zwiększenie limitów środków gwarantowanych przez Skarb Państwa z kwoty 3 miliardy 900 milionów zł do kwoty 6 miliardów zł. Jest to obwarowane różnego rodzaju przepisami ze strony ministra finansów itd., ale z punktu widzenia PKP jest to jedna z najważniejszych spraw.

Punkt czwarty to przyspieszenia procedury związanej z regulacją stanu prawnego gruntów będących częścią składową linii kolejowej w celu ich wniesienia aportem do PLK SA poprzez wprowadzenie nowych instrumentów prawnych, uporządkowanie stosunków własnościowych tych gruntów, analogicznie do regulacji nieruchomości zajętych pod drogi publiczne.

Punkt piąty to zmiany podmiotu finansującego świadczenia przedemerytalne pracowników zwalnianych z PKP. W roku 2002 był koniec dodatkowych... Tutaj po długich dyskusjach została wniesiona i zaaprobowana przez rząd poprawka, iż sprawa dotyczy także odpraw przedemerytalnych dla pracowników kolei zwalnianych z przyczyn dotyczących ich zakładu pracy, również w roku 2003. Szczerze powiem, że akurat ten zapis spowodował duże zadowolenie wśród środowisk kolejarskich, gdyż, niestety, jeszcze w 2003 r. pewnie jakieś zwolnienia będą.

Zakładamy, że nie będzie zwolnień grupowych, ale na przykład w wyniku restrukturyzacji czy zmniejszenia częstotliwości kursowania pociągów i liczby pociągów pewnie iluś tam także kolejarzy straci dotychczasowe miejsce pracy i zgodziliśmy się na to, iż środki na dotychczasowe odprawy jednorazowe zostaną wygospodarowane przez kolej. W tej sprawie PKP nie będzie zawierała zobowiązań dodatkowych, tylko będzie to pokrywała w ramach dotychczasowych zobowiązań finansowych. Oczywiście to jest dodatkowy koszt, to nie ulega wątpliwości, i z tym PKP SA i spółki zależne się liczą.

Tych pięć podstawowych problemów legło u podstaw zmian, które zostały zaprezentowane w tej ustawie o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji, jak powiedziałem, ustawy z 2000 r. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję, Panie Ministrze.
Pan mecenas ma głos. Proszę bardzo.

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

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo! Mam następujące zastrzeżenia do tej ustawy. Największe i najpoważniejsze zastrzeżenie budzi, moim zdaniem, dodany rozdział, dotyczący właśnie restrukturyzacji finansowej zobowiązań cywilnoprawnych,

ponieważ wydaje mi się, że to postępowanie restrukturyzacyjne, przypominające trochę kształtem postępowanie układowe bądź naprawcze, może doprowadzić do pewnego pogorszenia, do słabej ochrony wierzycieli PKP z tego powodu, że nie ma tutaj przepisów, które by stały na straży ochrony praw wierzycieli.

W swojej opinii wymieniłem na przykład, wydaje mi się, brak możliwości zgłoszenia się z wierzytelnością nieujawnioną na liście sporządzonej przez dłużnika. Listy wierzytelności w tej ustawie sporządza dłużnik, czyli PKP S.A. Nie ma tu żadnej procedury, która mówiłaby, że można zgłosić swoją wierzytelność. Brakuje tu tego, co jest na przykład w postępowaniu układowym, czyli odwołania do kodeksu postępowania administracyjnego. Ja jednak nie widzę tutaj roli, w jakiej do tej spółki można by się na podstawie kodeksu postępowania administracyjnego odwoływać. Brakuje tutaj organu, który by kontrolował to sporządzenie listy na przykład w postępowaniu układowym prowadzonym przez jakiegoś sędziego-komisarza, który kontroluje tę listę, sprawdza czy wierzytelności są dostateczne, czy rzeczywiście istnieją, bo tu może dojść do wykazania nieistniejących wierzytelności, jeszcze niewymagalnych – trudno mi powiedzieć, jakie one mogą być, za mało jest tych określeń.

Po trzecie, uchwalenie ugody, czyli zgoda wierzycieli na ugode, wymaga zgody ponad 50% ogólnej sumy wierzytelności przysługujących wierzycielom wymienionym w spisie. Wydaje mi się, że przepis ten może doprowadzić do naruszenia prawa drobnych wierzycieli, ponieważ na przykład w postępowaniu układowym jest wymagana zgoda większości wierzycieli mających nie mniej niż dwie trzecie ogólnej sumy wierzytelności. Przepis taki ma na celu ochronę drobnych wierzycieli, może bowiem być jeden duży wierzyciel, który zgodzi się, bo to będzie leżało w jego interesie, na przykład na spłatę 30% wierzytelności, a resztę jest w stanie umorzyć. Dla drobnego wierzyciela PKP umorzenie to dotyczyłoby znaczącej kwoty i może on nie godzić się na to. Jest tu przepis, który mówi o warunkach ugody dla różnych grup wierzycieli, ale to nie jest rozwinięte. Nie ma na przykład przepisu, który mówiłby, że zgoda by się odbywała w tych grupach.

No i jest jeszcze na przykład przepis, który też budzi moje wątpliwości: że ugoda restrukturyzacyjna wiąże tylko wierzycieli wymienionych w spisie. A co z pozostałymi wierzycielami? Rozumiem, że żaden wierzyciel nie chciałby być umieszczonym w tym spisie, ponieważ będzie mógł liczyć na odzyskanie całej swojej wierzytelności, a temu, kto jest umieszczony w spisie, będzie groziło przegłosowanie umorzenia części wierzytelności, rozłożenia na spłaty i spłat na raty, odroczenia terminu spłaty. Każdy, kto nie jest umieszczony w tym spisie, będzie chciał dochodzić swojej wierzytelności normalnie, drogą sądową, i może być w lepszej sytuacji niż ci, którzy poszli na ugode.

Wydaje mi się, że przepisy te ze względu na bardzo poważny skutek w postaci umorzenia wierzytelności nawet w całości są zbyt nieprecyzyjne i powinny się odwoływać do innych przepisów w polskim systemie prawnym.

Druga moja uwaga, może bardziej porządkowa, odnosi się do art. 28 ustawy nowelizowanej. Tam jest nadawane nowe brzmienie ust. 1, a zgodnie z ustawą z 22 listopada 2002 r. o zmianie ustawy o negocjacyjnym systemie kształtowania przyrostu przeciętnych wynagrodzeń u przedsiębiorców oraz o zmianie niektórych ustaw i ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji PKP w ust. 1 pkt 1 z dniem 1 stycznia 2004 r. zostanie uchylony. W związku z tym, że ten przepis ma identyczną treść jak przepis, który zgodnie z tamtą ustawą ma być uchylony, powstaje tu – nie wiem – ze

względu na to, że w art. 1 w zdaniu wstępnym nie ma odwołania do tamtej ustawy, pewna niejasność co do intencji ustawodawcy.

Kolejne moje zastrzeżenie budzi wejście ustawy w życie z mocą wsteczną, ponieważ art. 7 ustawy mówi, że wchodzi ona w życie z dniem 1 marca 2003 r. Nie znajduję uzasadnienia, dlaczego ma ona obowiązywać z mocą wsteczną. Mogą za tym przemawiać szczególne okoliczności. Ustawa powinna wejść w życie z co najmniej czternastodniowym *vacatio legis*, choć wydaje mi się, że ze względu na treść niektórych przepisów, szczególnie dotyczących uwłaszczenia nieruchomości, powinno to być jeszcze bardziej przedłużone, aby właściciele nieruchomości o niewyjaśnionym stanie prawnym mogli zapoznać się z ustawą i zgłosić swoje ewentualne roszczenia.

Ostatnia moja uwaga odnosi się do tego, że równolegle jest rozpatrywana nowa ustawa o transporcie kolejowym, a ta ustawa odwołuje się do przepisów ustawy starej i do pojęć z tamtej ustawy, co też nie świadczy dobrze o ustawodawcy, tym bardziej że te ustawy prawdopodobnie zostaną opublikowane w tym samym czasie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Czy przedstawiciele rządu się zapoznali z tymi poprawkami?

Proszę bardzo.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:**

Tak. Już zapoznaliśmy się z opiniami na temat ustawy. Myśmy się tu temu przyglądali – zwłaszcza pierwszemu elementowi – jak chodzi o dodawany rozdział 4a o restrukturyzacji finansowych zobowiązań cywilnoprawnych. Tutaj szczególna uwaga ze strony biura odnosi się do wszystkich, którzy zostaną poszkodowani przez PKP w wyniku tego typu zapisów, zwłaszcza do tzw. drobnicy, że gdzieś tam będzie...

Rozdział 4a powstał w wyniku naszych uzgodnień z ministrem finansów po opracowaniu ustawy, którą przygotowano w ministerstwie. W dużej mierze rozdział ten przygotowywała pani dyrektor Stachowska i najlepiej odpowiedziałaby, skąd się to wzięło, jakie były zamysły, potrzeby w tej sprawie. Dobrze, Panie Przewodniczący?

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Proszę, Pani Dyrektor.*)

Proszę, Pani Dyrektor.

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

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chciałabym powiedzieć kilka słów na temat tego akurat rozdziału. Po pierwsze, nie wzorowaliśmy się przy tworzeniu tych przepisów na prawie układowym, wzorowaliśmy się tylko i wyłącznie na przygotowywanych w tamtym okresie przepisach ustawy z dnia 30 października 2002 r. o pomocy publicznej dla przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu dla rynku pracy. Tam są właśnie szczególne i bardzo podobne przepisy – my żeśmy praktycznie je przejęli – mówiące o tym, że razem z restrukturyzacją zobowiązań publicznoprawnych przedsiębiorstwa mogą się również oddłużyć ze zobowiązań cywilnoprawnych. Jest to jak gdyby powiązane i traktuje się to łącznie. Organem restrukturyzacyjnym jest prezes Agencji Rozwoju Przemysłu i restrukturyzacja zobowiązań cywilnoprawnych jest potraktowana dosłownie w ten sam sposób. Tak że to nie jest uproszczenie, lecz bardzo podobne potraktowanie.

Jednocześnie chciałabym powiedzieć, że PKP SA mogłaby się oddłużyć, jeśli chodzi o zobowiązania cywilnoprawne, bo na to pozwalają przepisy tamtej ustawy. Jest tylko jeden problem: część zobowiązań cywilnoprawnych to zobowiązania gwarantowane przez Skarb Państwa, takie jak kredyty, wobec czego minister finansów zaprotestował, mówiąc, że one nie mogą być do tego włączone, gdyby bowiem były objęte restrukturyzacją, mogłyby się stać wymagalne. Wobec tego świadomie wyłączyliśmy w naszych propozycjach zobowiązania, które są objęte gwarancjami Skarbu Państwa, a ponadto, jeśli chodzi o PKP SA, to w ogóle wyłączyliśmy ją z możliwości oddłużenia się z mocy tamtej ustawy, i to jest zawarte w art. 6.

Chciałabym się jeszcze odnieść do listy wierzycieli. Oczywiście listę tę sporządza PKP SA na podstawie dokumentów własnych i wszelkie salda mają być uzgadniane z wierzycielami, nie będzie więc tak, że zostaną wyłączone jakieś wierzytelności czy będą wyłączeni wierzyciele. Zostaną wyłączeni tylko wierzyciele, którzy podlegają wyłączeniu ustawowo; wszyscy pozostali znajdują się na tej liście.

Jeśli chodzi o pięćdziesięcioprocentowy próg, o którym mówił pan mecenas, to chciałabym zauważyć, że rozwiązanie to zostało dokładnie przejęte z tamtej ustawy. Nie chcieliśmy pogarszać sytuacji PKP SA i spółek, bo one też mogą się oddłużać – jeśli chodzi o zobowiązania cywilnoprawne – z mocy naszej ustawy, czyli rozwiązanie jest tu identyczne.

Jeszcze bym się odniosła do kwestii art. 28 i warunku oddłużenia PKP, jeśli chodzi o zobowiązania publicznoprawne. Zapis ten pozostał, jakkolwiek rzeczywiście, pan mecenas ma rację, od 1 stycznia przyszłego roku przestanie funkcjonować, ale ponieważ dotychczas znajdował się w ustawie, pozostawiliśmy go. Jest to mobilizujące dla PKP SA, żeby nie było nadmiernych przyrostów wynagrodzeń w tej firmie.

Jeśli chodzi o pozostałe sprawy formalne, związane z tym, że niebawem – w tym samym okresie – wejdzie ustawa o transporcie kolejowym, i jeśli chodzi o sprawę dat, to za chwilę wypowie się pan minister. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Teraz pan minister. Proszę bardzo.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:

Ja tylko dodam, Panie Mecenasiu, że konsultowałem to przed chwilą właśnie z panią z Ministerstwa Finansów i naszymi kolegami z PKP. Istota sprawy sprowadza się do tego, że rozdział 4a został – jak pani tu mówiła – w niektórych kwestiach żywcem przepisany z tamtej ustawy, która już obowiązuje. Dlaczego więc robimy te zapisy dodatkowo i zamiast „Agencji Restrukturyzacji” wpisujemy „minister właściwy”? Między innymi dlatego, że z tamtej ustawy, zwanej ustawą Kołodki, nie mogłyby skorzystać nasze spółki, funkcjonują one bowiem od niedawna, zostały powołane dwa lata temu.

(Głos z sali: Półtora roku.)

Półtora roku temu, a dla tamtych podmiotów był to zupełnie inny czas.

Tak naprawdę, jeśli chodzi o restrukturyzację i oddłużenie – w naszym wypadku PKP – dotyczy to właśnie oddłużenia tych spółek. One są tu jądrem. Dlatego właśnie dla nas, dla PKP jest to – jak to się mówi – „być albo nie być”. Chodzi tu wręcz, po pierwsze, o zapisy dotyczące kwestii zawartych w rozdziale 4a, a po drugie, o zaciąganie zobowiązań do 6 miliardów zł. Jeśli chodzi o tę sprawę, to w rządzie bardzo długo toczyły się dyskusje, na ile tutaj... Ostatecznie jest zgoda ministra finansów i dlatego zostało to zapisane, co bardzo ucieszyło kolej, bo to daje szansę na oddech czy zabezpieczenie także tym kolejarzom, którzy będą musieli odchodzić z pracy.

Pan mówi, że te dwie ustawy się zejdą. To prawda, myśmy dyskutowali, jak by to zgrać, jeśli chodzi o niektóre sformułowania, ale wyglądało to tak, że ni tak dobrze, ni tak niedobrze, dlatego że trudno się tutaj odnosić do sformułowań ustawy, której jeszcze nie ma. Jest to synonim ustawy, którą żeśmy dzisiaj zdjęli z porządku obrad komisji. Myśmy się odnosili do sformułowań, ustawy miały być uchwalone razem, a tymczasem się okazało, że tamta została wstrzymana, i oto znaleźliśmy się w sytuacji, w jakiej jesteśmy.

Z punktu widzenia legislacyjnego tu znacznie bardziej istotne jest – nawet jeżeli coś będzie trwało dwa tygodnie czy miesiąc dłużej – odniesienie się do stanu zastałego w sensie odniesienia, a potem, kiedy już tamten stan wygasa, to oczywiście wygasają także odniesienia się do paragrafów zapisanych w ustawie już nieistniejącej.

(Głos z sali: Mamy propozycję.)

Nie wiem, czy jeszcze w tej sprawie chciałaby zabrać głos pani dyrektor Tyszkiewicz?

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, Pani Dyrektor, proszę.

Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Danuta Tyszkiewicz:

Mamy propozycje – ale ja nie mam ich przed sobą – żeby wprowadzić tutaj zapisy zgodne z poprawką pana mecenasa. Proponowalibyśmy, żeby w art. 1 pkt 1 wpisać odniesienie: „PLK SA zarządza liniami kolejowymi oraz pozostałą infrastrukturą

kolejową, określoną w przepisach o transporcie kolejowym”. To jest to. Czyli po prostu tak czy inaczej ustawa o transporcie kolejowym...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Aha, po poprawkach, które zostały przyjęte w ustawie o transporcie kolejowym rozpatrywanej poprzednio, należałoby dodać: „z wyłączeniem budynków, budowli przeznaczonych do obsługi przewozów osób i rzeczy”. I to jest cała poprawka dotycząca lit. a w pkt 1. Poprzednia ustawa o transporcie kolejowym tak się nazywała, nowa też ma taką nazwę i jest w niej odniesienie wprost do przepisów o takim tytule.

Podobna sytuacja będzie zachodziła w art. 1 pkt 2 oraz w art. 17 ust. 5 pkt 1, gdzie wyrazy „w rozumieniu przepisów art. 4 pkt 2 ustawy, o której mowa” – czyli znów było tutaj nawiązanie do obecnie obowiązującej ustawy o transporcie kolejowym – należy zastąpić wyrazami „w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym”. To są poprawki dotyczące kwestii, o których mówił pan mecenas.

Przewodniczący Marian Noga:

Problem wejścia w życie. Tylko pan mecenas wyraził tu wątpliwości.

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

Tak. Oczywiście 1 marca 2003 r.. Nie mamy oczywiście zamiaru postulować, żeby ustawa wchodziła w życie z datą wsteczną, w związku z tym jest propozycja, żeby wszystkie daty występujące w ustawie można było odpowiednio przesunąć o trzy miesiące, czyli ustawa wchodziłaby w życie czternaście dni od dnia ogłoszenia. Przyjmujemy tę datę, jako że legislacyjnie nie można krótszego terminu...

(Przewodniczący Marian Noga: To, co zresztą proponował pan mecenas.)

To, co pan proponował. Inne terminy występujące w poszczególnych artykułach tej ustawy należy przesunąć odpowiednio o trzy miesiące. Dziękujemy bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Słyszeli państwo uwagi przedstawicieli rządu? Przejmuję wszystkie te poprawki. Otwieram dyskusję.
Proszę bardzo.

**Wiceprzewodniczący
Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP
Włodzimierz Sztern:**

Włodzimierz Sztern. Jestem wiceprzewodniczącym Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP.

Mamy propozycję do poprawki dwudziestej drugiej, dotyczącej art. 48, i proponowalibyśmy, żeby w artykule tym wykreślić słowa „lub świadczenia przedemerytalne”. Może powiem krótko dlaczego.

W momencie gdy ustawa wchodziła w życie, funkcjonowały świadczenia przedemerytalne i zasiłki przedemerytalne, przy czym kolejarze odchodzili na świadczenia przedemerytalne na podstawie rozporządzenia, zapewniało ono bowiem trochę lepsze warunki niż ustawa o przeciwdziałaniu bezrobociu. W tej chwili nie ma pojęcia „zasiłki przedemerytalne”, są tylko „świadczenia przedemerytalne”. Uważamy, że warunki obowiązujące poprzednio i teraz byłyby nierówne. Aby tego uniknąć, proponowalibyśmy wykreślenie z art. 48 zapisu „lub świadczenia przedemerytalne”.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie, nie na końcu, bo tam jest... Może to przeczytam? Na samym końcu jest zapis: „a którzy nie spełniają warunków umożliwiających uzyskanie prawa do emerytury, urlopu kolejowego”, a następnie: „lub świadczenia przedemerytalnego”. Proponujemy wykreślić zapis: „lub świadczenia przedemerytalnego”. Dodam, że nie rodzi to żadnych skutków finansowych dla budżetu.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo, pani z Ministerstwa Finansów, tak? Chce pani zabrać głos? Proszę uprzejmie.

**Główny Specjalista
w Departamencie Finansów Gospodarki Narodowej
w Ministerstwie Finansów Magdalena Lew:**

Przepraszam bardzo, chciałabym tylko zwrócić uwagę, że ponieważ kolej ponosi ogromne straty i jest dotowana z budżetu państwa, to nie znaczy, że ponosi ona jakieś koszty, bo i tak te pieniądze są w miarę możliwości przelewane na jej konto. Obciążenie kosztami PKP będzie zawsze obciążeniem budżetu państwa, przynajmniej przez najbliższych parę lat.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję pani.

Proszę bardzo, pan minister w tej sprawie.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:**

To jest sytuacja zupełnie inna i akurat zgłasza ją przedstawiciel naszych związków. Ja sam walczyłem o zapis – wręcz z narażeniem reputacji – żeby kolejarzom przedłużyć to na 2003 r. Wnieśliśmy ten zapis dopiero w trzecim czytaniu, publicznie, w Sejmie, z czego zresztą wynikły spore zawirowania. Jeśli chodzi o sprawę wniesioną tutaj przez pana przewodniczącego, nie mam wyliczonych kosztów. Pan przewodniczący mówił, że są one niewielkie, ale nie wiem jakie, nie mam ich wyliczonych, są to bowiem koszty dodatkowe. W związku z tym, że sprawa dotyczy finansów i że są to, niestety, koszty dodatkowe, ja jako upoważniony przedstawiciel rządu nie mogę poprzeć tego wniosku. Oczywiście decyzję pozostawiam Wysokiej Izbie.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo, proszę uprzejmie.

**Wiceprzewodniczący
Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP
Włodzimierz Sztern:**

Chcę powiedzieć, że nie dotyczy to dużej liczby osób. Po pierwsze, tak jak było powiedziane, nie przewiduje się zwolnień grupowych. Było zresztą oświadczenie wszystkich największych spółek, że nie będzie zwolnień grupowych, czyli grupa osób do zwolnienia nie jest duża. Ostatnio odeszło z pracy na kolei parę tysięcy osób, żeby nie powiedzieć parędziesiąt tysięcy. Takich osób, które spełniają warunki, by otrzymać dawny zasiłek, a teraz świadczenie przedemerytalne, naprawdę nie ma dużo. Oni wszyscy już dawno w większości wypadków odeszli. Na ogół zostały osoby, co do których pracodawcy nie bardzo chcieli, żeby odeszły, a w tej chwili zgodziliby się, żeby one odeszły. Dyrektorzy mówili pracownikowi: zostań, będziesz tutaj jeszcze pracował, a teraz nagle go się zwolni. Gdyby odszedł poprzednio, nie miałby problemu z uzyskaniem odprawy, a teraz się okaże, że na podstawie zmiany przepisów ogólnych, a nie kolejowych, traci to prawo.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Przewodniczący Marian Noga:

Krótką naradą.

A może pan prezes PKP zabierze głos?

**Członek Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA
Janusz Lach:**

Panie Przewodniczący, dalsza restrukturyzacja zatrudnienia dotyczyła tylko i wyłącznie odpraw jednorazowych. Rząd wniósł tutaj przed trzecim czytaniem poprawkę przedłużającą te odprawy do roku 2003. Pozostałych zmian zarząd PKP w tej chwili nie popiera. Były one bardzo długo dyskutowane i decyzja należy do Senatu. My nie popieramy tej zmiany.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Będziemy się nad tym zastanawiać, zobaczymy.

Może ktoś z państwa senatorów przejmie tę poprawkę?

Pan senator Łęcki, proszę bardzo.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Czy poprawka ta dotyczy poprawek określonych przez Sejm, czy dotyczy artykułu, który nie był w Sejmie rozpatrywany, bo wtedy...

Przewodniczący Marian Noga:

Artykuł był rozpatrywany, ale nie było takiego zapisu, jaki proponuje pan przewodniczący.

(Wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP Włodzimierz Sztern: Uzupełnię jeszcze, że zgłaszaliśmy to wcześniej, razem z poprawką, która została przyjęta, na posiedzeniu komisji sejmowej, tylko wtedy...)

Część została przyjęta?

(Wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP Włodzimierz Sztern: Żadna, w ostatnim momencie...)

Wtedy żadna.

Jedna z nich.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:**

Panie Przewodniczący, problem polega na tym, że każda z tych poprawek niesie ze sobą skutki finansowe. Pan przewodniczący mówi, że niewielkie, ale pojęcie „niewielkie” jest... Musielibyśmy wyliczyć to, wiedzieć. Ja jako przedstawiciel rządu nie mogę poprzeć tej poprawki, bo po prostu nie mam takich uprawnień.

Przewodniczący Marian Noga:

Mam propozycję dla pana przewodniczącego związków zawodowych. Proszę być w kontakcie z Ministerstwem Infrastruktury oraz Ministerstwem Finansów i próbować poczynić uzgodnienia. Jeżeli będzie pan miał uzgodnienia, to ja się tu zobowiązuję publicznie, że wniosę na posiedzeniu plenarnym taką poprawkę. Ale jeszcze raz mówię: jak będzie parafka ministra finansów i ministra infrastruktury. Jeżeli nie będzie, nie będę wnosił poprawki. Oczywiście każdy z państwa senatorów może taką poprawkę przejąć w tej chwili i ją zgłosić, a ja będę musiał poddać ją pod głosowanie. Tak próbuję rozstrzygnąć tę sprawę. Na razie ją zawieszamy, bo jeszcze nie ma głosowań.

Czy są jeszcze jakieś poprawki, uwagi, problemy?

Proszę bardzo, pan minister.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:**

Ja już to zgłaszałem wcześniej w swoim wywodzie. Któryś z panów senatorów, chyba pan senator Chronowski, zahaczył mnie o to, nawiązując do tego, że w poniedziałek odbyła się narada kierownictwa resortu z marszałkami województw. Był marszałek województwa mazowieckiego i ja się zobowiązałem, że wniosę to, bo tylko tutaj jest na to szansa. Jest propozycja, żeby w art. 1 pkt 26 i w art. 79 ust. 2 słowa „uwzględniają kwoty przeznaczone” zastąpić słowami „mogą być przeznaczone”.

Jest tam zapis, że marszałek województwa musi 10–20% środków, które zostały mu przekazane, przeznaczyć na zakup nowego taboru, nowych pojazdów. Marszałek województwa mazowieckiego zaproponował, żeby ten wniosek zapisać tak, by nie by-

ło, że zakupi – bo są takie województwa jak mazowieckie, dla którego bezsensu jest kupowanie sprzętu, który nie będzie wykorzystany – lecz żeby oni, jako zarząd województwa, mieli szansę powiedzieć, na co kwota może być przeznaczona. Nie odbieramy więc zarządom prawa, tylko nie mówimy, że muszą, lecz że mogą. Oddajemy to do decyzji zarządów województw. Myślę, że jest to bliższe zasad demokracji, i dlatego ośmielamy się stawiać ten wniosek.

(*Głos z sali*: Jest to wniosek rządowy.)

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, przejmuję tę poprawkę.
Proszę bardzo, pan senator Chronowski.

Senator Andrzej Chronowski:

Jednym zdaniem, Panie Ministrze, wydaje mi się, że część środków, które dostawali marszałkowie województwa na zakup autobusów, nie do końca były wykorzystywane i zwracano je do budżetu, a teraz marszałkom chodzi o to, żeby wykorzystać te środki do spodu. Nie wiem, czy to słuszne.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:**

...musi, to on na przykład podejmuje decyzję, co dalej z tymi środkami. Może je przekazać na dodatkową linię, wpuścić inny podmiot itd., w każdym bądź razie ma dodatkowe środki. Inaczej musiałyby to kupić, nawet jeśli byłoby mu niepotrzebne. Uważamy, że marszałek ma rację, proponując taki zapis. Dlatego proponuję...

Przewodniczący Marian Noga:

Przejąłem już tę poprawkę, będziemy nad nią głosować, zobaczymy.
Czy są inne pytania?
Pan senator Lewicki, proszę bardzo.

Senator Marian Lewicki:

Mam pytanie w kwestii zadłużenia PKP. Czy mógłbym usłyszeć odpowiedź, jak się zmieniało to zadłużenie w okresie od uchwalenia ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego do dnia dzisiejszego? Wzrosło czy zmalało?

I pytanie drugie, Panie Przewodniczący. Jaki docelowy model ministerstwo chce przyjąć, by kolej w sposób trwały została uzdrowiona, gdyż na dzień dzisiejszy, z tego co widać, pojawiają się tylko nowe problemy?

Na razie dziękuję.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat*: Chciałbym prosić pana dyrektora Lacha, bo on jest od finansów, odpowie więc konkretnie na to pytanie.)

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę pana dyrektora Lacha o udzielenie odpowiedzi.

**Członek Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA
Janusz Lach:**

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie!

Zadłużenie PKP od końca 2000 r. do dnia dzisiejszego zmniejszyło się o około 1 miliarda 500 tysięcy zł. Nie jest to istotne zmniejszenie, dlatego że ponaddwumiliardowa kwota zobowiązań publicznoprawnych została zawieszona. Tamte rozwiązania mówiły, że PKP powinno je spłacać ratalnie, a te wielkości przerastają możliwości ratalnej spłaty tego przez PKP. Zgodnie z rozwiązaniem z 2000 r. ZUS może ewentualnie zamienić zobowiązania na akcje w PKP. ZUS odmówiło tej zamiany. W związku z tym nowelizacja tej ustawy daje możliwość restrukturyzacji zobowiązań publicznoprawnych w kwocie około 1 miliarda 800 milionów zł na normalnych zasadach, tak jak w wypadku innych podmiotów funkcjonujących w tym kraju.

PKP na podstawie ustawy o restrukturyzacji nie mogło skorzystać z rozwiązań prawnych, które miały inne podmioty, gdyż dotychczasowe zapisy mówiły o tym, że albo akcje, albo spłaty ratalne. ZUS nie wyraził zgody na akcje, a spłata ratalna przerasta możliwości PKP. Jeżeli zostanie uchwalona ustawa w kształcie przedłożonym Wysockiej Izbie, PKP będzie mogło zmniejszyć swoje zadłużenie o kolejne 2 miliardy zł.

Druga rzecz. PKP dokonało do tej pory tylko jednej emisji obligacji na kwotę 1 miliarda zł, a ta ustawa umożliwi kolejną ich emisję, która zmieni przeterminowane zobowiązania krótkoterminowe na długoterminowe finansowanie restrukturyzacyjne o siedmioletnim okresie – taka bowiem była pierwsza emisja. W tym horyzoncie czasowym będzie możliwe, uwzględniając w przyszłości środki z prywatyzacji, doprowadzenie do wygaszenia wszystkich dawnych zobowiązań ciężących na PKP.

Oddzielna sprawa to bieżące funkcjonowanie spółek-córek, które powstały i funkcjonują na normalnych zasadach prawa gospodarczego. Historyczne już długi PKP zostały –jak niektórzy to określają – przy czapce holdingu i wymagają restrukturyzacji przez oddłużenie publicznoprawne, z którego nie mogliśmy skorzystać, i kolejne emisje obligacji, aby wydłużyć horyzont czasowy i umożliwić spłatę reszty długów środkami z prywatyzacji. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze jakieś uwagi? Nie ma, to głosujemy.

Senator Marian Lewicki:

Pytałem o model docelowy i w zasadzie pan Lach nic o tym nie powiedział.

Przewodniczący Marian Noga:

Aha, model docelowy, tak?

(*Senator Marian Lewicki: Tak.*)

Może inaczej: nie tyle chodzi o model docelowy, tylko o to, czy oddłużenie nie spowoduje nawrotu zadłużenia. Czy to rokuje nadzieje na to, że...

**Członek Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA
Janusz Lach:**

Na pewno nie będzie problemu z przyrastaniem żadnych zobowiązań. Innego rodzaju jest bieżące funkcjonowanie jednej z naszych spółek – spółki „PKP Przewozy Regionalne”, o której jest w kraju głośno. Sprawa ta jest związana z ewentualnym zawieszeniem pewnej liczby pociągów. Charakter działania spółki, oparty w znacznej części na dotacjach – a wiemy, jaki jest poziom dotacji ustalony w ustawie budżetowej – powoduje, że w spółce tej pojawiają się zobowiązania, które oddziałują na inne spółki-córki, choć są to bieżące zobowiązania wynikające z konstrukcji działalności spółki „Przewozy Regionalne” i wielkości środków na dotowanie funkcjonowania „Przewozów Regionalnych”. Sprawa ta nie wynika z funkcjonowania PKP, lecz z funkcjonowania, powiedziałbym, systemu finansowego państwa i wysokości środków, jakie budżet może przeznaczyć na dofinansowanie „Przewozów Regionalnych”.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie ma.

Proszę państwa, poprawki są następujące: Najpierw są to poprawki, które zgłosiła pani dyrektor, dotyczące art. 1 pkt 1, art. 1 pkt 2 i art. 1 pkt 8, 18, 19. Aha i jeszcze poprawka dotycząca art. 7. Potem była, powiedzmy, poprawka, którą zgłosił pan minister Piłat w imieniu marszałka mazowieckiego, a ja ją przejąłem.

(*Głos z sali: Art. 1 pkt 26.*)

Tak jest, art. pkt 26. To byłyby wszystkie poprawki, chyba że coś przeoczyłem, ale sądzę, że nie.

(*Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz: Czy można?*)

Proszę bardzo.

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

W poprawce pierwszej, o której mówiłam, zostały dodane wyrazy odręcznie dopisane do tekstu, ponieważ wiążą się z tym, co było przyjęte w tamtej ustawie, tak?

(*Przewodniczący Marian Noga*: Uchwaliliśmy to przed chwilą. To jest sprawa oczywista, jasne. Mamy to wszystko napisane, mogę przeczytać: „z wyłączeniem budynków i budowli przeznaczonych do obsługi przewozów osób i rzeczy”.)

Panie Przewodniczący, my tu proponowaliśmy co prawda wejście ustawy w życie z dniem ogłoszenia, ale przychyłamy się do wniosku pana mecenasa o czternaście dni vacatio legis.

Przewodniczący Marian Noga:

Pamiętamy o tym. Tam jest czternaście dni, a wszystkie inne terminy o trzy miesiące do przodu.

Proszę uprzejmie, pan mecenas.

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

Mam jeszcze jedną sprawę, związaną z ustawą o transporcie kolejowym. Ponieważ w art. 79, którego dotyczy ostatnia poprawka, występuje pojęcie „kolejowe pojazdy szynowe”, nowa ustawa o transporcie kolejowym mówi, że wszystkie pojazdy kolejowe są pojazdami zdolnymi do poruszania się po szynach. Nie ma więc kolejowych pojazdów szynowych, są to pojazdy kolejowe.

(*Przewodniczący Marian Noga*: O którą poprawkę chodzi? O czwartą?)

To jest tylko zmiana nazwy. Pojazdy szynowe czy kolejowe pojazdy szynowe to jest ten sam zapis i ten sam rodzaj pojazdów, które są zdolne poruszać się po szynach. Praktycznie biorąc, jest to kwestia interpretacyjna.

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Oczywiście w definicji przyjętej w ustawie o transporcie kolejowym są pojazdy kolejowe.

Przewodniczący Marian Noga:

Proponowałbym, żebyśmy już przestali debatować. Jesteśmy w tym miejscu i jeżeli mamy coś poprawić, to ewentualnie tutaj, tak? Proszę bardzo, oczekuję propozycji.

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

Proponuję, żeby w art. 1 w pkt 26 obok tej zmiany, jeśliby została przyjęta, zmienić zapis „kolejowe pojazdy szynowe” na „nowych pojazdów kolejowych”.

Przewodniczący Marian Noga:

Oczywiście, jak najbardziej. Przejmuję to. Jasne.

Panie Mecenasie, czy nie ma przeszkód, żeby głosować łącznie?

Są przeszkody, tak?

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

Nie ma przeszkód. Są też pojazdy szynowo-drogowe, ale to pojazdy pomocnicze.

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

Definicja w ustawie o transporcie jest jednoznaczna, przyjmujemy więc definicję z ustawy o transporcie.

Przewodniczący Marian Noga:

Pytałem pana mecenasa o ewentualne głosowanie łączne. Nie ma przeciwwskazań? Nie ma. Dobrze.

Kto jest za przyjęciem wszystkich zgłoszonych przeze mnie poprawek?

Jednomyślnie.

Nie było innych poprawek.

Kto jest za przyjęciem ustawy wraz z poprawkami?

Jednomyślnie.

Dziękuję.

Sprawozdawcą będzie pan senator Marian Lewicki.

Czy zgadza się pan senator?

(Senator Marian Lewicki: Tak. Zgadzam się.)

Dziękuję panu uprzejmie.

Zamykam posiedzenie.

(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 20)

