



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(687)

91. posiedzenie
Komisji Spraw Zagranicznych
i Integracji Europejskiej
w dniu 6 marca 2003 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o transporcie kolejowym.

(Początek posiedzenia o godzinie 17 minut 04)

(Posiedzeniu przewodniczy zastępca przewodniczącej Zbigniew Kulak)

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Z upoważnienia przewodniczącej komisji, pani senator Grabowskiej, otwieram posiedzenie Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej poświęcone rozpatrzeniu ustawy o transporcie kolejowym.

Witam zaproszonych gości. Witam państwa senatorów.

Chciałbym pierwsze słowa skierować do państwa senatorów, jako że mieliśmy dzisiaj przykry zgrzyt. Być może wynikało to z niedokładnego przekazania informacji. Parę godzin temu miało się odbyć posiedzenie naszej komisji, ale, niestety, z braku kworum nie doszło do jego rozpoczęcia. Miało to być wspólne posiedzenie naszej komisji z Komisją Ustawodawstwa i Praworządności i, niestety, nasza komisja nawaliła w tym sensie, że nie było kworum. Druga komisja miała kworum.

Będziemy próbowali wrócić do tego tematu i do tego wspólnego posiedzenia jutro, dokładnie mówiąc, zaraz po zakończeniu posiedzenia, po głosowaniach. Proszę już teraz to uwzględnić, aby zaraz po zakończeniu głosowań się nie rozjeżdżać. To posiedzenie będzie trwało najprawdopodobniej parę minut, ale proszę, żeby się jednak odbyło, dlatego że tematyka, która ma być na nim poruszana, wchodzi w zakres tematyki najbliższego posiedzenia Senatu.

Wracamy do spraw dotyczących transportu kolejowego.

Witam na naszym posiedzeniu pana Andrzeja Piłata, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, oraz pozostałych przedstawicieli tego ministerstwa: pana Wiesława Jarosiewicza, pana Waldemara Niedzielę, pana Jarosława Ćwikłę – jeżeli dobrze odczytałem imię i nazwisko...

Dobrze odczytałem?

(Głos z sali: Zdzisława.)

Zdzisława...

...oraz pana Andrzeja Majewskiego.

Witam pana Piotra Wróbla z Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej, pana Bolesława Musiała z Głównego Inspektoratu Kolejnictwa, podsekretarza stanu, i panią Magdalenę Lew z Ministerstwa Finansów.

Przynajmniej tak wynika z listy gości obecnych na posiedzeniu, którą otrzymałem.

Przepraszam za zmianę terminu posiedzenia komisji, ale jest natłok procedur legislacyjnych w Senacie. Dzisiaj natomiast Senat ogłosił od godziny chyba czternastej przerwę aż do jutra rana i w związku z tym chcieliśmy wykorzystać to dzisiejsze popołudnie, zagospodarować ten czas. Nie ma żadnej bariery czasowej, która ogranicza-

łaby nasze obrady, co jest bardzo korzystne. Zupełnie inaczej jest wtedy, gdy wciskamy się w jakąś krótką przerwę. Jeżeli będzie tego wymagać praca komisji, możemy ją kontynuować długo, ale jeżeli nie będzie to konieczne, to oczywiście bardzo chętnie będziemy pracować krótko.

Prosiłbym pana ministra o przedstawienie zarysu tej ustawy – witam pana posła – o przedstawienie ogólnych założeń i przesłanek ustawy, która do nas trafiła.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Proszę bardzo.)

Bardzo proszę.

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

Przede wszystkim chciałbym bardzo przeprosić za moje drobne spóźnienie. Ono wynika właśnie ze zmian, jakie się dokonują w Senacie odnośnie do terminów. Także i u nas, w rządzie, jak zapewne państwo wiedzą, nastąpiły pewne zmiany kadrowe. Jeszcze nie wszystkie etaty zostały uzupełnione. Można powiedzieć, że pracujemy w tej chwili w moim resorcie w bardzo osłabionym składzie kadrowym.

Mam tu przedstawić problemy kolejnictwa. W związku z tym, że tych spraw na co dzień nie nadzoruję, pozwoliłem sobie zaprosić cały sztab doradców, specjalistów związanych z kolejnictwem. Myślę, że będą mnie wspomagali. Cieszę się bardzo, iż jest także pan przewodniczący, pan profesor Liberadzki, poseł, który bardzo aktywnie pracował nad tą ustawą w Sejmie.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo! Ustawa z dnia 26 lutego 2003 r. o transporcie kolejowym jest rezultatem rządowego programu realizacji prac legislacyjnych związanych z dostosowaniem polskiego prawa do wymogów Unii Europejskiej. Ustawa, którą mają państwo dzisiaj do rozpatrzenia, ma zastąpić obowiązującą ustawę z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym. Można powiedzieć, że tamta ustawa dotyczyła stanu, kiedy to rynek transportu kolejowego był jeszcze w całości obsługiwany przez przedsiębiorstwo państwowe Polskie Koleje Państwowe.

Dzisiaj ustawa ta nie określa rodzaju usług, jakich świadczenie zobowiązany jest zapewnić zarządca infrastruktury w ramach opłaty podstawowej za udostępnienie linii kolejowych, oraz nie określa usług dodatkowych w ramach opłaty dodatkowej i przypadków, w których zarządca zobowiązany jest świadczenie tych usług zapewnić. Nowa ustawa, o której mówimy, z 26 lutego bieżącego roku, o transporcie kolejowym uwzględnia transpozycję oraz rozwinięcie prawa Unii Europejskiej bez powtarzania zawartych tam postanowień.

Zwracam uwagę, iż przepisy tej ustawy, jej decyzje, że tak powiem, uwzględniają aż sześć dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady, to jest: dyrektywę nr 2001/12, dyrektywę nr 2001/13, dyrektywę nr 2001/14, dyrektywę Rady nr 96/49/WE, dyrektywę Rady nr 96/35/WE i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady z 17 kwietnia 2000 r., a także rozporządzenie Rady EWG nr 1191 z 26 czerwca 1969 r. o państwach członkowskich.

Chciałbym podkreślić, że nie będę szczegółowo omawiał tych dyrektyw, treści, które one obejmują, bo to trwałoby zbyt długo. Zwracam tylko uwagę na to, iż zakres zmian, jakie ta ustawa objęła, był dość znaczący ze względu na to, że w tych sprawach Unia Europejska, Parlament Europejski szeroko się wypowiedziały i wiele z tych kwestii szczegółowo precyzują.

Mogę tylko powiedzieć, iż na przykład dyrektywa nr 2001/13 Parlamentu Europejskiego i Rady z 19 czerwca 1995 r. w zakresie koncesjonowania przedsiębiorstw kolejowych definiuje koncesję jako wydane przez państwo członkowskie zezwolenie, w którym uznaje się zdolność prawną przedsiębiorstwa kolejowego do wykonywania przewozów kolejowych.

Natomiast w koncesjach wydawanych dotychczas wprowadzony był zapis: Niniejsza koncesja upoważnia do przewozu osób, rzeczy na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej. Zwracam więc uwagę na to, że koncesja dotychczas wydawana w Polsce obejmowała obszar Rzeczypospolitej, natomiast koncesja, którą chcemy wprowadzić, będzie obejmowała w przyszłości obszar Unii Europejskiej.

Występuje istotna różnica, jeśli chodzi o pojęcie „koncesja”, między przepisami Unii Europejskiej i naszymi przepisami. Według dyrektyw Unii Europejskiej pojęcie to oznacza stwierdzenie zdolności prawnej, natomiast w rozumieniu naszego ustawodawstwa jest to prawo wykonywania działalności przewozowej. Według przepisów unijnych koncesja sama w sobie nie uprawnia jej posiadacza do dostępu do infrastruktury kolejowej. To jest ważna kwestia, ponieważ można mieć koncesję, ale co innego to oznacza w polskich warunkach, a co innego w warunkach unijnych.

Drugą istotną różnicą, jaka występuje w prawie polskim, jest obowiązek posiadania koncesji na działalność polegającą na zarządzaniu liniami kolejowymi. Dyrektywy Unii Europejskiej takiego obowiązku nie przewidują. Kolejna różnica dotyczy zasięgu ważności koncesji oraz zakresu możliwości jej ograniczeń. Zgodnie z dyrektywami Unii Europejskiej koncesja wydana przez którekolwiek z państw członkowskich jest ważna na obszarze całej Wspólnoty, natomiast według ustawy o transporcie kolejowym udostępnienie linii kolejowych zagranicznemu przewoźnikowi kolejowemu następuje wówczas, jeżeli tak stanowi umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną.

Pokazuję tu rozmiar zmian i tak dalej. Nie będę omawiał szczegółów ustawy, różnic między dotychczas funkcjonującą ustawą a obecną. My te różnice wypisaliśmy na kilkunastu stronach, różnic jest kilkadziesiąt. Zwracam uwagę, że ustawa, którą przyjął Sejm 26 lutego br. i która jest do rozpatrzenia przez Senat, przez Wysoką Izbę, tak dalece ingeruje w niektóre zapisy, że można by powiedzieć, iż jest to nowa ustawa. Czasem jest tak, że wystarczy dokonać iluś tam zmian, w tym wypadku jest ogrom spraw.

Zwracam też uwagę na to, że długo się zastanawialiśmy – najpierw w Ministerstwie Infrastruktury, potem na posiedzeniu rządu – nad tym, co zrobić, aby wszystkie kwestie, które dotychczas były regulowane przez dwa urzędy funkcjonujące w tym obszarze, uwzględniły całokształt niezbędnych zagadnień, na które wskazuje Unia, iż trzeba się nimi zająć. Najlepiej, żeby to był jeden urząd, który będzie podejmował decyzje w tych sprawach.

Uzgodniliśmy, że aby uniknąć tworzenia nowych organów administracji rządowej i związanych z tym kosztów, połączone zostaną obecne funkcje głównego inspektora kolejnictwa, który jeszcze funkcjonuje, z funkcjami regulatora rynku kolejowego, które zostaną określone jako nowe. W tym celu ta ustawa tworzy Urząd Transportu Kolejowego, w skrócie: UTK. Urząd Transportu Kolejowego będzie pełnił dotychczasowe funkcje głównego inspektora, a także funkcje regulatora rynku kolejowego. Jego zadania będą zatem szersze, zwiększy się jego ranga, rozszerzony zostanie zakres funkcji. Będzie to organ wydający świadectwa bezpieczeństwa...

(*Głos z sali*: Licencje.)

...licencje. To są bardzo istotne kwestie, o które na pewno będzie walka.

Ostatnia kwestia, którą chciałbym poruszyć, dotyczy zapisanych w tej ustawie obciążeń budżetu państwa. Posłowie przyjęli ostatecznie, iż będą finansowane z budżetu państwa w całości albo w części cztery zakresy spraw. Po pierwsze, finansowany będzie rozwój kolei. Państwo przejęło na siebie znaczną część tego typu zagadnień. Po drugie, będą to dotacje do regionalnych przewozów pasażerskich. Oczywiście będą one niewystarczające w stosunku do potrzeb, nie zmienia to jednak faktu, iż jest zapisane w ustawie, że państwo takich dotacji będzie udzielało i że corocznie będzie to zapisywane w ustawie budżetowej. Po trzecie, państwo bierze na siebie koszty związane z utworzeniem Urzędu Transportu Kolejowego. Po czwarte, z budżetu państwa będzie pokrywana likwidacja linii kolejowych.

To są podstawowe kwestie, które zostały zapisane w ustawie i które są związane z budżetem. Niektóre z tych zapisów funkcjonowały dotychczas, ale chcę o nich powiedzieć. Chodzi o to, żeby pokazać, które z dotychczasowych zapisów zostały podtrzymane, a które zostały wprowadzone jako nowe.

Panie Przewodniczący, chcę bardzo podziękować za uwagi, jakie zaproponowało Biuro Legislacyjne Kancelarii Senatu. Bardzo dziękuję za udostępnienie nam tych uwag kilka godzin wcześniej. Mogli je przejrzeć nasi specjaliści w Ministerstwie Infrastruktury. W związku z tym będę mógł w trakcie procedowania nad kolejnymi uwagami znacznie bardziej merytorycznie, przy udziale ekspertów, przekazywać państwu opinię rządową w tej sprawie. Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo za to wprowadzenie, za naświetlenie tych spraw.

Panie Ministrze! Szanowni Goście!

Proszę mieć świadomość, że Senat ustosunkowuje się do ustawy w procesie legislacyjnym poprzez drugi ogląd tej ustawy, co często jest dla ustawy bardzo korzystne. Najlepiej o tym świadczy pakiet uwag, który państwo otrzymali, i my również, z Biura Legislacyjnego. Często jest możliwość czynienia tych obserwacji dopiero wtedy, kiedy wychodzi z Sejmu pełny dokument, kiedy część poprawek sejmowych jest przyjęta, część odrzucona. Dopiero ten zbiorczy dokument daje jakieś wyobrażenie o kształcie ustawy, jaka ostatecznie zostaje uchwalona i przedstawiona prezydentowi do podpisu.

Na obecnym etapie drugiego spojrzenia na tę ustawę docierają do nas różne sygnały towarzyszące informacji medialnej odnoszącej się do uchwalania ustawy na etapie sejmowym. I chciałbym od razu zasygnalizować na tym etapie dosyć istotne uwagi, które docierają do nas ze środowiska kolejek wąskotorowych. Kwestie dotyczące kolejek wąskotorowych miały być objęte tą ustawą, a pewne zapisy budzą, powiem delikatnie, niepokój.

Na etapie wystąpień wstępnych miałbym pytanie do przedstawiciela Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej: Na ile ta ustawa naprawdę musi mieć właśnie taki kształt, a na ile możliwe jest, bo tak nam sugerowano, wyłączenie z tej ustawy przewozów regionalnych i lokalnych? Chodzi o lokalne, kursujące dosłownie na liniach kilkukilometrowych, kolejki wąskotorowe. Czy one muszą być objęte tą ustawą, czy tak postanowił Sejm, ale nie wymaga tego żadna dyrektywa Unii Europejskiej? Chciałbym prosić o parę zdań na ten temat, o bardzo merytoryczną odpowiedź.

**Referendarz w Departamencie Prawa Europejskiego
w Urzędzie Komitetu Integracji Europejskiej
Piotr Wróbel:**

Panie Przewodniczący, jeżeli można, prosiłbym tylko o chwilę zwłoki, żebym mógł znaleźć konkretny przepis, ponieważ w tej chwili mogę powiedzieć, że w jednej z dyrektyw dopuszcza się możliwość wyłączenia spod zakresu dyrektyw przewozów regionalnych.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Dobrze, to na tym etapie może w tej sprawie się wstrzymamy.

Miałbym propozycję następującą, żeby nasze procedowanie przebiegało dosyć sprawnie. Do wiadomości pana ministra podam, że będzie jeszcze nad tym pracować za parę dni senacka komisja właściwa merytorycznie. Nasza komisja jest komisją integracji europejskiej, w związku z tym w naszej komisji, na ile się znamy między senatorami, raczej nie ma wybitnego specjalisty do spraw kolejnictwa. Niemniej mamy prawo zgłaszać do ustawy dowolną liczbę poprawek.

Wobec tego – odkładając na bok sprawę wszystkich poprawek proponowanych przez Biuro Legislacyjne, które są w dużym stopniu już uzgodnione, a państwo mają na ich temat zdanie – otworzę w tej chwili debatę. Czy państwo senatorowie mają do tej ustawy inne uwagi niż te, które zgłasza Biuro Legislacyjne?

Proszę bardzo, pan senator Cybulski.

Senator Zygmunt Cybulski:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Chciałbym podjąć temat, w sprawie którego skierował pan pytanie do przedstawiciela Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej. Mianowicie chodzi o kolejki wąskotorowe, które funkcjonują na terenach parków krajobrazowych. Są takie kolejki w Bieszczadach, w okolicach Konina, jest taka kolejka na Pałukach. Jest ich w sumie około dwudziestu, z tego, powiedzmy sobie serio, czynnych jest kilka, chyba bieszczadzka, konińska i żnińska.

(Głos z sali: I na Pomorzu.)

Aha, jeszcze jest na Pomorzu Środkowym – z Koszalina w kierunku lotniska i tak dalej. One funkcjonują, spełniają swoje zadania, zapewniając łączność. Kolejka na Pomorzu Środkowym, koszalińska, pełni nawet funkcję kolejki dojazdowej z odległych nawet o kilkadziesiąt kilometrów wiosek. Kolejka żnińska jest typową kolejką funkcjonującą w parku krajobrazowym, dowożąca ludzi ze Żnina do Wenecji i Biskupina. W związku z tym proponowałbym, Panie Ministrze, aby w art. 2 dodać pkt 3. A mianowicie: Przepisy ustawy stosuje się także do...

(Głos z sali: Wyłącza się...)

Aha, wyłącza się z tego kolejki wąskotorowe. Bocznicę kolejową, z wyjątkiem metra. I tak dalej. I kolejki wąskotorowe. Jeżeli chcemy zapisać, że w parkach krajobrazowych, ale wtedy kolejka koszalińska nie była w parku krajobrazowym, bo ona pełni funkcję...

(*Głos z sali: Dowozową.*)

...dowozową na odcinku tych dwudziestu paru kilometrów. I mnie się wydaje, że to rozwiązałyby bardzo wiele problemów biednych powiatów, które muszą to utrzymywać i mają kłopoty, co tam wiele mówić, z ubieganiem się o licencje, z opłatami i tak dalej.

W związku z tym proponuję poprawkę, żeby wyłączyć z tego właśnie... Przepraszam, nie w art. 2, lecz w art. 3. A mianowicie: Przepisów ustawy nie stosuje się do: linii tramwajowych, kolejowego transportu wewnątrzzakładowego, transportu liniowego i liniowo-terenowego i kolejek wąskotorowych.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Czy pan minister od razu odpowie?

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

Proszę.

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

Może przeczytam to, o co pan przewodniczący pytał przedstawiciela UKIE. My to już znaleźliśmy. W rozdziale pierwszym zapisane jest w tym zakresie w tej dyrektywie...

(*Głos z sali: Dyrektywa nr 2001/13.*)

Dyrektywa nr 2001/13. Zapis jest taki: Państwa członkowskie – czytaj: my – mogą wykluczyć z zakresu niniejszej dyrektywy wydzielone sieci lokalne i regionalne do przewozu pasażerów po infrastrukturze kolejowej. To jest à propos tego, o czym mówił przed chwilą pan senator Cybulski. Oczywiście z punktu widzenia legislacyjnego oraz prawa możemy to wykluczyć.

Dlaczego jednak w dotychczasowym trybie prac nie wykluczaliśmy kolejek wąskotorowych i bocznic różnego rodzaju? Chcę zwrócić bowiem uwagę, że teoretycznie można było wykluczyć też bocznice. Dlaczego? Trzeba wobec tego, aby kolejki wąskotorowe uzyskały licencje. Co to znaczy: licencje? Jeśli chodzi o uzyskanie licencji, trzeba stworzyć tak zwane warunki bezpieczeństwa. Chodzi o warunki bezpieczeństwa. Kolejki te często wożą ludzi, o czym pan senator powiedział.

Panie Senatorze, problem polega tak naprawdę na tym, że jeżeli wykluczylibyśmy te kolejki z przepisów niniejszej ustawy, to w zasadzie nikt nie ponosiłby odpowiedzialności za jakiegokolwiek wypadki albo za cokolwiek, co stałoby się w trakcie przewozu tymi kolejkami. To samo dotyczy bocznic. Uważamy, że żądanie od właścicieli, od tych, którzy administrują tymi kolejkami i tak dalej, właśnie świadectw warunków bezpieczeństwa i licencji, której koszt nie może przekroczyć 2 tysięcy euro, zapisaliśmy, że nie może przekroczyć... Zakładamy, że te kolejki będą obciążone sumą symboliczną, bo zdajemy sobie sprawę, że to jest jeszcze inna kwestia.

Nie o to chodzi, żeby pobierać pieniądze z tytułu tych kolejek. To nie jest ten element. Natomiast chodzi o element zapewnienia bezpieczeństwa i element odpowiedzialności. To zdecydowało o tym, szczerze powiem, w tej długiej dyskusji, jaka na ten temat się toczyła. Inaczej mówiąc, to nie jest coś, co zostało niezauważone przez Komisję Infrastruktury w Sejmie bądź przez nas.

Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury jest takie, że nie powinniśmy wykluczać kolejek wąskotorowych, lecz stosować do nich te warunki, o których powiedziałem: brać minimalne, wręcz symboliczne opłaty, ale żądać spełnienia warunków bezpieczeństwa. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Czy przedstawiciel Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej potwierdza to? Chodzi o to, żebyśmy jedną sprawę odhaczyli definitywnie.

**Referendarz w Departamencie Prawa Europejskiego
w Urzędzie Komitetu Integracji Europejskiej
Piotr Wróbel:**

Jeżeli można, powiem, że właśnie – jak słyszę, pan minister to zauważył – w dyrektywie nr 2001/13 zapisana jest możliwość wyłączenia z zakresu stosowania tej dyrektywy w odniesieniu do przedsiębiorstw, które prowadzą tylko przewozy pasażerskie na lokalnej lub wydzielonej infrastrukturze kolejowej. Dodatkowo w dyrektywie nr 2001/14, dotyczącej alokacji zdolności przepustowej i zasad pobierania opłat, w art. 1 w ust. 3 również dopuszcza się możliwość wyłączenia z zakresu stosowania tej dyrektywy przewozów regionalnych. Tak więc prawo Unii Europejskiej dopuszcza możliwość wyłączenia, natomiast nie jest to bezwzględny obowiązek, czyli można również objąć to ustawą.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Dodałbym do tego jeszcze pytanie, niestety, bardzo trudne: wobec tego jak w krajach Unii Europejskiej w przypadku tego typu wyłączeń uregulowana jest sprawa bezpieczeństwa? Nie wiem, czy potrafi pan odpowiedzieć na to pytanie.

**Referendarz w Departamencie Prawa Europejskiego
w Urzędzie Komitetu Integracji Europejskiej
Piotr Wróbel:**

Powiem szczerze, Panie Przewodniczący, że w tej chwili nie jestem w stanie odpowiedzieć na takie pytanie. To wymagałoby jednak sprawdzenia w przepisach państw członkowskich, które w różny sposób wdrażają te dyrektywy.

(Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak: Rozumiem.)

Oczywiście jeżeli jest taka potrzeba i jeżeli można udzielić odpowiedzi w formie pisemnej, to moglibyśmy przeprowadzić stosowną analizę.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dobrze. Na pewno do dnia posiedzenia Senatu będziemy chcieli taką wiedzę posiadać. Pan senator Cybulski chciałby jeszcze dążyć dalej.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę włączyć mikrofon.

Senator Zygmunt Cybulski:

Przepraszam.

Art. 43: Licencję wydaje się na czas nieokreślony. Po dwóch, trzech latach... Powiedzmy, w momencie kiedy przedsiębiorstwo czy spółka, czy powiat, rada powiatu ubiega się o licencję, to ją dostaje. Wszystko ma wysoką sprawność techniczną. I po pięciu latach, po dziesięciu latach co robimy?

(*Głos z sali:* Biednieje i zaniedbuje się.)

Nie, nie. Pytanie jest...

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Andrzej Piłat:

Odpowiedź jest prosta. Będzie to sprawdzał urząd. Jeżeli urząd stwierdzi, że kolejka nie spełnia wymogów, to jest zapis, który mówi o tym, że można cofnąć licencję.

Senator Zygmunt Cybulski:

A więc nie wydając licencji, tak jak na tramwaje, możemy kontrolować. W przypadku kontroli, która wykaże niesprawność – zatrzymujemy. Wprowadzimy zakaz używania i koniec.

(*Głos z sali:* Przed uruchomieniem musimy mieć informację.)

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę bardzo.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Andrzej Piłat:

Spór w istocie dotyczy tego, czy wszystkie kolejki, które dzisiaj funkcjonują w Polsce, mogą dalej funkcjonować i czy mogą uzyskać licencje. Jeszcze raz mówię: posłowie doszli do wniosku, że dobrze by było, gdyby wszystkie kolejki zostały podane sprawdzeniu ze względu na spełnianie warunków bezpieczeństwa. Po uiszczeniu symbolicznych opłat byłyby włączone do systemu.

Nam się wydaje, że spór nie jest w tej sprawie wielki. Raczej chyba jest on przesadzony ze strony dzisiejszych administratorów tych kolejek niż rzeczywisty. Mało tego, chcę powiedzieć, Panie Przewodniczący, że główny inspektor kolejnictwa, pan minister Musiał, może powiedzieć, jak to jest stosowane w innych krajach. Nie jest tak, że w większości krajów te kolejki są wyłączone, jest wręcz przeciwnie.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Jeżeli można, to proszę bardzo.

Główny Inspektor Kolejnictwa

Bolesław Musiał:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Mam rozeznanie, jak to wygląda w Niemczech. Niemiecki urząd DB AG nadzoruje wszystkie linie kolejowe, w tym również koleje wąskotorowe. I dopuszcza do eksploatacji zarówno budowle, urządzenia, jak i pojazdy szynowe stosowane w przypadku kolei wąskotorowych.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Chciałbym przyznać, zgadzając się w pełni z panem senatorem Cybulskim, nie tyle nawet z wersją słowną, ile z gestykulacją, że chodzi o opłaty, dlatego że z jednej strony koncesje są wydawane w tej chwili dla jakichś tam kolejek wąskotorowych, ale z drugiej strony w art. 68 jest zapis, że one tracą ważność, wygasają z dniem 31 grudnia 2003 r. A zatem teoretycznie te uprawnienia są wydawane na pięćdziesiąt lat, ale praktycznie raptem tylko na parę miesięcy. I stąd są te sygnały, które do nas dotarły. Chcielibyśmy w stosunku do naszych wyborców i tę sprawę dzisiaj rozstrzygnąć. Dziękuję.

(Senator Zygmunt Cybulski: Niech pan minister odpowie w kwestii ceny.)

Niech pan minister odpowie w kwestii ceny.

Senator Zygmunt Cybulski:

Panie Przewodniczący, cennik, który obowiązuje dzisiaj, jeśli chodzi o przeglądy techniczne infrastruktury kolejowej i taboru kolejowego, jest nie do strawienia. On może być opracowywany sukcesywnie, ale jeżeli pan minister uważa, że gdzieś możemy umieścić zapis ustawowy, który w przypadku kolejek wąskotorowych wprowadziłby jakieś specjalne ulgi, to ja wycofałbym się z wniosku. Musimy jednak to gdzieś zapisać, żeby ci ludzie wiedzieli, że nie będzie to 200 tysięcy co sezon bądź że w tym sezonie zapłacą 200 tysięcy i w następnym znowu 200 tysięcy. Z czego oni to zapłacą? Przecież gminy i powiaty piszcza w szwach.

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

Panie Senatorze, rozpocząłem wyjaśnianie od tego – i mogę to z całą odpowiedzialnością powiedzieć – że jeżeli będzie nawet gdzieś tam zapis mówiący o wielkości, to ja nie będę w tym wypadku przeciw, bo mnie nie tyle chodzi o sumy. Zresztą tu nie można ściągnąć dużych kwot. Tych kolejek dzisiaj jest w ogóle w Polsce raptem kilkadziesiąt. Jaka więc suma w ogóle może być do dyspozycji tego inspektora? Żadna. Z naszego punktu widzenia żadna. Zaraz główny inspektor odpowie, jakie mogą to być kwoty. Gdyby jednak w Senacie została zapisana jakaś symboliczna kwota, to nam to nie przeszkadza.

Jeszcze raz chcę powtórzyć: chodzi o symboliczną kwotę, a tak naprawdę w ogóle nie chodzi o kwoty, które, bynajmniej, są symboliczne. Chodzi o to, aby były wprowadzone licencje i aby te kolejki, ale także i inne budowle związane z tymi kolejkami, i tak dalej, były poddane kontroli w zakresie bezpieczeństwa. Jeżeli w naszych warunkach tego nie będzie, to natychmiast trzeba się w Senacie zastanowić nad tym, kto będzie odpowiadał wobec tego za wypadki, jakie mogą się zdarzyć? Trzeba by to było bowiem inaczej uregulować.

Problem polega na tym, że wszystkich właścicieli kontroluje jakiś urząd w zakresie bezpieczeństwa. Tak to jest. Można powiedzieć, że w kopalni wszyscy odpowiadają za bezpieczeństwo, ale jest jeszcze specjalny główny urząd, który podejmuje czynności wtedy, kiedy trzeba. Tak jest wszędzie. To są bardzo specjalistyczne wypadki, specjalistyczna odpowiedzialność, jeśli chodzi o bezpieczeństwo ruchu. Użytkownicy często nie mają specjalistów, którzy zapewnią, że coś jest bezpieczne w całości albo nie jest.

Takie są nasze oceny. To nie jest tak, że my sobie uzurpujemy prawo do absolutnej wiedzy na ten temat, ale taka jest w tym wypadku ocena naszych specjalistów. I muszę powiedzieć, że w tym zakresie jest dosyć zgodna.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dobrze. Dziękuję bardzo.

Myślę, że na tym etapie na razie nasyciliśmy się informacjami. Jeśli chodzi o poprawki, to jeszcze wobec tego poczekamy.

Pan senator Dzido sygnalizował chęć zabrania głosu. Potem pan senator Litwiniec. (*Senator Bogusław Litwiniec: Nie, ja, żeby kontynuować tę myśl.*)

Ale pan senator Dzido był pierwszy.

(*Senator Bogusław Litwiniec: Jeśli można, chciałbym kontynuować tę sprawę.*)

No, dobrze.

Pan senator Dzido się zgadza, tak?

Proszę bardzo.

Senator Bogusław Litwiniec:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Proponuję nie rozstrzygać kwotowo wspaniałomyślności pana ministra i resortu odnośnie do tych biednych posiadaczy czy użytkowników odpowiadających za ruch kolejek lokalnych, bo tego się nie osiągnie, tylko poprosić dzisiaj biuro senatorskie, żeby szybko zaproponowało nam poprawkę procentową, na przykład, że koszty uzyskania licencji przez dyspozytorów kolejek wąskotorowych wynoszą 10% kosztów przewidzianych dla kolei normalnych – 10%.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Na przykład.

Pan senator Dzido. Potem pan senator Wielowiejski, bo też sygnalizował.

Senator Henryk Dzido:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Odejdę od tych zapisów procentowych. Mam dwa pytania. Pierwsze dotyczy następującej kwestii: Jaki cel przyświecał utworzeniu Urzędu Transportu Kolejowego w miejsce Głównego Inspektoratu Kolejnictwa? Jest to tylko zmiana nazwy, która z pewnością pociągnie za sobą określone konsekwencje finansowe. Jakie będą koszty tego przekształcenia?

Drugie pytanie: Dlaczego grunty zajęte pod infrastrukturę kolejową – art. 8 – są zwolnione od opłat z tytułu użytkowania wieczystego? Jeżeli można, chodzi o art. 8,

Panie Ministrze, dlaczego grunty zajęte pod infrastrukturę kolejową są zwolnione od opłat? Jakiego rzędu kwota jest objęta tym zwolnieniem? Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

To może damy szansę poszukania tego przepisu przedstawicielom rządu.

A w tej chwili proszę pana senatora Wielowieyskiego.

Senator Andrzej Wielowieyski:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, dołączam się do pytania, które zadał pan senator Dzido, jeżeli chodzi o reorganizację. Skoro bowiem w jednym miejscu znalazło się stwierdzenie, że w budżecie na 2003 r. minister finansów musi dokonać pewnych budżetowych przesunięć, bo to jest tutaj stwierdzone, to chcielibyśmy się dowiedzieć, ile nas kosztuje tego rodzaju operacja. Jakie są koszty tego, czy jest więcej etatów, co tu się zmienia? W wyjaśnieniach nic na ten temat nie ma. Co się zmienia w strukturze nadzoru nad całym kolejnictwem? Dołączam się w tym zakresie do tego, o co pytał pan senator Dzido.

Jednak pierwsze moje pytanie jest ważniejsze i, wydaje mi się, trudniejsze, jakkolwiek jestem laikiem i nie bardzo czuję proces powstawania tej ustawy. Panie Ministrze, jak to będzie z zarządcami i przewoźnikami? To nie jest tutaj opisane. Mamy Polskie Koleje Państwowe, które są przedsiębiorcą, użytkownikiem i właścicielem urządzeń i tych terenów. Kiedy i w jakim trybie, i przy pomocy jakich podmiotów wyłonimy tę strukturę zarządców i przewoźników? Tego bowiem, jak rozumiem, jeszcze nie ma. Przy tym na jedno pytanie tutaj nie znajduję odpowiedzi: A jeżeli będzie więcej kandydatów na zarządcę i przewoźnika, to co wtedy? Tutaj mówi się bowiem tylko o warunkach uzyskania licencji. Jeżeli jednak będzie kilku kandydatów – co daj Boże, amen – to jakie wówczas zasady się stosuje?

I wreszcie ostatnie, króciuteńkie pytanie. W art. 6 dzieli się linie kolejowe – co może jest uzasadnione – na linie o znaczeniu państwowym i linie pozostałe. Do czego to służy? Znalazłem w jednym miejscu zapis, że jest obowiązek, że inwestycje dotyczące linii państwowych obciążają wiadomo kogo. A jeśli chodzi o tamte drugie, to już nie. To znaczy kogo? Przewoźnika, jeżeli mu się opłaca, tak? Zarządcę, jeżeli mu się opłaca? Może to byśmy sobie wyjaśnili. Wobec tego kto będzie inwestował i ewentualnie odtwarzał te mniej ważne, na mniejszych odcinkach, drogi?

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Czy jeszcze ktoś z państwa senatorów chciałby zadać pytanie? Dziękuję bardzo.

Wobec tego prosimy o podsumowanie tej tury pytań odpowiedziami.

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

Dobrze, więc powiem tak. Tak jak pan senator Litwiniec, oczywiście ja powiedziałem wcześniej, że tu nie ma co liczyć na czyjeś... I podzielam opinię, że jeśli będzie

zapis wprost mówiący, ile, to oczywiście nie mamy uwag, jesteśmy za. To jest bowiem zgodne z tym, o czym mówiłem, że nie mamy chęci zarabiania na tych kolejkach. Ważne jest zapewnienie bezpieczeństwa i to, żeby był wskazany odpowiedzialny.

Jeśli chodzi o pierwszą kwestię, którą poruszył pan senator Dzido, to na dzisiaj, Panie Senatorze, to nie jest czysta zamiana nazwy, dlatego że Urząd Transportu Kolejowego będzie się zajmował dodatkowo dwiema ważnymi kwestiami, które obecnie nie wchodzą w zakres funkcjonowania Głównego Inspektoratu Kolejnictwa. Główny inspektorat zajmuje się dzisiaj bowiem tym, co się nazywa bezpieczeństwem na kolei. Ten urząd natomiast będzie miał w zakresie zadań jeszcze kwestie regulacyjne, o których tutaj już wspominał pan senator Wielowieyski, i kwestie związane z wydawaniem licencji, a więc można powiedzieć, że będzie to całokształt spraw, które w zakresie kolejnictwa funkcjonują w Europie.

Pan senator zadał też pytanie – zresztą nie tylko pan – dotyczące art. 8, zwalniania z opłat. Chcę zwrócić uwagę, że w tej sprawie my tylko powtarzamy zapis z dotychczasowej ustawy, Panie Senatorze. Ustawa, o której dzisiaj mówimy, w tej sprawie zawiera zapis, który dotychczas funkcjonował w starej ustawie. Inaczej mówiąc, tu jest zapis, który był w poprzedniej ustawie, a więc, że grunty zajęte pod linie kolejowe są zwolnione od opłat z tytułu użytkowania wieczystego. Wiadomo, w jakiej sytuacji jest dzisiaj kolej. Gdybyśmy jeszcze zapisali, że kolej ma płacić za te grunty, to muszę powiedzieć, że z punktu widzenia kolei byłaby to rzecz straszna. Po prostu, moim zdaniem, pograżylibyśmy kolej.

Kolej dotychczas nie płaciła za grunty i wiadomo, w jakiej jest ona sytuacji. Dlatego ten zapis został powtórzony w takiej wersji, jaka była zawarta w poprzedniej ustawie. Zresztą, szczerze mówiąc, nie tylko koleje są zwolnione od opłat, Panie Senatorze. Zwolnienie dotyczy także gruntów przeznaczonych pod drogi, pod pasy lotnicze lotnisk i tak dalej, więc można powiedzieć, że dotyczy tych części wydzielonych infrastruktury, które służą społeczeństwu, które są przeznaczone na cele społeczne szeroko pojęte. Nie chodzi natomiast o wąsko pojęte cele firm prywatnych, spółek i tak dalej. Taki cel przyświecał wcześniej i przyświeca w dalszym ciągu.

Pan senator Wielowieyski zadał trzy pytania. Są one dla mnie dosyć specjalistyczne, Panie Senatorze. Zastrzegłem sobie, że nie nadzoruję spraw kolejnictwa, więc jeśli chodzi o niektóre terminy i szczegółowe rozwiązania, to nie chcę się w tych sprawach, przepraszam, w cudzysłowie, mądrzyć. Prosiłbym dyrektora departamentu, jeżeli pan przewodniczący tak uzna, pana Jarosiewicza, aby odpowiedział na pytania odnośnie do zarządców, przewoźników, co do tego, jak to jest, kto może, a kto nie może.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę bardzo.

Proszę jednak jeszcze raz się przedstawić, bo my to wszystko rejestrujemy.

**Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Wiesław Jarosiewicz:**

Wiesław Jarosiewicz, pełniący obowiązki dyrektora Departamentu Kolejnictwa.
Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Jeśli chodzi o zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, to w tej chwili, po restrukturyzacji kolei, po rozdzieleniu na część zarządcą infrastruktury i część dotyczącą przewoźników, jeśli chodzi o grupę spółek, zarządcą infrastruktury w tej grupie jest jedna główna spółka: Polskie Linie Kolejowe. W rozumieniu ustawy jest zarządcą infrastruktury kolejowej państwowej, tej podstawowej. Także mamy trzech mniejszych zarządców infrastruktury w grupie spółek PKP: po pierwsze, Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, która zarządza infrastrukturą i jest jednocześnie przewoźnikiem; po drugie, Warszawską Kolej Dojazdową, która zarządza infrastrukturą i pełni też funkcję przewoźnika; po trzecie, Linie Hutniczo-Szerokotorową, która jest zarządcą infrastruktury w grupie spółek PKP i pełni także funkcję przewoźnika.

Tak więc w aktualnym stanie te trzy spółki pełnią funkcje i zarządcy, i przewoźnika, a jedna spółka jest głównym zarządcą infrastruktury państwowej: Polskie Linie Kolejowe. Ponadto mamy także sześciu innych zarządców infrastruktury, którzy nie wchodzi w skład grupy PKP. To są głównie zarządcy mniejszych linii kolejowych, najczęściej na południu Polski.

(Głos z sali: Na Śląsku.)

Na Śląsku. Są oni związani ze spółkami, które zajmują się eksploatacją kamienia, eksploatacją piasku i tak dalej. To są w większości zarządcy i przewoźnicy. Jest jedna spółka, która jest wyłącznie zarządcą.

Jeśli chodzi o podział na linie państwowe i linie pozostałe, to został on zaproponowany w nowej ustawie o transporcie kolejowym, natomiast w dotychczasowej ustawie ten zapis był troszeczkę inny, jako że był to podział na linie państwowe i linie o znaczeniu regionalnym. My uznaliśmy, że poza liniami państwowymi wszystkie inne linie są liniami pozostałymi.

Jaka jest różnica? Różnica jest głównie taka, że decyzje o zakwalifikowaniu tych linii do linii o znaczeniu państwowym podejmuje Rada Ministrów, jak również decyzje o ich likwidacji. Zgodnie z tą zasadą także likwidacja linii podlega decyzji Rady Ministrów odnośnie do wyłączenia i likwidacji. Natomiast jeśli chodzi o linie pozostałe, decyzje o ich likwidacji podejmuje minister do spraw transportu. Taka jest różnica.

Jeśli chodzi o kryteria brane pod uwagę w związku z zakwalifikowaniem linii do linii o znaczeniu państwowym, to są to: po pierwsze, znaczenie ekonomiczne linii, czyli ilość przewozów, ilość brutto tonokilometrów, branych pod uwagę na kolei, a więc ilość i ważność przewozów, po drugie, względy ekologiczne zakwalifikowania linii do linii o znaczeniu państwowym, po trzecie, względy obronne. Jest grupa linii, która wchodzi w skład linii o znaczeniu państwowym ze względów obronnych.

(Głos z sali: Wynika to z umów międzynarodowych.)

Tak, linie te wchodzi w główny ciąg linii.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dobrze. Dziękuję bardzo.

Skoro wyczerpaliśmy tę turę pytań, to myślę, że przystąpimy teraz – zostawiając czas Biuru Legislacyjnemu na przygotowanie ostatecznego brzmienia poprawek, które państwo senatorowie chcą zgłosić, a cały czas je konsultowali – do przegłosowania szeregu poprawek, które podpowiada nam Biuro Legislacyjne.

Proponowałbym, żeby przedstawiciel Biura Legislacyjnego przedstawiał krótki komentarz do każdej poprawki i omawiał przesłanki. Potem będę prosił o krótkie usto-

sunkowanie się do każdej poprawki przedstawiciela rządu, o stwierdzenie, czy poprawkę akceptuje. Część poprawek, jak już mówiłem, jest z inspiracji rządu. I następnie, po kolei, będziemy ustosunkowywali się w głosowaniach do dwudziestu poprawek, które proponuje Biuro Legislacyjne.

Wszyscy dysponują wykazami poprawek. Przedstawiciele rządu także.

Wobec tego przystępujemy do rozpatrzenia poprawek.

Pierwsza poprawka. Proszę o parę słów komentarza.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Maciej Telec:

Dziękuję bardzo.

Pierwsza poprawka dotyczy art. 4 pkt 9 oraz art. 43 ust. 1, w których używa się określenia „pojazdy trakcyjne”, niezdefiniowanego w ustawie. Wydaje się nam, że należy to pojęcie zdefiniować. Ponadto w art. 4 w pkt 9 należy zastąpić wyraz „zapewniający” wyrazem „udostępniający”, który występuje w innych częściach ustawy.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Przedstawiciele rządu?

(Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Wiesław Jarosiewicz: Zaczęliśmy od drugiej poprawki, a pierwszą opuściliśmy, tak?)

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: Nie, zaczęliśmy od pierwszej.)

(Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Wiesław Jarosiewicz: Od pierwszej? To dotyczy ona art. 4 pkt 7.)

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: Chodzi o art. 4 pkt 9, o pojazdy trakcyjne, o zdefiniowanie tego pojęcia.)

(Głos z sali: A to może to wykreślone zostało. Tu chyba jest różnica.)

(Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Wiesław Jarosiewicz: Tak?)

(Głos z sali: Art. 4 pkt 9.)

(Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Wiesław Jarosiewicz: Aha, wyraz „zapewniający” zastąpić wyrazem „udostępniający”, tak?)

(Główny Inspektor Kolejnictwa Bolesław Musiał: Nie. Jeśli można prosić.)

(Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Wiesław Jarosiewicz: Proszę bardzo, bo ja tutaj, przepraszam, nie mam tej drugiej strony.)

Główny Inspektor Kolejnictwa Bolesław Musiał:

Przepraszam, bo chyba mamy różne teksty. Akurat w tym tekście, który przed chwilą otrzymaliśmy, pierwsza poprawka dotyczy czego innego, a państwo zaproponowali jako pierwszą tę właśnie w tekście przedstawionym nam tutaj, na sali już.

Jeśli chodzi o pojęcie „pojazdy trakcyjne”, to rzeczywiście w słowniczku do tej ustawy...

(Głos z sali: W art. 4.)

...w art. 4 jest zapis mówiący o tym, że to są pojazdy kolejowe. Pojazdy trakcyjne są podgrupą pojazdów kolejowych. Pojęcie to jest użyte zgodnie z dyrektywą, jeśli chodzi o licencjonowanie przewoźników, którzy zapewniają wyłącznie pojazdy trakcyjne. Uważamy, że zapis wyjaśniający, co to jest pojazd kolejowy, określa także, co to jest pojazd trakcyjny. Nie widzimy potrzeby wprowadzania dodatkowego określenia. Dokładnie chodzi tu o lokomotywy, które będą dostarczane przewoźnikom.

(Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak: Dobrze, a uwaga dotycząca wyrazów „zapewniający” i „udostępniający”?)

(Głos z sali: To jest odnośnie do koncesjonowania.)

Jeśli chodzi o koncesjonowanie...

(Głos z sali: Wyraz „zapewniający” zastąpić wyrazem „udostępniający”.)

...o tę uwagę, to w tym wypadku nie widzimy...

(Głos z sali: Udostępniający.)

Możemy uznać wyraz „udostępniający”. To nie jest uwaga przedmiotowa.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

A zatem negatywnie państwo opiniują definiowanie pojazdu trakcyjnego, natomiast przyjmują tylko tę zamianę słów.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Czy przedstawiciel Biura Legislacyjnego słyszy to, co mówi pan senator Dzido?

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

To proszę.

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

Mam następującą propozycję. Ponieważ to określenie występuje w ustawie tylko dwa razy, być może dałoby się zastosować w definicji nawias, a więc po wyrazach „pojazdy trakcyjne” w nawiasie dopisać wyraz „lokomotywy”, jeżeli są to pojęcia równoznaczne. Określenie „lokomotywa” znane jest wszystkim.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę bardzo.

**Główny Inspektor Kolejnictwa
Bolesław Musiał:**

Szanowni Państwo, problem polega na tym, że pojazdy kolejowe są różne. To jest pojęcie szerokie. Natomiast pojazdy trakcyjne można zdefiniować jako pojazdy z własnym napędem. Ale są to również pojazdy pomocnicze, które służą na przykład do naprawy infrastruktury, naprawy sieci trakcyjnej; pociągi i tak dalej. To są pojazdy trakcyjne, bo mają swój własny napęd. Posiadają zestawy jednostek elektrycznych, jak

również inne zestawy. Są małe pociągi – *push-pull* – które niebawem zapewne i u nas, w Polsce, będą kursowały. One mają własny napęd, ale również posiadają wagony bez napędu. A więc należałoby pozostawić jednak określenie „pojazd kolejowy”, bo to jest pojęcie szerokie, które obejmuje wszystko, zarówno pojazdy z napędem, jak i wagony oraz pojazdy pomocnicze, drezyny i tak dalej.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dobrze.

Czy ktoś z państwa senatorów upiera się? Nie widzę.

Czy kwestię zamiany wyrazu „zapewniający” na wyraz „udostępniający” zgłaszamy?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Wobec tego tę poprawkę byśmy proponowali.

Kto jest za przyjęciem...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

O, pan poseł, proszę bardzo.

Pan poseł Liberadzki interweniuje.

(Głos z sali: Pracował przy tej ustawie.)

Poseł Bogusław Liberadzki:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący, bardzo przepraszam, nie możemy zastąpić tego wyrazu, bo wtedy zupełnie zatracimy sens. Otóż przewoźnik kolejowy jest to przedsiębiorca, który ma przynajmniej lokomotywy. On nikomu nie udostępnia, on ma je mieć, dysponować nimi. Może nie mieć wagonów, bo może skorzystać z leasingu, może wydzierżawić, wypożyczyć. Natomiast musi mieć przynajmniej, mówiąc prosto, lokomotywy. Gdybyśmy zamienili na wyraz „udostępniający”, to po prostu nie byłby to przedsiębiorca. Tak więc jest prośba o nieuwzględnianie tej sugestii, bo to nie będzie eurorozwiązanie, a my dostosowujemy prawo do norm europejskich. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję.

To jest merytoryczna uwaga. I w tym momencie...

Proszę bardzo.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Aleksandra Skorupka:**

W takim razie pozostaje otwarta kwestia art. 43 ust. 1. Przepis ten stwierdza, że działalność gospodarcza, między innymi polegająca na udostępnianiu pojazdów trakcyjnych, podlega licencjonowaniu. Nam nie chodzi o to, żeby to akurat był wyraz „udostępniający”, lecz o to, żeby było jednolicie. Może jest jakieś lepsze słowo?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak: Panie Pośle, czy wobec tego...)

Posel Bogusław Liberadzki:

Jeżeli można: działalność gospodarcza polegająca... i tak dalej. My mówimy jednak, że to jest przewoźnik kolejowy. Art. 43 mówi o przedsiębiorcy jako takim, ale to nie jest status przewoźnika kolejowego. Natomiast w art. 4 w pkt 9 zawarta jest definicja przewoźnika kolejowego. Tak więc mogę założyć firmę, która będzie mieć pojazdy trakcyjne, mogę je udostępniać innym, ale nie będę przewoźnikiem. Natomiast licencję powinienem mieć, żeby nie oferować pojazdów, które nie są zgodne z normami technicznymi dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu. Na tym polega różnica między art. 43 i art. 4 pkt 9, o którym mówimy. To o kogo innego chodzi. Dziękuję.

(Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak: Krótko mówiąc, pan poseł zniechęca nas do zgłaszania takiej poprawki.)

Jeżeli można, tak, ponieważ musiałbym w Sejmie proponować odrzucenie jej.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dobrze.

Panie Pośle i Szanowni Państwo Goście...

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

Panie Przewodniczący, muszę powiedzieć, że kiedy pan poseł Liberadzki przekonywał państwa, żeby zostawić ten zapis, ja przeczytałem art. 2 dyrektywy...

(Głos z sali: Dyrektywy nr 2001/13.)

...którego treść potwierdza, można powiedzieć, intencję, którą przed chwilą wyraził poseł Liberadzki. Takie przedsiębiorstwo musi zapewnić trakcję, albowiem te przedsiębiorstwa tylko zapewniają trakcję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dobrze. Panie Ministrze, my i tak musimy w przypadku każdej poprawki mieć jej autora. Biuro Legislacyjne proponuje, ale któryś z senatorów musi poprawkę przejąć. Jak na razie żaden z senatorów nie zadeklarował, że przejmuje tę poprawkę, więc możemy przejść dalej. Pan poseł Liberadzki nas przekonał. Nikt z senatorów nie zadeklarował, że taką poprawkę zgłasza, przechodzimy wobec tego do drugiej propozycji.

Proszę o zreferowanie drugiej propozycji.

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

W art. 9 w ust. 3 proponujemy zastąpić określenie „podmiot gospodarczy” określeniem „przedsiębiorca”, zgodnie z terminologią przyjętą w ustawie – Prawo działalności gospodarczej.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Strona rządowa?

**Główny Inspektor Kolejnictwa
Bolesław Musiał:**

Nie zgłaszamy sprzeciwu. Zgadza się.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

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

Dziękuję bardzo.

Propozycja poprawki trzeciej.

Proszę bardzo.

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

Poprawka trzecia dotyczy art. 10 ust. 1 pkt 2, stanowiącego, że prezes UTK jest organem właściwym w sprawie między innymi licencjonowania przewozów kolejowych, podczas gdy licencje udzielane są nie tylko na wykonywanie przewozów, ale też na udostępnianie pojazdów trakcyjnych. Stąd też należy rozszerzyć zakres kompetencji prezesa UTK, określony w tym przepisie.

Z tego samego powodu należy w art. 47 w ust. 1 skreślić wyrazy „na wykonywanie przewozów kolejowych”, tak aby wymagania, o których mowa w tym przepisie, dotyczyły również osoby ubiegającej się o licencję na udostępnianie pojazdów trakcyjnych.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Mam uwagę do protokołu. Poprawki, które będą poddawał pod głosowanie, będą firmowane przeze mnie jako zgłaszającego, żebyśmy nie musieli przedłużać spraw proceduralnych.

Stronę rządową proszę o wypowiedzenie się w sprawie trzeciej poprawki.

(Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Wiesław Jarosiewicz: Panie Przewodniczący, muszę sprawdzić, gdzie to jest. Który to jest artykuł?)

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

(Wypowiedzi w tle nagrania)

(Głos z sali: Art. 9 ust. 3.)

(Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Wiesław Jarosiewicz: Gdzie?)

(Głos z sali: To jest to.)

(Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Wiesław Jarosiewicz: Aha, to. Art. 4 pkt 7, tak?)

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

(Głos z sali: Nie, to nie jest to.)

(Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak: Proszę do mikrofonu, bo inaczej niestety niewiele z tego wynika.)

**Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Wiesław Jarosiewicz:**

Różnica polega na tym, że w art. 10 w ust. 1 w pkt 2 jest zapisane licencjonowanie przewozów kolejowych, natomiast w art. 43 mówi się, że działalność gospodarcza polegająca na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy podlega licencjonowaniu. I tutaj jest rozdział dotyczący licencjonowania transportu kolejowego. Tak więc różnica polega na tym, że w rozdziale 8 zapisane jest licencjonowanie transportu kolejowego, a w art. 10 mówi się o licencjonowaniu przewozów kolejowych.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dobrze. Jednak generalnie strona rządowa kiwa głową, że tak. Zgadzą się państwo.
(*Głos z sali: Nie zgłaszamy zastrzeżeń.*)

Dobrze.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (6)

Dziękuję bardzo. Jednogłośnie za.

Proszę o przedstawienie poprawki czwartej.

(*Głos z sali: Nie, to były dwie poprawki.*)

Aha, teraz następna, czyli piąta.

(*Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: Czwarta, ponieważ w ramach uwagi trzeciej były dwie poprawki, które się wiążą.*)

Aha. I to przegłosowaliśmy?

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

Czyli teraz czwarta poprawka. Proszę bardzo.

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

W uwadze czwartej proponujemy zmianę w art. 14 w ust. 1, w którym znalazło się określenie „właściciele bocznic kolejowych”, natomiast w ustawie występuje określenie „użytkownicy bocznic kolejowych”. Chodzi o ujednoczenie terminologii.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Strona rządowa zgadza się, jak słyszę.

(*Głos z sali: Tak, to jest rzeczywiście ujednoczenie.*)

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (6)

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Proszę o przedstawienie następnej poprawki.

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

W uwadze piątej proponujemy dostosowanie przepisów ustawy do przepisów innych ustaw. Chodzi o art. 14 ust. 6 stanowiący, że do postanowień wydanych przez

prezesa UTK, na które służy zażalenie, stosuje się odpowiednio przepis ust. 5 stanowiący, iż od decyzji wydanych przez prezesa w sprawach zatwierdzenia stawek opłat dodatkowych i podstawowych oraz nakładania kar pieniężnych przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu antymonopolowego.

Taka redakcja tego przepisu pozostawia wątpliwości, czy zażalenie do sądu będzie można wnosić na wszystkie postanowienia, na które służy zażalenie, czy też chodzi tylko o postanowienia, które są wydane w sprawach wymienionych w ust. 5, czyli w sprawach zatwierdzenia stawek opłat dodatkowych i podstawowych oraz nakładania kar pieniężnych.

**Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Wiesław Jarosiewicz:**

Strona rządowa zgadza się z tą poprawką. To jest uszczegółowienie zapisu, który zawarty jest w ust. 6, a więc praktycznie mamy tu...

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Pan poseł kręci głową.
Proszę bardzo.

Posel Bogusław Liberadzki:

Przepraszam bardzo, Urząd Transportu Kolejowego będzie wydawał decyzje w sprawach technicznych. Sąd antymonopolowy nie jest właściwy do rozstrzygnięcia, czy szyna S60 powinna być przytwierdzana w ten czy w inny sposób. Nie jest właściwy. Sąd antymonopolowy jest właściwy do wypowiedzania się w sprawach stawek, zróżnicowania stawek opłat, sposobu traktowania. Tak więc tu jest to świadome ograniczenie. To jest bowiem sąd antymonopolowy, a nie sąd właściwy w sprawach bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Dziękuję.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę bardzo, jeszcze raz przedstawiciel Biura Legislacyjnego.
(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: To znaczy...)
Zaraz, zaraz, najpierw Biuro Legislacyjne jako autor tej poprawki.

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

Ale ja w tej sprawie. Myślę, że problem polega na tym, że my, strona rządowa, jesteśmy gotowi poprzeć tę propozycję, rozumiejąc zastrzeżenia, o których powiedział pan poseł Liberadzki. Jednak one dotyczą innej kwestii. Tutaj mówimy o tym, że odwołanie służy w tych sprawach, które dotyczą opłat dodatkowych i podstawowych oraz nakładania kar.

(Głos z sali: Dokładnie tak.)

W tych sprawach, jeśli chodzi o opłaty, sąd antymonopolowy jest stroną, może brać udział w tym postępowaniu. Natomiast w sprawach technicznych i innych – nie. Tutaj jednak jest mowa tylko o tych sprawach, które dotyczą właśnie stawek opłat i tak dalej. W związku z tym – czytam dokładnie – jestem za.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Panie Ministrze, dobrze, tylko dajmy pierwszeństwo głosu, jeśli mogę tak powiedzieć, autorowi, bo być może autor postanowi wycofać poprawkę i w tym momencie cała nasza dyskusja będzie już bezprzedmiotowa.

Proszę Biuro Legislacyjne.

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

Dziękuję bardzo.

Pan minister ma rację. Nasza poprawka zmierza w kierunku, o którym mówi pan poseł, ponieważ chodzi o to, żeby zawęzić zakres możliwości żalenia się na postanowienia tylko do tych postanowień, które są wydawane w sprawach kar pieniężnych i stawek opłat. Nie chodzi o postanowienia wydawane na przykład w sprawach technicznych.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Czy jesteśmy w konflikcie z panem posłem, czy nie?

**Główny Inspektor Kolejnictwa
Bolesław Musiał:**

Z tym tylko – przepraszam – że również w sprawach bezpieczeństwa mogą być nakładane kary. Jeżeli przewoźnik czy zarządzający infrastrukturą nie zatrudnia na przykład ludzi, którzy posiadają uprawnienia, ma niesprawne lokomotywy zagrażające bezpieczeństwu, mogą również być na niego nałożone kary przez prezesa UTK. W związku z tym są tu dwa zakresy spraw: po pierwsze, sprawy regulacyjne, i tu właściwy jest sąd antymonopolowy i sąd gospodarczy, po drugie, sprawy bezpieczeństwa, i tu musi być natychmiast wykonana decyzja prezesa UTK.

(Głos z sali: To dotyczy k.p.a.)

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Czyli wobec tego głosujemy nad tą poprawką?

(Głos z sali: Tak, oczywiście.)

Głosujemy.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (6)

Dziękuję bardzo.

Poprawka szósta w tym wykazie, tak? Chodzi o to, żebyśmy nie pomylili numeracji. Proszę bardzo, proszę o przedstawienie jej.

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

Dotyczy ona art. 14 ust. 7, który stanowi, że postępowanie w sprawach odwołania od decyzji lub postanowień prezesa UTK toczy się według przepisów kodeksu postępowania cywilnego o postępowaniu w sprawach gospodarczych. Kodeks postępowania cywilnego nie przewiduje odwołań od postanowień, natomiast przewiduje zażalenie na postanowienie. Ta poprawka zmierza do tego, żeby dostosować przepisy ustawy do postanowień kodeksowych.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Tak, poprawka typowo legislacyjna.
Przedstawiciele rządu ją akceptują.
(Wypowiedź poza mikrofonem)
Proszę, poddaję pod głosowanie.
Kto jest za? (6)
Dziękuję. Jednomyślnie.
Proszę o przedstawienie uzasadnienia do poprawki siódmej.

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

Poprawka siódma dotyczy art. 22 ust. 2 pkt 1, w którym ustawodawca posługuje się określeniem „bezpieczeństwo ruchu na liniach kolejowych”, podczas gdy w ust. 1 tego przepisu jest mowa o „bezpieczeństwie ruchu kolejowego”, natomiast w art. 65 ust. 1 o „bezpieczeństwie ruchu kolejowego na liniach kolejowych”. Chodzi o ujednoczenie pojęć.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Tak.
(Głos z sali: Jesteśmy za.)
Przedstawiciele rządu są za.
Kto wobec tego jest za przyjęciem tej poprawki? (6)
Dziękuję bardzo. Jednomyślnie.
Proszę o przedstawienie kolejnego uzasadnienia do kolejnej poprawki.

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

Dotyczy ona art. 22 ust. 3, który stanowi, że wysokość opłat związanych ze stwierdzeniem kwalifikacji pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych nie może przekraczać 10% najniższego wynagrodzenia za pracę pracowników obowiązującego w dniu złożenia wniosku.

Z takiej redakcji przepisu wynika, że zamiarem ustawodawcy było uzależnienie opłaty od wynagrodzenia podlegającego waloryzacji. Natomiast zgodnie z ustawą o minimalnym wynagrodzeniu za pracę najniższe wynagrodzenie nie podlega zmianom. Jest to kwota stała, która wynosi 760 zł. Natomiast zmianom podlega wysokość wynagrodzenia minimalnego. W związku z tym proponujemy taką zmianę.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Co państwo na to?

(*Głos z sali:* Tak, jesteśmy za.)

Tak.

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

Dziękuję. 7 głosów za. Chyba w tym czasie zmieniła się frekwencja.

(*Głos z sali:* Ale pan senator nie głosuje.)

Kto nie głosował?

(*Głos z sali:* Pan senator Bargieł.)

Pan senator Bargieł?

Kto się wstrzymał od głosu? (0)

Kto był przeciw? (0)

Dobrze.

Proszę o uzasadnienie następnej poprawki.

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

Dotyczy ona art. 28 ust. 1 stanowiącego, że przewoźnik kolejowy przewożący towary niebezpieczne oraz jednostka organizacyjna biorąca udział w przewozie towarów niebezpiecznych powinni zatrudniać doradcę do spraw bezpieczeństwa.

Z uwagi na treść art. 66 ust. 1 pkt 4, który stanowi podstawę do nałożenia na zarządcę lub przewoźnika kary pieniężnej za niezapewnienie wykonywania nadzoru przez takiego doradcę, proponujemy zastąpienie określenia „powinni” określeniem „są obowiązani”.

(*Głos z sali:* Jesteśmy za.)

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Wobec tego proszę o przegłosowanie.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (7)

Dziękuję bardzo. Jednomyślnie.

Proszę o przedstawienie uzasadnienia do następnej poprawki.

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

Dotyczy ona tytułu rozdziału 6, który obecnie nosi tytuł: „Udostępnianie i opłaty za udostępnianie infrastruktury kolejowej”. A w dalszych przepisach jest mo-

wa o opłatach za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Proponujemy dostosowanie tytułu rozdziału do jego treści.

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

Na logikę opłaty są raczej za korzystanie niż za udostępnianie, więc jesteśmy za przyjęciem.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.
Kto jest za przyjęciem poprawki dziesiątej? (7)
Dziękuję bardzo. Jednomyślnie.
Proszę o przedstawienie poprawki jedenastej.

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

Dotyczy ona art. 13 ust. 1 pkt 1 oraz art. 35 pkt 4, w których znalazło się określenie „opłaty za korzystanie z przyznanych tras pociągów infrastruktury kolejowej”. A dalej w ustawie występuje określenie „opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej”.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Przedstawiciele rządu?
(*Głos z sali:* Trasa jest uszczegółowiona.)

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

Zgadzamy się. Zresztą, jak państwo widzą, spoglądam też na pana przewodniczącego Liberadzkiego i konsultujemy się co do uwag...

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

...wzrokiem.
Proszę wobec tego o przegłosowanie...
Panie Pośle, czy chce pan coś dodać?

Posel Bogusław Liberadzki:

Obawiam się, że zapis sejmowy jest dobry. Dlaczego? Dlatego że mówimy o opłacie za korzystanie. Trasy pociągów są przyznawane w różnych porach dnia i urząd może różnicować opłaty w porze szczytu i poza porą szczytu. To było dość świadomie zapisane.

Chciałbym, skoro mam tę możliwość, wypowiedzieć się odnośnie do poprawki poprzedniej, którą Wysoka Komisja przyjęła. Mianowicie chodzi o określenia „ruch

kolejowy” i „ruch na liniach kolejowych”. Otóż w tym drugim przypadku minister reguluje to rozporządzeniem. W całości jest to również ruch na bocznicach kolejowych, które są poza bezpośrednią kontrolą ministra infrastruktury. Ale to tak przy okazji.

A w tym przypadku jest to zapis dość poprawny. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Czy Biuro Legislacyjne uwzględni uwagi pana ministra, czy...

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: To są uwagi merytoryczne.)

Wobec tego nie będziemy zgłaszać tej poprawki.

W tej chwili to my się porozumiewamy wzrokiem. Dobrze.

Przechodzimy do poprawki dwunastej.

Proszę o przedstawienie uzasadnienia do poprawki dwunastej.

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

Dotyczy ona art. 38 ust. 1 pkt 2, który stanowi, że z budżetu państwa jest finansowane między innymi utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym. Natomiast w art. 38 ust. 3 napisano, że koszty utrzymania infrastruktury kolejowej pokrywane są przez zarządcę, mogą być pokrywane przez jednostki samorządu terytorialnego lub z innych źródeł. Wydaje nam się, że w celu uniknięcia wątpliwości co do wzajemnego zakresu tych przepisów należy zawrzeć w art. 38 w ust. 3 odniesienia do art. 38 ust. 1 pkt 2.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Może być.)

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę do mikrofonu. Proszę bardzo.

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

Dobrze, dobrze. Akurat z tą poprawką się zgadzamy. Nie wiem, jak tam – nie patrzę nawet – Boguś w tej sprawie. Chcę powiedzieć tak: my tu wcześniej zapisaliśmy w art. 38 w ust. 1 w pkt 2: inwestycje, remonty, eksploatacja i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym. Jeżeli zapiszemy: koszty utrzymania infrastruktury kolejowej, z zastrzeżeniem ust. 1 pkt 2, to wydaje się, że to będzie dobrze.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Przystępujemy do głosowania.

Kto jest za przyjęciem poprawki dwunastej? (7)

Pan senator Podgórski... Głosujemy, tak.

Dziękuję bardzo. Jednomyślnie.

Proszę o przedstawienie poprawki trzynastej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Maciej Telec:

Dotyczy ona art. 41 ust. 2, stanowiącego, że samorząd województwa może nie wyrazić zgody na zaprzestanie wykonywania przewozów w ramach obowiązku służby publicznej, jeżeli dokona wyboru innego przewoźnika kolejowego.

Wydaje się nam, że może zachodzić sprzeczność w ramach tego przepisu...

(*Głos z sali*: Trzeba skreślić pkt 2.)

...ponieważ podjęcie przewozów przez nowego przewoźnika wymaga zaprzestania wykonywania przewozów przez przewoźnika dotychczasowego. W związku z tym proponujemy skreślenie w art. 31 w ust. 2 pktu 2.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Tak, w art. 41.

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

W art. 41. Przepraszam.)

Proszę bardzo.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Andrzej Pilat:

Panie Pośle, jeśli można prosić... Ta sprawa była dyskutowana na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, o ile pamiętam, tyle że mnie nie było na tym posiedzeniu. Pa-dały różne argumenty w tej sprawie. Czy mógłby pan do tego się odnieść?

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Jeśli pan poseł by mógł, to bardzo proszę.

(*Posel Bogusław Liberadzki*: Jeśli pan przewodniczący każe.)

Pan przewodniczący bardzo chętnie by kazał. (*Wesołość na sali*)

Proszę bardzo.

Posel Bogusław Liberadzki:

Dziękuję uprzejmie.

Otóż samorząd województwa może nie wyrazić zgody na zaprzestanie wykonywania przewozów, po pierwsze, jeżeli pokryje udokumentowane straty, po drugie, jeżeli dokona wyboru innego przewoźnika. Ale art. 40 ust. 7... Chodzi o to, by uniknąć sytuacji, w której następuje przerwa: dotychczasowy zaprzestaje wykonywania przewozów, dokonaliśmy wyboru nowego przewoźnika, nowy nie jest przygotowany i nie może podjąć wykonywania przewozów. Dlatego taki zapis został sformułowany. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę bardzo.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:

Nie bez kozery poprosiłem pana przewodniczącego Liberadzkiego, ażeby przed przedstawicielem rządu zabrał głos, bo chcę powiedzieć, że ta poprawka Biura Legislacyjnego Kancelarii Senatu dokładnie pokrywa się z naszą pierwotną wersją rządową. Ten ust. 2 dopisała Komisja Infrastruktury, więc nie chciałem, żeby to było tak, iż my nie rozumiemy. My oczywiście, rząd – w tej sprawie akurat nie będę zgodny z panem posłem – podzielamy pogląd Biura Legislacyjnego Kancelarii Senatu.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Sytuacja się skomplikowała, wobec tego będziemy musieli odnieść się do tego merytorycznie.

Panie Pośle, proszę bardzo, jeżeli pan chce zabrać głos, to proszę zawsze to sygnalizować.

Posel Bogusław Liberadzki:

Przepraszam, sytuacja nie jest aż tak bardzo skomplikowana, dlatego że występuję w imieniu Komisji Europejskiej, natomiast pan minister powołał się na Komisję Infrastruktury. My po prostu niejako kooperowaliśmy, więc nie traktuję tego jako, że tak powiem, gest niesympatyczny. Tak więc proszę swobodnie głosować. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Szanowni Państwo Senatorowie, czy jeszcze raz wyjaśnimy istotę tej poprawki, czy możemy przystąpić do głosowania?

(Senator Bogusław Litwiniec: Proszę jeszcze raz wyjaśnić.)

Tak właśnie myślałem. Chodzi o to, żebyśmy podjęli decyzję z głębokim przekonaniem.

Proszę jeszcze raz wyłożyć nam istotę sporu.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Maciej Telec:

Chodzi o to, że samorząd województwa... Przepraszam...

(Głos z sali: Tak, samorząd.)

(Głos z sali: Art. 41 ust. 2.)

Tak, tak. Samorząd województwa może nie wyrazić zgody na zaprzestanie wykonywania przewozów w ramach obowiązku służby publicznej, jeżeli dokona wyboru innego przewoźnika kolejowego w trybie określonym w ustawie. Jest to przepis, który obecnie obowiązuje, znajduje się w ustawie.

Według nas ten przepis może znajdować się w sprzeczności ze zdaniem wstępnym zawartym w ust. 2, które stanowi, że samorząd województwa nie może wyrazić zgody na zaprzestanie wykonywania przewozów, ponieważ podjęcie przewozów przez nowego przewoźnika wymaga zaprzestania wykonywania przewozów przez dotychczasowego.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Jasne?

Pan poseł jeszcze chciałby...?

Posel Bogusław Liberadzki:

Dziękuję bardzo.

Kiedy analizuję to teraz, uważam, że w tej uwadze jest coś na rzeczy. Intencja była – próbuję to odtworzyć – następująca: że pokryje udokumentowane straty lub nie dokona wyboru. Tu brakuje „nie”. Chodzi o to, żeby nie zaprzestać działalności. Tak czy inaczej oznaczałoby to, że będzie wymuszał niejako na dotychczasowym operato-rze. Chodzi o kwestię użyteczności publicznej. Tu brakuje słowa „nie”. Przepraszam, teraz przeczytałem to dokładnie. Jeśli chodzi o zapis, jaki jest teraz, Biuro Legislacyjne Kancelarii Senatu ma rację.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo. Bardzo mi miło.

(Głos z sali: Zgadza się, panie pośle.)

Czyli jednak warto było te trzy minuty poświęcić.

Proszę, przystępujemy do głosowania.

(Senator Bogusław Litwiniec: Rozumiem, że jeśli samorząd zapłaci, to może się nie zgodzić.)

Taką władzę właśnie by miał.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem tej poprawki...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przepraszam, wstrzymuję pytanie, jest jeszcze uwaga.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Aleksandra Skorupka:**

Pytanie jest takie: czy poprawka jest taka, jak zaproponowało biuro, czyli polega na skreśleniu pktu 2, czy polega na dodaniu wyrazu „nie”? To są bowiem dwie różne sprawy.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Jak to rozumiemy wobec tego? Na dodaniu wyrazu „nie”, tak?

(Poseł Bogusław Liberadzki: Jeżeli można...)

Tak, proszę bardzo.

Posel Bogusław Liberadzki:

Intencją Komisji Europejskiej... Tu brakuje słowa „nie”, czyli samorząd nie wy-raża zgody na zaprzestanie działalności, jeżeli pokryje straty lub dopóki nie dokona wyboru innego przewoźnika.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Tak, tak. Jeżeli mam firmować tę poprawkę, tak jak się umówiliśmy, to tak bym ją sformułował, że dodajemy wyraz „nie”.

(Poseł Bogusław Liberadzki: Dziękuję uprzejmie.)

Przystępujemy jeszcze raz do głosowania, tak?

Kto z państwa senatorów jest za...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Ale, Panie Przewodniczący, jeżeli można.)

Można. Przepraszam.

Proszę bardzo.

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

Analizuję drugi zapis i próbuję to skonfrontować z pierwszym i z kolejnym. Wydaje mi się, że mimo wszystko występuje tu pewna sprzeczność, jeżeli dopiszemy tylko wyraz „nie” – „nie dokona” i tak dalej – bo to jest rozwinięcie.

Nam się wydaje, że samorząd województwa może nie wyrazić zgody – co jest ważne w zapisie drugim – na zaprzestanie wykonywania. Może nie wyrazić zgody na zaprzestanie pod warunkiem, że pokryje udokumentowane przez przewoźnika kolejowego straty lub na przykład nie dokona... Wydaje nam się, że ten pierwszy zapis jest wystarczająco jasny. Jeżeli nie wyrazi zgody, to wtedy sytuacja jest zupełnie inna i następuje bieg innej sprawy, Boguś.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Zgadzamy się co do idei, natomiast nie zgadzamy się jeszcze ciągle co do zapisu. Proszę, Panie Pośle.

Poseł Bogusław Liberadzki:

Znaczenie tego sformułowania jest następujące. Przewoźnik chce zaprzestać, pomimo że nie ponosi straty. To jest o zaprzestaniu wykonywania. I w sytuacji kiedy ponosi stratę, mamy mu to zrekompensować. W sytuacji kiedy nie ponosi straty, ale na przykład ma zyski mniejsze niż oczekiwał, znalazł inną niszę rynkową, dopóki samorząd nie znajdzie następnego, stwierdza: nie pozwalam ci zaprzestać tego interesu. Taki jest sens. Dziękuję.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

(Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak: Tak. A zatem tę wersję czy nie?)

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

To jest czysto teoretyczne rozumowanie. Nie wyobrażam sobie, by przewoźnik, który ma zyski, chciał zejść z linii, mimo że ma zyski. Jednak, teoretyzując, można przyjąć takie założenie i dopisać wyraz „nie”. Oczywiście taką teorię przyjąć można.

I nam to wtedy nie przeszkadza. Jest to teoria, jak powiadam, że dzisiaj, jeśli chodzi o tę pracę i jej otoczenie, ktoś ma zyski i schodzi z linii.

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

Różnica między tymi propozycjami jest merytoryczna, ale oczywiście obie propozycje są możliwe do zapisania z punktu widzenia legislacyjnego. Tak więc wybór należy do komisji.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Czy wobec tego pan senator Podgórski przejąłby tę poprawkę? Pan senator siedzi blisko pana posła, w związku z tym byłoby to... Tak.

Czyli głosujemy nad poprawką polegającą na dodaniu wyrazu „nie” i tę poprawkę wyjątkowo zgłaszałyby pan senator Podgórski.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Jeszcze trwają konsultacje. Chwilę jeszcze poczekam przed głosowaniem, żebyśmy nie popełnili błędu.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Możemy przystąpić do głosowania? Możemy.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawki senatora Podgórskiego, uzgodnionej z panem posłem Liberadzkim? (6)

Dziękuję bardzo.

Proszę o przedstawienie kolejnej poprawki, poprawki czternastej.

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

Poprawka czternasta dotyczy art. 47 ust. 2, który stanowi, że wymagania dotyczące dobrej reputacji przedsiębiorców ubiegających się o udzielenie licencji uznaje się za spełnione, jeżeli członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzające spółką jawną lub komandytową albo osoby prowadzące działalność gospodarczą nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem za przestępstwo umyślne należące do jednej z wymienionych w przepisie kategorii. W przepisie tym pominięto osoby zarządzające spółką komandytowo-akcyjną, natomiast określone w nim kategorie przestępstw nie są zgodne z systematyką przyjętą w kodeksie karnym. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę o wypowiedź stronę rządową, czy się z tym zgadza.

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

Nie zgłaszamy zastrzeżeń. Uważamy, że dopisanie spółki komandytowej, mówiąc w skrócie, jest właściwe.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dobrze.

Przystępujemy do głosowania.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawki czternastej? (7)

Nawet pan senator Litwiniec.

Dziękuję bardzo.

Proszę o przedstawienie piętnastej poprawki.

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

Dotyczy ona art. 47 ust. 3 pkt 2, który stanowi, że przedsiębiorca ubiegający się o licencję powinien przedstawić zestawienie przepływów pieniężnych dla roku, w którym ubiega się o licencję, i dla roku kolejnego. Wydaje nam się, że dla roku kolejnego możliwe jest jedynie przedstawienie planowanego zestawienia przepływów.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę bardzo, strona rządowa. Stanowisko wobec piętnastej poprawki.

**Główny Inspektor Kolejnictwa
Bolesław Musiał:**

Uważamy, że poprawka jest zasadna, ponieważ rzeczywiście przepływy dla roku kolejnego są planowanymi przepływami.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Tak jest, czyli *second look* jednak ma znaczenie. Dziękuję bardzo.

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

Dziękuję bardzo.

Proszę o przedstawienie poprawki szesnastej.

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

Uwaga szesnasta dotyczy art. 59 ust. 4 pkt 6, który stanowi, że funkcjonariuszem Straży Ochrony Kolei może zostać osoba korzystająca z pełni praw publicznych. Ten zapis wydaje się zbędny, ponieważ zgodnie z art. 40 kodeksu karnego pozbawienie praw publicznych może nastąpić tylko w razie skazania na karę pozbawienia wolności na czas nie krótszy niż trzy lata za przestępstwo popełnione w wyniku motywacji zasługującej na szczególne potępienie. Tak więc osoba skazana za takie przestępstwo nie będzie mogła zostać funkcjonariuszem Straży Ochrony Kolei z uwagi na art. 59 ust. 4 pkt 7, który stanowi, że osoba taka nie może być karana za przestępstwo umyślne. Natomiast proponujemy, by dopisać w tym miejscu przesłankę dotyczącą posiadania przez funkcjonariusza pełnej zdolności do czynności prawnych. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Widzę kiwanie głowami, stwierdzam wobec tego akceptację strony rządowej.

Proszę, głosujemy.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (7)

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Proszę o przedstawienie uzasadnienia do poprawki siedemnastej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Maciej Telec:

Dotyczy ona art. 59 ust. 8, w którym używa się pojęcia „pociągi i pojazdy kolejowe”. Wydaje nam się, że pojęcie „pociąg” mieści się w zakresie pojęcia „pojazd kolejowy”, zdefiniowanego jako każdy pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych. W związku z tym proponujemy skreślenie...

(*Głos z sali:* Wyrazu „pociągi”.)

...wyrazu „pociągi” z tego określenia.

(*Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:* Skreślilibyśmy wyraz „pociągi”.)

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Andrzej Piłat:

Mnie się wydaje – nie jestem kolejarzem – że tak może być, ale nie wiem. Tutaj zwróciłbym się jednak do pana posła. Jak ty, Boguś, myślisz? Czy może być określenie „pojazdy kolejowe”? Czy można wykreślić słowo „pociągi”? Wiem, że była na ten temat dyskusja, co jest pociągiem, a co pojazdem.

Posel Bogusław Liberadzki:

Uzgodniliśmy, że to nie jest to samo. Pan główny inspektor kolejnictwa powiedział, że powinniśmy zachować dwa sformułowania: „pociągi” i „pojazd trakcyjny”.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:* No, właśnie, dlatego jestem tu ostrożny.)

Dlaczego? Otóż pociąg to jest jednostka, do której odnosi się przepustowość sieci. Jest poddana kryteriom komercyjnym. Natomiast pojazd trakcyjny to jest zupełnie co innego, nie dotyczy go taki zakres regulacji. Dziękuję.

(*Głos z sali:* Tak jest.)

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dobrze, rozumiem, że nie zgłaszamy tej poprawki.

Proszę bardzo, oczywiście.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu**

Aleksandra Skorupka:

Jeśli można, chciałabym zmodyfikować tę uwagę. Otóż w ust. 8 dla czystości legislacyjnej można by było, podobnie jak to jest zapisane w art. 60 ust. 1 pkt 1 i 2,

dodać wyraz „innych” – „w pociągach i innych pojazdach kolejowych”. Bo to jest prawda. Ale będzie wtedy jednakowo w obu przepisach.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Tak jest.

Czy pan inspektor?

(Głos z sali: Mówimy, że jest lepiej.)

Tak, jest lepiej.

(Głos z sali: Pociągi i inne pojazdy kolejowe.)

I inne, tak.

(Głos z sali: Nie zgłaszamy zastrzeżeń.)

Wobec tego należy dodać wyraz „inne”.

Kto z państwa senatorów jest za? (6)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję.

Proszę o uzasadnienie kolejnej poprawki.

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

Poprawka dotyczy art. 60 ust. 3, który stanowi, że na sposób przeprowadzenia czynności przez funkcjonariusza Straży Ochrony Kolei przysługuje zażalenie do właściwego miejscowo prokuratora. W katalogu czynności funkcjonariusza, na które przysługuje zażalenie, pominięto jednak zatrzymanie i kontrolę pojazdu samochodowego. Proponujemy uzupełnić ten katalog właśnie o tę czynność. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

To jest w katalogu, tak? Ale powinno być?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Pojazdy samochodowe, tak?

(Głos z sali: Tak.)

Strona rządowa potwierdza. Pan poseł też.

Kto z państwa senatorów za przyjęciem? (6)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję bardzo.

Poprawka dziewiętnasta.

(Głos z sali: Była.)

Była.

Poprawka dwudziesta... Oj, ale mamy z numeracją pewien kłopot.

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

Proszę przedstawić następną i powiedzieć, o której poprawce mówimy.

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

Jest to poprawka dwudziesta, która dotyczy ujednoczenia terminologii w art. 66 w ust. 1 w pktcie 1, w którym używa się wyrazów „za udostępnianie”. Proponujemy zastąpić te wyrazy wyrazami „za korzystanie”.

(*Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Aleksandra Skorupka: Opłaty są za korzystanie.*)

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Opłaty są za korzystanie, jak słyszymy.

Panie Pośle? Przedstawiciele rządu?

(*Głos z sali: Tutaj mieliśmy, zdaje się, na ten temat dyskusję.*)

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Kto z gości chce zabrać głos w tej sprawie?

Pan senator chce zabrać głos?

Proszę, pan senator Podgórski.

Senator Bogdan Podgórski:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Myślę, że tutaj powinniśmy rozgraniczyć, bo udostępnianie i korzystanie to są dwie różne czynności.

(*Głos z sali: Oczywiście.*)

Można udostępnić i nie korzystać, natomiast nie można korzystać, jeżeli nie jest udostępnione. A więc uważam, że powinniśmy wyraźnie określić to, co chcemy zapisać w tej ustawie. Dziękuję bardzo.

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

Chcę powiedzieć, że to nie jest tożsame. I dlatego tu się wstrzymałem. Ale myślę, że gdyby się udało zapisać „za udostępnianie i korzystanie”, to pogodzilibyśmy to. Co, Boguś?

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Pan poseł jeszcze też chciałby zabrać głos.

Proszę.

Poseł Bogusław Liberadzki:

Dziękuję bardzo.

Dotychczas zmieniliśmy zapis odnośnie do opłat za korzystanie, bo dotyczyło to nie zarządcy, tylko przedsiębiorcy. Teraz karze pieniężnej podlega zarządca. Zarządca udostępnia infrastrukturę. Przewoźnik z niej korzysta. Pytanie jest o charakterze legi-

slacyjnym, bo słowo „udostępnianie” odnosi się de facto do zarządcy. On udostępnia za określoną opłatą, która jest pobierana. Zarządca. Przewoźnik korzysta. Tu pytanie jest do legislatorów, bo na pewno udostępnia zarządca.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę bardzo, proszę zabrać głos.

**Główny Inspektor Kolejnictwa
Bolesław Musiał:**

W tym wypadku może być jeszcze taki problem, że przewoźnik wystąpi do zarządcy infrastruktury o przydział określonych tras, i te trasy zarządca infrastruktury udostępni. Ale korzystający, czyli przewoźnik, może tych tras nie wykorzystać. Jednak ponieważ to zostało zapisane w rozkładzie jazdy, w tym czasie nie można tych tras udostępnić innemu przewoźnikowi, więc musi być za to uiszczona opłata. W związku z tym te dwa pojęcia nie są tożsame i powinny występować.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę, Biuro Legislacyjne.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Aleksandra Skorupka:**

Proszę zwrócić uwagę na art. 29 ust. 4. Może tu będzie wskazówka. Z tytułu udostępniania infrastruktury kolejowej jej zarządca pobiera opłaty. I żeby było to jednolicie zapisane, można to zamienić na zwrot „stosuje opłaty z tytułu udostępniania”; żeby były opłaty za korzystanie od strony korzystającego z infrastruktury, a z tytułu udostępniania – od strony zarządcy.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Pan poseł kiwa głową, przedstawiciele rządu jeszcze...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Nie będę ponaglał.

(Głos z sali: Może pan mecenas w naszym imieniu.)

Proszę bardzo. Ale proszę się przedstawić.

**Główny Specjalista w Departamencie Prawno-Legislacyjnym
w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Majewski:**

Andrzej Majewski, Departament Prawno-Legislacyjny.

Rozumiem tu raczej Biuro Legislacyjnego Kancelarii Senatu co do tego, że te pojęcia w różnych miejscach występują w innym brzmieniu. Rzeczywiście, w art. 32 na przy-

kład, tam gdzie jest mowa o regulaminie, jest sformułowanie „opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej”. W innym miejscu jest właśnie opłata dotycząca przyznania tras.

W moim przekonaniu opłata za udostępnianie infrastruktury kolejowej jest pojęciem szerszym, obejmującym zarówno opłaty podstawowe, jak i opłaty dodatkowe. Jest to pojęcie ogólne, które, w mojej ocenie, należałoby jednolicie stosować w obrębie całej ustawy, ponieważ różny sposób formułowania tej opłaty wprowadza w błąd. A zatem proponowałbym, żeby jednolicie używać sformułowania „opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej”, ponieważ taka opłata jest ustanawiana na podstawie tej ustawy.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.
Pan senator Dzido, proszę.

Senator Henryk Dzido:

Nie znam, Panie Przewodniczący, założeń technicznych, ale chcę podkreślić to, co powiedział pan poseł, że ust. 1 dotyczy tylko zarządcy, bo tylko on może udostępniać. Do ust. 1 nie odnosi się więc określenie „przewoźnik kolejowy”, podobnie do ust. 2, bo przewoźnik nie może udostępniać infrastruktury. Ale nie wiem, jak to się ma do ust. 3 i 4. Być może trzeba zrezygnować z określenia „przewoźnik”. Bo jest to przepis karny. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Chwila na skupienie.
Proszę bardzo wobec tego jeszcze raz Biuro Legislacyjne o zabranie głosu.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Aleksandra Skorupka:**

Sprawa, którą poruszył pan senator Dzido, stanowi odmienny problem. Jak zrozumiałam, chodzi o to, żeby ze zdania wstępnego wykreślić wyrazy „przewoźnik kolejowy”. Jest to uwaga uwarunkowana tym, czy w ogóle w pktach 1–4 jest taka możliwość, że przewoźnik kolejowy będzie mógł podlegać karze.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Mam wrażenie...
(*Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Wiesław Jarosiewicz: Może ja. Przepraszam.*)
Proszę bardzo, przedstawiciel rządu.

**Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Wiesław Jarosiewicz:**

Proponowalibyśmy nie wykreślać wyrazu „przewoźnik”, dlatego że właśnie pkt 4 dotyczy przewoźnika. Mówi o tym, że przewoźnik nie zapewnia wykonywania

wymaganego nadzoru przez doradcę do spraw bezpieczeństwa. I podlega wtedy karze. To jest przepis karny.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Panie Senatorze, taki mamy tutaj moment, że może byśmy w ogóle odstąpili od tej poprawki. Przemyślelibyśmy ją po posiedzeniu komisji i ewentualnie zgłosili jako indywidualną poprawkę senatora.

Ale proszę bardzo, Panie Senatorze, jeżeli ma pan rozwiązanie, to proszę.

Senator Bogdan Podgórski:

Pan poseł Liberadzki podpowiada – ja w jego imieniu oczywiście się wypowiadam, ale myślę, że to jest bardzo dobra poprawka – mianowicie że karze pieniężnej podlega stosownie zarządca lub przewoźnik kolejowy. Czy takie rozwiązanie odnośnie do tego artykułu może być – określenie „stosownie”?

(*Głos z sali:* Nie wydaje mi się, że wyraz „stosownie” może być w przepisach karnych.)

(*Głos z sali:* To w odniesieniu do wypowiedzi pana senatora Dzidy, rozumiem.)

(*Głos z sali:* Stosownie do.)

(*Senator Henryk Dzido:* Tego się nie używa w unormowaniach prawnych.)

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

To nie jest prawne, tak?

Biuro Legislacyjne, proszę.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Aleksandra Skorupka:**

W celu doprecyzowania tego przepisu można ewentualnie w pktcie 4 – to samo zresztą będzie dotyczyło pktu 3 – dodać na początku wyrazy „wbrew obowiązkowi”. Tylko wtedy bowiem, kiedy ktoś ma obowiązek zrobienia czegoś, na przykład opracowania regulaminu, brak wypełnienia tego obowiązku powinien skutkować karą. Nie chodzi o każdego przewoźnika kolejowego, który nie opracował regulaminu, bo regulamin, jeśli się nie mylę, ma opracowywać zarządca, prawda?

(*Głos z sali:* Tak.)

(*Głos z sali:* Zarządca.)

Tak. I podobnie w pktcie 4 – sytuacja odwrotna: kto wbrew obowiązkowi nie zapewnia wykonywania wymaganego nadzoru. Nie każdy, czyli nie każdy zarządca lub przewoźnik kolejowy, tylko ta osoba, ta z tych dwóch osób, która ma taki obowiązek.

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

W takim układzie się zgadzamy.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Pomału wypracowujemy kompromis i to jest nasz wielki sukces.

(*Senator Henryk Dzido: Przepraszam bardzo.*)

Proszę bardzo.

Senator Henryk Dzido:

Panie Przewodniczący, mam propozycję następującą. Proponuję zachować układ art. 66, ale w następujący sposób: w ust. 1–3 z pktu 1 wykreślić wyraz „przewoźnik”...

(*Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Aleksandra Skorupka: Tak, można też dodatkowy ustęp.*)

...a powtórzyć ten zapis w ust. 4: karze pieniężnej podlega przewoźnik kolejowy.

(*Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Aleksandra Skorupka: Jeżeli już, to byłoby to dodatkowy ust. 1a, który dotyczyłby samego przewoźnika kolejowego.*)

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

To może jednak odłożymy tę sprawę.

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

Nie, ale ten zapis, który proponowała pani mecenas przedtem, wydaje mi się, zabezpieczałby to, o czym mówimy: kto wbrew. Ten kto miał prawo, a nie opracował, podlega karze. Wtedy jest to wskazanie i byłoby to zapisane zgodnie z nomenklaturą prawną.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Nikt gestem ani słowem nie protestuje, czyli jeszcze raz podchodzimy do tego problemu.

Pani mecenas proponuje. Proszę dokładnie powiedzieć.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Aleksandra Skorupka:**

Proponuję, aby w art. 66 w ust. 1 w pktach 3 i 4 na początku tych punktów dopisać wyrazy „wbrew obowiązkowi”.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem takiego zapisu?

Głosujemy.

Kto jest za? (7)

Dziękuję bardzo.

I ostatnia poprawka. Jej treść może się nakładać na poprawki dodatkowe państwa senatorów. Nie wiem, w jakiej kolejności procedować nad nimi.

Wobec tego może jednak państwo przedstawią najpierw ostatnią poprawkę przygotowaną przez Biuro Legislacyjne, proszę.

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

Dziękuję bardzo.

Nasza ostatnia uwaga ma charakter bardziej zasadniczy i dotyczy zgodności z konstytucją przepisu przejściowego zawartego w tej ustawie, który stanowi, że przedsiębiorcy prowadzący do dnia wejścia w życie ustawy działalność gospodarczą w zakresie przewozów kolejowych, osób lub rzeczy są obowiązani w terminie do dnia 30 września 2003 r. spełnić określone w ustawie wymagania do uzyskania licencji i wystąpić do prezesa UTK z wnioskiem o udzielenie licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób lub rzeczy, natomiast dotychczasowe uprawnienia do prowadzenia tej działalności wygasają z dniem 31 grudnia 2003 r.

Dotychczas działalność gospodarcza polegająca na świadczeniu usług w ramach transportu kolejowego była koncesjonowana, a na podstawie tego przepisu osoby, które uzyskały koncesję, tę koncesję tracą. W związku z tym mamy wątpliwości co do zgodności takiego zapisu z wynikającą z art. 2 konstytucji zasadą zaufania obywatela do państwa oraz zasadą pewności prawa. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

To już sygnalizowaliśmy we wstępnych naszych rozmowach, jeszcze przed głosowaniem nad poprawkami.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

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

Tak jest, ale w tej chwili w tej sprawie muszę powiedzieć, że my nie możemy ze strony rządu wyrazić aprobaty dla tych zmian, dlatego że to jest inny rodzaj licencji. O innych rodzajach mówimy, ja to mówiłem we wstępie, Panie Mecenasiu. Niektóre licencje wydane zostały wcześniej, na ileś lat. Dlatego zapisaliśmy, że one wygasają. Dzisiaj mówimy o innych licencjach.

Możemy oczywiście wyrazić zgodę, jeżeli państwo by zaproponowali przesunięcie terminów, bo ta ustawa nam się dosyć przesunęła w czasie; ona o ładnych kilka miesięcy się przesunęła wtedy, kiedy proponowaliśmy te terminy. Natomiast co do zasady nie możemy tutaj ulec, dlatego że gdybyśmy uznali, że licencje dotychczasowe nadal mają moc, to będą takie licencje, które jeszcze przez czterdzieści pięć lat będą miały moc, a nie będą zgodne z tym, co proponujemy w tej ustawie...

(Głos z sali: Tak.)

...z warunkami nowej licencji. Na taki zapis, niestety, merytorycznie, jako przedstawiciele rządu, nie możemy się zgodzić.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

W takim razie wręcz prosiłbym pana posła o zabranie głosu, ponieważ do nas te sygnały też docierały, że pewne licencje wydano na pięćdziesiąt lat i że one za chwilę tracą ważność, i że wobec tego tutaj nie ma, niestety, kontynuacji, jest to sprzeczne z zasadami państwa prawa. Jak to pan poseł widzi?

Proszę bardzo.

Posel Bogusław Liberadzki:

Dziękuję uprzejmie, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo, mamy tutaj niestety niedobłą zaszłość. Mianowicie mniej więcej cztery lata temu – to był rok 1998, od maja – na zasadzie kary za próbę strajku kolejarzy wydano kilkadziesiąt koncesji na wykonywanie przewozów i zarządzanie w jednym, zarządzanie kolejami. W roku 2000, nowelizując ustawę o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP, tamte koncesje unieważniono, zażądano wydania ich od nowa. Przy tym – tak jak pan minister powiedział – wydano koncesje niezgodne z regulacjami, które ta ustawa wprowadza, to znaczy, nie zawsze rozdzielając, w duchu tej ustawy i zgodnie z europejskimi rozwiązaniami, funkcję przewoźnika od funkcji zarządzającego linią kolejową.

My przyjęliśmy w tej ustawie jako zasadę, że we wszystkich sytuacjach, kiedy mamy do czynienia z linią kolejową standardową o szerokości toru 1435 mm, musi nastąpić rozdział funkcji zarządcy linii od funkcji przewoźnika. Wyjątki dotyczą: ruchu pasażerskiego, kolei wąskotorowych w ruchu towarowym i kolei o szerokości toru 1520 mm, czyli Linię Hutniczo-Siarkowej – LHS. A zatem koncesje dotychczas wydane wymagają weryfikacji, dlatego że ta ustawa ma dostosowywać nasze prawo do stanu prawnego Unii Europejskiej.

Jest to polityka europejska, dotycząca rozdzielenia funkcji zarządcy linii od funkcji przewoźnika. Do tego jesteśmy zobligowani także z tego powodu, że od 1 maja 2004 r. na sieci, która ma być zarządzana jednolicie, właśnie na linii o znaczeniu krajowym, w tym wydzielonej, o znaczeniu europejskim, tak zwanej sieci TER, my musimy udostępnić na początku 20%, potem sukcesywnie, w ciągu pięciu lat, zwiększając to do pełnego otwarcia się na innych operatorów unijnych. A zatem jest niemożliwe, żeby wydane wcześniej koncesje uniemożliwiały nam wypełnienie tego oblige. Rozumiem prawa nabyte i obawy, ale zaczyna się zmieniać ustrój kolejowy. W związku z tym pan minister się wypowiedział. Chciałbym to wesprzeć i prosić o zrozumienie. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

W tym momencie rozumiem, że jeżeli nawet tę poprawkę przyjęlibyśmy, to pan poseł będzie namawiał Sejm do jej odrzucenia, tak?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Mamy co do tego jasność.

(Głos z sali: Nie głosujemy.)

Wobec tego nie poddamy pod głosowanie.

Jst jeszcze kwestia, Panie Senatorze Cybulski, poprawek dodatkowych. Proszę bardzo.

Senator Zygmunt Cybulski:

Panie Ministrze, mówiąc o kosztach związanych z uzyskaniem uprawnień licencyjnych, licencji, w zasadzie towarzystwa kolejek wąskotorowych i spółki nie narzekają na te 8 tysięcy zł, na te 2 tysiące. Narzekają na badania techniczne, których koszt jest niezwykle wysoki, zgodnie z cennikiem. Przegląd wagonika jest niezwykle kosztowny. Przy dziesięciu wagonikach jest to kwota ponad 100 tysięcy zł. Chodziłoby o to, żebyśmy gdzieś zapisali, że kolejki wąskotorowe, powiatowe i tak dalej, lokalne kolejki, będą obciążone kwotą, powiedzmy, stanowiącą 5% tego, co jest podane w cenniku.

(Głos z sali: Pan senator, widzę, obniża. Najpierw było 10%, teraz już jest 5%.)

Muszę coś stargować, Panie Ministrze. Jak mówię, tych kolejek czynnych jest naprawdę niewiele, w sumie chyba cztery w Polsce są czynne.

(Głos z sali: Opust na te 10%.)

Mówisz, że ma być opust na 10%? *(Wesołość na sali)*

(Głos z sali: Ale za badania.)

(Wypowiedź w tle nagrania)

Za te badania, chodzi o cennik. Ja wypisałem kwoty z tego cennika, podano mi. On obowiązuje na mocy zarządzenia, ale jest on do ustawy, w związku z tym jest to poważna sprawa.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

W kularach mówiliśmy o 5%. *(Wesołość na sali)*

Proszę bardzo.

**Główny Inspektor Kolejnictwa
Bolesław Musiał:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Jeżeli chodzi o sprawy, o których mówi pan senator, to w przypadku świadectw bezpieczeństwa i świadectw dopuszczenia do eksploatacji pojazdów szynowych, urządzeń sterowania ruchem kolejowym i obiektów budowlanych, które są ujęte w rozporządzeniu ministra, jeśli chodzi o stan dotychczasowy, stosujemy najniższą stawkę zgodnie z rozporządzeniem ministra transportu, w uzgodnieniu z ministrem finansów.

Jeżeli chodzi o urządzenia sterowania ruchem kolejowym, to ta stawka wynosi 500 zł za określony typ urządzeń. To nie jest tak, że na każdej stacji za urządzenia czy też dla całej linii wąskotorowej, która jest na przykład zbudowana z szyn typu ósmego bądź z szyn typu S42 lub z szyn typu szóstego z podkładami i tak dalej. Pobieramy kwotę 1 tysiąca zł za nawierzchnię dla całej linii, 500 zł za określone przejazdy, na przykład przejazd A, B4 bądź inny, natomiast jeżeli chodzi o pojazdy, czyli wagony, lokomotywy, stawka za określony typ lokomotywy wynosi 1 tysiąc 500 zł i stawka za określony typ wagonu wynosi 1 tysiąc 500 zł. To są minimalne opłaty i my te opłaty stosujemy zgodnie z cennikiem, w zależności od pracochłonności. To jest tabela najniższych stawek i tę tabelę stosujemy.

Jeżeli zaś kupujemy nowe wagony lub nowe lokomotywy, na przykład nowe wagony dla systemu metra, to wówczas z reguły jest tak, że ten, kto zamawia, czyli zarządzający kolejką, w umowie o zakup zawiera punkt, który mówi, że kupi ten pojazd, jeżeli producent uzyska świadectwo dopuszczenia do eksploatacji. Nikt nie bierze bowiem dzisiaj na siebie ryzyka, że kupi jakiś pojazd, później będzie się ubiegał o dopuszczenie do eksploatacji, a my mu tego dopuszczenia nie damy w związku z niespełnieniem określonych wymogów. Dlatego też w praktyce to jest sprawa producenta.

Do dnia dzisiejszego obowiązują stawki, o których mówiłem. Do ustawy, o której dzisiaj rozmawiamy, będą musiały być wydane nowe rozporządzenia. Sądzę, że w rozporządzeniu ministra infrastruktury, wydanym w porozumieniu z ministrem finansów, również będą określone dolne stawki tabeli, na podstawie których będzie można za znikome pieniądze wydać świadectwa dopuszczenia do eksploatacji i świadectwa bezpieczeństwa.

Dochodzą do mnie również sygnały, że ponieważ każdy pojazd musi mieć świadectwo sprawności, a świadectwa sprawności wydają czasami różne podmioty, również PKP Cargo na zasadzie umowy cywilnoprawnej, to ten kto ma koncesję, na przykład społeczne towarzystwo przewozów lokalnych w Kaliszu, które obsługuje obecnie kilka linii...

(Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak: Wszystko jest jasne.)

...występuje do takich podmiotów, jeżeli nie ma swoich fachowców, o wydanie świadectwa sprawności pojazdu bądź wagonu. I to, ile za takie świadectwo można wziąć, jest kwestią umowy cywilnoprawnej. O tym jednak nie decyduje Urząd Transportu Kolejowego. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dobrze. Dziękuję bardzo.

Panie Senatorze Cybulski, wierzymy na słowo, czy chcemy to jednak zapisać w ustawie?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Kto ma propozycję poprawki?

Senator Bogusław Litwiniec:

Proszę państwa, proszę pozwolić, że odezwę się z perspektywy kultury społecznej. Osobiście uważam, jako senator Rzeczypospolitej, że prawo nasze chce skodyfikować wszystko. Zaczyna być to chorobą cywilizacji. Niedługo dostęp do łoża małżeńskiego będzie musiał być co do ilości kodyfikowany.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pozwoliłem sobie na ten żart, żeby zachować miarę nie tylko w tym naszym wypadku, ale żeby Izba wyższa, dbająca o tę kulturę, brała to również pod uwagę.

Dlatego sądzę, że mój sąsiad da się przekonać, a tym bardziej resort, który ogłosił tutaj publicznie – i to, Panie Ministrze, zostało już w archiwach Senatu na tysiąc lat – że okaże w tym wypadku wspaniałomyślność – i pan, i pana resort – dla tych biednych gmin, które będą mogły zachować pejzaż, bo te małe pociągi, te kolejki wąskotorowe umożliwiające ruch społeczeństwa są rodzajem pejzażu, o który wszyscy musimy dbać.

Panie Przewodniczący, jeszcze jedna sprawa. Pozwoliłem sobie powiedzieć przy tej okazji na temat terminologii, której tutaj często używaliśmy. I niech już tak zostanie, ale też niech powiem. Używaliście terminologii „podlegać karze” i „karać”. Chcę przypomnieć, że w języku polskim podlega karze zło, występki, grzech, a karany jest grzesznik, czyli podmiot czyniący zło. I na tę drobną różnicę w ekspresji języka polskiego kieruję uwagę przyszłych prawników.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Jest jeszcze jedna poprawka, proszę państwa, która jest uzgodniona w tej chwili z panem ministrem.

Proszę przedstawicieli Biura Legislacyjnego, by zajrzeli do ustawy.

Art. 30 ust. 1: Zarządca planuje trasy pociągu w rozkładzie jazdy pociągów na podstawie wniosków przyjętych od przewoźników kolejowych. Wniosek o przydzielenie tras pociągu powinien być złożony co najmniej trzy miesiące przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy.

Podobno jest sygnalizowana uwaga ze środowisk, które zajmują się tym praktycznie, żeby zamienić ten okres na sześć miesięcy, dlatego że wnioski o przydzielenie tras pociągów przewoźnicy kolejowi powinni złożyć na osiem miesięcy przed wejściem w życie rozkładu jazdy, w związku z czym skrócenie tego okresu do trzech miesięcy spowoduje trudności techniczne w opracowaniu rozkładu jazdy.

Poprawka wydaje się ewidentna. Resort już kiwa głową akonto.

W związku z tym, jeżeli jest taka wola i nikt nie ma innego zdania na ten temat, prosiłbym o przegłosowanie tej poprawki.

Czy wszystko jasne?

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (7)

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Czy – daję w ten sposób jeszcze chwilę do zastanowienia – nie zgłaszamy więcej poprawek?

Pan senator Cybulski, proszę bardzo.

Senator Zygmunt Cybulski:

Panie Przewodniczący, poprosiłem Biuro Legislacyjne o przygotowanie uwagi do art. 16, w którym mówi się o opłatach. Zgłoszę to potem, na posiedzeniu Senatu. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Czy jeszcze państwo senatorowie chcą zgłosić jakieś poprawki? Dziękuję bardzo. Wobec tego przystępujemy do głosowania nad całością ustawy.

Kto jest za przyjęciem ustawy z poprawkami, które przyjęliśmy?

Panie Senatorze Litwiniec, też bym prosił. Głosujemy w tej chwili nad całą ustawą.

(*Głos z sali: Siedem osób.*)

Tak myślałem właśnie. Dziękuję bardzo.

Kto z państwa senatorów czuje w sobie powołanie do referowania tej ustawy w Senacie? Każdy z nas jeździ pociągami, ale to nie dowód, że każdy z nas może co do takiej ustawy składać sprawozdanie.

(Głos z sali: Kiedy?)

Na najbliższym posiedzeniu Senatu, za dwa tygodnie.

Kto z państwa senatorów chce być sprawozdawcą tej ustawy? Nie ma chętnych. Liczę do dwóch, trzech i przewodniczący zostanie z tym problemem.

Jest chętny? Pan senator Dzido rzadko referuje.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Dobrze, jeżeli państwo zostawiają mnie z tym problemem, to cóż mam powiedzieć. Bardzo chętnie przekażę.

(Głos z sali: Dobrze.)

Dobrze. Proszę państwa, jeszcze raz proszę o to, o czym mówiłem na początku, bo naprawdę bardzo źle wypadliśmy dzisiaj jako komisja. Kieruję to do państwa senatorów. Jutro, zaraz po głosowaniach, o ile pani senator Liszcz zechce w ogóle z tej propozycji skorzystać, odbędzie się krótkie posiedzenie komisji. Frekwencja dzisiaj była fatalna.

Czy są inne zgłoszenia? Nie ma. Dziękuję.

Zamykam posiedzenie komisji.

Dziękuję bardzo.

(Koniec posiedzenia o godzinie 18 minut 55)

