



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(706)

57. posiedzenie
Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury
w dniu 19 marca 2003 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie wniosków zgłoszonych do 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 20 minut 36)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Marian Noga)

Przewodniczący Marian Noga:

Witam pana mecenasa Niemczewskiego. Poza tym jesteśmy w tym samym składzie co zwykle.

Posiedzenie dotyczy ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz o zmianie ustawy o gospodarce nieruchomościami.

Myślę, że skoro wszystkich poprawek jest tylko osiem, możemy to błyskawicznie przeanalizować. Będę zatem prosił pana mecenasa o wyrażenie opinii Biura Legislacyjnego, a potem pana ministra o wyrażenie opinii rządu, a następnie będziemy głosować.

Poprawki pierwsza, druga i trzecia.

Panie Mecenasie, proszę wyjaśnić, o co w nich chodzi.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Adam Niemczewski:**

Trzy pierwsze poprawki mają na celu ogólne odwołanie się do przepisów o transporcie kolejowym, aby nie było takiej trudności, że odwołujemy się do przepisów starej ustawy o transporcie kolejowym, kiedy jednocześnie trwają prace nad nową ustawą, która wejdzie w tym samym czasie co ta ustawa.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne.

Panie Ministrze?

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

Jestem za.

Przewodniczący Marian Noga:

Kto jest więc za przyjęciem poprawek pierwszej, drugiej i trzeciej?

(Głos z sali: Jednogłośnie za.)

Dziękuję. Wszystkie poprawki zostały przyjęte.
Poprawka czwarta.
Panie Mecenasiu?

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Adam Niemczewski:**

Poprawka czwarta zapobiega powstaniu pewnych skutków prawnych z mocą wsteczną od 1 marca 2003 r., jednocześnie przesuwa wszystkie inne związane z tym terminy o trzy miesiące.

Przewodniczący Marian Noga:

Analizowaliśmy to na posiedzeniu komisji.
Panie Ministrze, czy nic się nie zmieniło w stanowisku rządu?
(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Nic się nie zmieniło.*)
Nic się nie zmieniło.
Kto jest za poprawką czwartą?
(*Głos z sali: Jednogłośnie za.*)
Dziękuję, poprawka została przyjęta.
Poprawka piąta.
Panie Mecenasiu? Dla przypomnienia przynajmniej...

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Adam Niemczewski:**

Tak. Poprawka piąta ma spowodować, że środki na koleje regionalne mogą, ale nie muszą być przeznaczane na zakup kolejowych pojazdów szynowych czy pojazdów kolejowych.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Ministrze, opinia rządu. Zmieniło się coś od tygodnia? Piąta poprawka...
(*Wypowiedź poza mikrofonem*)
Dobrze.
Kto jest za poprawką piątą?
(*Głos z sali: Jednogłośnie za.*)
Dobrze, poprawka została przyjęta.
Poprawka szósta.
Panie Mecenasiu?

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Adam Niemczewski:**

Poprawka szósta ma dostosować terminologię do nowej ustawy o transporcie kolejowym.

Przewodniczący Marian Noga:

Oczywiście.

Rozumiem, że rząd ma pozytywny stosunek do tej poprawki.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Tak.)

Dobrze.

Kto jest za?

(Głos z sali: Jednogłośnie za.)

Poprawka siódma to rzeczywiście nowa poprawka, zgłoszona przeze mnie dopiero na dzisiejszym posiedzeniu plenarnym.

Panie Mecenase, proszę ją wyjaśnić.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Adam Niemczewski:**

Ta poprawka – wraz poprawką piątą, którą przyjęliśmy, mówiącą o tym, że jest fakultatywność wydania tych środków na nowe pojazdy kolejowe – powoduje, że te środki mogą być wydawane w wysokości do 20%. Gdyby nie było tych poprawek i na przykład samorząd zdecydowałby się wydać jakieś środki, to na ten cel mógłby wydać wyłącznie od 10% do 20% tej sumy. Wydaje się więc, że ta poprawka uelastycznia ten przepis.

Przewodniczący Marian Noga:

Krótko mówiąc, gdyby samorząd chciał, może wydać nawet 1% czy 2%, a nie tyle, ile jest zapisane teraz w ustawie. Myślę, że jest to zapis bardziej elastyczny.

Tak, Panie Ministrze? Jest zgoda?

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Rząd jest przeciw.)

Przeciw?

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

Ja muszę wyjaśnić tę sprawę, bo nie chodzi o to, że jesteśmy przeciw, żeby to było jasne. Jesteśmy tu w bardzo poważnym gronie, więc musi być jasność w tej sprawie.

Na czym polega problem i o czym w związku z tą sprawą dyskutował Sejm? Otóż Sejm, przekazując określone kwoty do dyspozycji marszałków, jednocześnie zaproponował i po dyskusji podjął decyzję, że do 20% środków musi być przeznaczonych na nowy rodzaj pojazdów w postaci autobusów szynowych. Ma to zmienić

w przyszłości w ogóle formułę przewozów regionalnych, zmienić ich koszty itd., itd. w sposób zdecydowany. W wielu krajach na świecie tak zrobiono. Inaczej mówiąc, zapis obligatoryjny polegał na tym, żeby zmusić marszałków, aby w kolejnych latach kupowali te pojazdy – w pierwszym roku dwa, w następnym dwa itd., itd. – żeby przeznaczali na to minimum od 10% do 20%. To miało zmusić ich do takich zakupów i z tego punktu widzenia sprawa była istotna. Ale z drugiej strony na przykład marszałek województwa mazowieckiego mówi, że on nie potrzebuje tych pojazdów i bez sensu będzie je kupować, bo on ma inny rodzaj transportu do Warszawy. Żaden taki pojazd nie urządza go, bo on musi korzystać z dużych jednostek.

Uznaliśmy więc, że to by było aktualne... Nie wiem. Muszę powiedzieć, że poprawka druga, która mówi, że od 0%... Gdyby to było nie od 10% do 20%, tylko od 0% do 20%, na przykład, to ta poprawka jednocześnie uwzględniłaby poprawkę piątą i wtedy marszałek mógłby przeznaczyć 0%, czyli po prostu nic by nie przeznaczał, a mógłby przeznaczyć 3%, 5%. Czyli elastyczność byłaby zachowana. Tutaj mówimy, jak rozumiem o wielkości od 10% do 20%, czyli mówimy, że...

(Przewodniczący Marian Noga: Nie, „od 10” byłoby skreślone, zostałyby samo „do 20%”.)

Ale mówimy, że wobec tego może przekazać minimum 10%. Chcę powiedzieć, że to nie jest w porządku.

(Głosy z sali: Nie, nie, właśnie to skreślamy!)

(Przewodniczący Marian Noga: Skreślamy to „od 10”).

Aha, czyli będzie od zera?

(Przewodniczący Marian Noga: Będzie od 0% do 20%. Od 0%, bo to „od 10” skreślamy właśnie.)

No to jeżeli będzie od 0% do 20% to będzie dobrze. Tyle że poprawka piąta, która się z tym nie kłóci, nie będzie miała większego znaczenia, bo jest tożsama...

Przewodniczący Marian Noga:

Pan mecenas chce jeszcze coś dodać.

Proszę.

Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Adam Niemczewski:

Wydaje mi się, że te poprawki nawzajem się uzupełniają, a przyjęcie poprawki siódmej wydaje się teraz bardziej potrzebne, bo inaczej trzeba by wydać...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Czyli one się nie kłócą?)

Nie kłócą się, nie.

(Głos z sali: Bo to „od 10” się skreśla.)

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: No właśnie, ja myślałem, że ma być „od 10”).

Przewodniczący Marian Noga:

Nie, nie, właśnie się to skreśla.

Kto jest zatem za przyjęciem poprawki siódmej?

Jednogłośnie za.

Poprawka uzyskała poparcie komisji.

I poprawka, która nad którą już było głosowanie w komisji, a teraz będzie nad nią kolejne głosowanie – poprawka ósma.

Panie Mecenasiu?

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Adam Niemczewski:**

To jest zmiana przepisu dotyczącego terminu wejścia w życie. Bez tej poprawki ustawa wchodziłaby w życie z mocą wsteczną.

Przewodniczący Marian Noga:

Wiadomo, 1 marca.

Kto jest za przyjęciem poprawki ósmej?

Jednogłośnie za.

(*Senator Włodzimierz Łęcki: Tak na marginesie... Czy mogę?*)

Proszę bardzo.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Panie Ministrze, argumentacja marszałka województwa mazowieckiego jest bardzo jednostronna, bo on patrzy, że tak powiem, warszawocentrycznie. A przecież jest dużo miejscowości na obrzeżach województwa, gdzie autobusy szynowe bardzo by się przydały. To jest kwestia bardzo subiektywna, dlatego myślę, że w interesie ministerstwa byłoby jednak – choć oczywiście już nie będziemy tego zmieniać – żeby te 20% było. Bo w Warszawie będą mieli bardzo dobrą komunikację, ale co będzie w Radomiu? A w Płocku? To mnie zresztą dziwi, bo pan marszałek, o ile wiem, jest z Płocka, gdzie powinien być jeden autobus szynowy, który by jeździł do Kutna, na każdy jeden Intercity. Wtedy Płock byłby miastem europejskim. Ale to już jest sprawa marszałka.

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

Oczywiście, podzielam pogląd, który pan senator wygłosił, i dlatego przedstawiłem może nie tyle zastrzeżenia, co informacje, żebyśmy wiedzieli, jaką decyzję podejmujemy. Inna sprawa jest taka, że ten zapis, który został tutaj przyjęty, nie uniemożliwia takiej decyzji marszałkowi. Każdy marszałek może sobie wydać do 20%, nikt mu tego nie zabrania. Ta zmiana stwarza więc tylko dużą elastyczność, ale na siłę nie zobowiązuje. Czyli jakby oddaliśmy większą władzę marszałkom.

Przewodniczący Marian Noga:

Tak jest.

Proszę państwa, sprawozdawcą był pan senator Marian Lewicki. Rozumiem, że jutro również będzie sprawozdawał, tak? A więc sprawozdawcą będzie pan senator Marian Lewicki.

Kończę zatem to posiedzenie. Zaraz przejdziemy do następnego, po przerwie technicznej.

(Koniec posiedzenia o godzinie 20 minut 43)

