



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny **(704)**

Wspólne posiedzenie
Komisji Spraw Zagranicznych
i Integracji Europejskiej (94.)
oraz Komisji Skarbu Państwa
i Infrastruktury (56.)
w dniu 19 marca 2003 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie wniosków zgłoszonych do ustawy o transporcie kolejowym.

(Początek posiedzenia o godzinie 19 minut 26)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury Marian Noga)

Przewodniczący Marian Noga:

Otwieram posiedzenie Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej oraz Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury w imieniu pana senatora Zbigniewa Kulaka i swoim własnym.

Proszę państwa, mamy do rozpatrzenia aż pięćdziesiąt poprawek. Proponuję takie procedowanie, aby te poprawki, które obie komisje proponowały jednomyślnie i które nie podlegają wykluczeniu przez inne poprawki, przegłosować łącznie. Przy czym tych poprawek nie będzie zbyt dużo, bo tam są różne...

(Głos z sali: Dwadzieścia.)

Nie, nie wszystkie, niektóre wykluczają inne. Może powiem, o które poprawki chodzi. Pierwsza z nich to poprawka dwudziesta, tak?

(Głos z sali: Osiemnasta.)

Najpierw osiemnasta, dobrze; potem dwudziesta, dobrze mówię?

(Głos z sali: Tak.)

Dwudziesta i trzydziesta siódma, tak? Dwudziesta druga, dwudziesta trzecia... Widzę, że wszyscy mnie sprawdzają, dobrze.

(Głos z sali: ...czwarta, dwudziesta piąta, dwudziesta szósta...)

Tak. Dwudziesta siódma, dwudziesta ósma, dwudziesta dziewiąta, trzydziesta piąta – potem jeszcze raz powtórzę – trzydziesta szósta, trzydziesta siódma, czterdziesta, czterdziesta trzecia, czterdziesta czwarta, czterdziesta piąta, czterdziesta siódma, czterdziesta dziewiąta. I to wszystkie. Czy mam powtórzyć?

(Głosy z sali: Nie.)

Nie muszę.

Kto jest za przyjęciem poprawek obu komisji? (19)

(Głos z sali: Jednomyślnie.)

Jednomyślnie.

Dziękuję. Poprawki zostały przyjęte.

Teraz przejdziemy do analizy pozostałych poprawek. Proponuję taką procedurę: będę prosił panią mecenas Skorupkę z Biura Legislacyjnego o wyjaśnienie istoty poprawki, następnie pana ministra o stanowisko rządu, później ewentualnie dyskusja i głosowanie nad każdą poprawką.

Proszę bardzo, poprawka pierwsza, pani mecenas ma głos.

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

Ta poprawka rozszerza definicję infrastruktury kolejowej o budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętych pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym i – co jest ważne – przeznaczone do zarządzania. Poprawka ta wyklucza, naszym zdaniem, poprawki: drugą, trzecią i czwartą senatora Janowskiego, ich po prostu nie można jednocześnie przyjąć. Istnieją pewne zależności pomiędzy tymi definicjami.

Jeśli chodzi o poprawkę pierwszą, to gdyby komisja skarbu państwa zechciała dokonać drobnej autopoprawki... Na końcu pktu 1 jest sformułowanie „majątku zarządzającego”. Proponowalibyśmy tu dodać „zarządcy infrastruktury”, ponieważ „zarządca” pojawia się dopiero w kolejnych przepisach, po przepisie, który mówi: „zarządca infrastruktury, zwany dalej zarządcą”. Tymczasem w tym miejscu jeszcze nie wiadomo, jaki to jest zarządca.

Przewodniczący Marian Noga:

Mam pytanie do członków Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury. Czy zgadzacie się państwo na autopoprawkę, którą przedstawiła przed chwilą pani mecenas Skorupka?

(*Głos z sali:* Tak.)

(*Głos z sali:* Zgadzamy się.)

Czy jest ktoś przeciwny?

Pani Mecenas, nie ma głosów przeciwnych, komisja zgodziła się zatem na autopoprawkę. Pan minister też słyszał, tak?

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

Dobrze. W związku z tym proszę teraz pana ministra o wyrażenie opinii, stanowiska rządu w odniesieniu do całej tej sprawy, czyli poprawek: pierwszej, drugiej, trzeciej i czwartej.

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

Można powiedzieć tak: pan senator Janowski... Jeśli przyjęliśmy tę poprawkę w tym brzmieniu, to podzielam opinię koleżanki, iż w tym układzie poprawki: druga, trzecia i czwarta są zupełnie przeciwstawne pogładowi zawartemu w poprawce pierwszej. Pan senator proponuje, aby z ram zapisu określającego co to jest infrastruktura kolejowa wyłączyć wszystko to, co jest związane z zajętych pod to gruntami. Chcę zresztą powiedzieć, abstrahując już od tego, iż przyjęliśmy, państwo przyjęliście, już poprawkę pierwszą, która, moim zdaniem, wyklucza drugą, trzecią i czwartą, gdybyście bowiem przyjęli drugą, trzecią i czwartą, to trzeba by się cofnąć do pierwszej...

(*Głos z sali:* ...nie było głosowania, dyskutujemy.)

...z punktu widzenia rządu muszę powiedzieć, że dla nas infrastruktura kolejowa to nie mogą być wyłącznie linie kolejowe bez tego, co się nazywa zajętych pod nie gruntami. Ma to dla nas znacznie szerszy... Jest związany z tym taki element, że tam są zwolnienia od podatku w tym zakresie itd., itd. Z punktu widzenia kolei – i takie też

jest stanowisko rządu – poprawek: drugiej, trzeciej i czwartej po prostu nie możemy poprzeć.

Przewodniczący Marian Noga:

Jest na sali pan senator Janowski, może bronić swoich poprawek.
Udzielam panu głosu, proszę bardzo.

Senator Mieczysław Janowski:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, ja przeprowadziłem tymczasem dyskusję z pana współpracownikiem, z panem dyrektorem, ale mam wątpliwość, i chciałbym, aby pomógł mi pan ją rozwiązać. Czy ten zapis nie powoduje, że dwukrotnie wlicza się grunty do składników linii kolejowej, najpierw jako tory wraz z zajętymi pod nie gruntami, ponownie zaś przy okazji definiowania infrastruktury. Czy tu nie ma niepotrzebnego powtórzenia? Taka była idea tego pomysłu z trzema poprawkami, nad którymi powinniśmy głosować łącznie, co pani mecenas zaznaczyła. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Senatorze.
Wątpliwości będzie rozwiewał pan minister, tak?

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

Proszę bardzo, tu jest króciutka odpowiedź. Tak, musimy to zapisać podwójnie, dlatego że chodzi o inny rodzaj gruntów. Są to grunty, po pierwsze, zajęte pod bezpośrednią linię, po drugie, pod zupełnie inne elementy infrastruktury: budowle, budynki itd....

(Głos z sali: ...pod zarządzanie na przykład.)

...czy pod zarządzanie.

(Senator Mieczysław Janowski: Panie Przewodniczący, jeśli można, wycofuję te trzy poprawki.)

(Głos z sali: Są wycofane.)

Przewodniczący Marian Noga:

Tak? Proszę? Są wycofane? Dobrze. Poprawki zostały wycofane, w związku z tym głosujemy nad poprawką pierwszą.

Kto jest za przyjęciem poprawki pierwszej, z autopoprawką oczywiście? (19)

Dziękuję, jednomyślnie.

Podaję do protokołu: poprawki druga, trzecia i czwarta zostały przez pana senatora Janowskiego wycofane.

Przechodzimy do poprawki piątej.

Pani mecenas ma głos.

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

Poprawka ta zmienia definicję sieci kolejowej, kładąc akcent na to, że sieć kolejowa to jest układ połączonych linii kolejowych, abstrahując zaś od tego, czy są one własnością zarządcy infrastruktury, czy też są przez niego zarządzane.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Poproszę o stanowisko rządu w tej sprawie.

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

To tylko skrócenie pierwotnego zapisu przedłożonego przez nas w Sejmie, zapisu z przedłożenia rządowego. Ja chciałbym tylko zwrócić uwagę, iż nasze przedłożenie zostało dokładnie przeniesione z przepisów Unii Europejskiej. Założenie jest takie, iż niektóre zapisy są często... To jest wiadome, że nie wszystkie te unijne... Mogę nawet dokładnie przeczytać tę dyrektywę unijną: „Sieć oznacza całość infrastruktury kolejowej będącej własnością lub zarządzanej przez zarządcę infrastruktury”. Proszę bardzo, mogę służyć dokładnym zapisem.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Pan senator Drzęzła chciał zabrać głos. Proszę bardzo.

Senator Bernard Drzęzła:

Chciałbym coś dodać w kwestii językowej. Jeśli chodzi o inżynierskie pojęcie sieci, to wcale nie musi się w nim zawierać... Elementy sieci w sensie inżynierskim nie muszą być ze sobą połączone.

Przewodniczący Marian Noga:

Aha, rozumiem, jasna sprawa.

Czy są jeszcze jakieś inne uwagi?

Ja zrozumiałem stanowisko rządu w ten sposób, że rząd nie popiera tej poprawki.

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

Nie.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze. Czy są... Nie ma innych uwag.

Kto jest za przyjęciem poprawki piątej? (0)

Kto jest przeciw? (14)

Kto się wstrzymał? (4)

Poprawka nie otrzymała poparcia.

Przechodzimy do poprawki szóstej.

Pani mecenas Skorupka ma głos.

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

Poprawka szósta znosi definicję zarządcy infrastruktury.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Ministrze, proszę o stanowisko rządu.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Panie Przewodniczący, może niech pani będzie uprzejma bliżej mikrofonu.)

Dobrze. Pani Olu, proszę bliżej.

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

Ta poprawka wykreśla definicję zarządcy infrastruktury.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan minister ma głos.

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

Szczerze mówiąc, nie wiem, Panie Senatorze, co legło u podstaw zgłoszenia tej poprawki, bo wykreślenie w całości pktu 7 oznaczałoby, że właściwie nigdzie nie określilibyśmy, kto to jest zarządca infrastruktury, a występuje to w zapisach unijnych. No choćby na zdrowy rozum... Przepraszam, ale to musi być zdefiniowane, właśnie o tę definicję tu chodzi.

(Senator Mieczysław Janowski: Można?)

Przewodniczący Marian Noga:

Oczywiście, autor ma głos.

Proszę, pan senator Janowski.

Senator Mieczysław Janowski:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący, wydaje mi się, że jest oczywiste, że to jest rzecz zbędna – nie wszystkie pojęcia w tej ustawie są definiowane. Nie wiem, czy musimy definiować zarządcę jako podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu.

Przewodniczący Marian Noga:

Pani mecenas chciałaby dodatkowo coś wyjaśnić.
Proszę bardzo.

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

Zgadzam się z panem senatorem, że w tym momencie to jest to samo. Ważne wydaje mi się natomiast to „na zasadach określonych w ustawie”. Jeśli chodzi zaś o drugą część zdania, to również można by było się zastanawiać, czy rzeczywiście tego nie wykreślić. W trakcie dyskusji doszliśmy do takiego samego wniosku, że w punkcie, w którym jest definiowane pojęcie zarządcy infrastruktury, nie powinno być wymienione to, że funkcję zarządcy infrastruktury lub jej części mogą wykonywać różne podmioty. To nie jest miejsce na definicję. Tymczasem po dyskusji z rządem, po wymianie poglądów, okazało się, że tak jest w przepisach unijnych.

Przewodniczący Marian Noga:

W unijnych, tak? Czy musimy powtarzać błędy unijne?
Proszę bardzo, Panie Ministrze.

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

Chcę tylko zwrócić państwa uwagę na to – przepraszam, Panie Przewodniczący – iż mamy tu za złe powtarzanie niektórych sformułowań wprost z dyrektyw unijnych, podczas gdy cała ta ustawa w ogóle jest poprawiana właśnie po to, aby dopasować ją do przepisów unijnych. Nie ma się zatem czemu dziwić, że akurat w tej sprawie skorzystaliśmy z tych przepisów, bowiem każde odstępstwo rodzi natychmiast inne interpretacje z ich i naszej strony: co to znaczy „zarządca”, czy na części, czy na całości, czy to ten sam zarządca itd. A tak wpisujemy to samo sformułowanie, dzięki temu nie będzie między nami kłótni potem, kiedy będziemy razem pracowali.

Przewodniczący Marian Noga:

Mam nadzieję, że państwo senatorowie mają już pogląd na tę sprawę.
Głosujemy.
Kto jest za przyjęciem poprawki szóstej?
(Wypowiedź poza mikrofonem)
Więcej, więcej. Autor? Dobrze, 2 głosy.
Kto jest przeciw? (11)

Kto się wstrzymał od głosu? (4)
Poprawka nie uzyskała poparcia.
Przechodzimy do poprawki siódmej.
Pani mecenas Skorupka ma głos.

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

Ta poprawka zmienia definicję obszaru kolejowego. Jeśli chodzi o merytoryczną konsekwencję tej zmiany, to prosiłabym, żeby może jednak przedstawiciel rządu się na ten temat wypowiedział.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne.
Panie Ministrze, jest pan proszony o zabranie głosu.

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

Bardzo proszę.
Nam by nie przeszkadzało, Panie Senatorze, takie stwierdzenie, iż obszar kolejowy to są nieruchomości obejmujące infrastrukturę kolejową. Wydaje się też to dosyć proste, jest to takie sformułowanie, które pewnie zawsze ma tę wagę, dlatego że jest bardzo proste. Dla nas jest natomiast istotne to – i dlatego nie bardzo możemy się zgodzić na taki zapis – że pojawiłyby się ogromne konflikty związane z tym, iż dzisiaj obszar kolejowy jest określony tak zwanymi działkami ewidencyjnymi. Można by powiedzieć, że on jest pocięty na kawałki, na dokładnie wydzielone działki i w całym systemie kolejowym mierzy się go tymi działkami. Gdybyśmy więc nie zapisali, że to są działki oznaczone itd., itd., to wpędzilibyśmy się, moim zdaniem, że w sporą kabałę, bo nie mielibyśmy tu jednoznaczności, gdzie jest tak naprawdę ta granica. Obszar ten jest oznaczony właśnie działkami, Panie Senatorze, dlatego dla nas to jest takie ważne i chcemy podtrzymać ten zapis, nawet jeżeli jest on dłuższy i wydaje się trochę bardziej zawikłany.

Przewodniczący Marian Noga:

Jest z nami główny inspektor kolejnictwa, pan Bolesław Musiał.
Proszę bardzo.

**Główny Inspektor Kolejnictwa
Bolesław Musiał:**

Jeżeli można, chciałbym tylko jeszcze króciutko uzupełnić. Taka definicja obszaru kolejowego jest konieczna, bo ona wynika również z ustawy – Prawo budowlane, jeśli chodzi o wszystkie obiekty, projektowanie i wydawanie pozwoleń na budowę itd. To jest z tym związane, dlatego ten zapis musiał się także w tej ustawie znaleźć. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Może w troszkę innej postaci.
Pan senator Janowski, proszę bardzo.

Senator Mieczysław Janowski:

Dziękuję bardzo.
Nie tak dawno omawialiśmy ustawy dotyczące gospodarki przestrzennej i prawo budowlane. Tam mówiliśmy właśnie o nieruchomościach i nie używaliśmy nigdzie, jak pamiętam, takiego pojęcia „działki ewidencyjne”. Tam było dobrze, a tu jest źle. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.
Czy są jeszcze jakieś uwagi w tej sprawie? Nie widzę chętnych.
Głosujemy.
Kto jest za przyjęciem poprawki siódmej? (1)
Kto jest przeciw poprawce siódmej? (13)
Kto się wstrzymał od głosu? (4)
Poprawka siódma nie uzyskała poparcia.
Przechodzimy do poprawki ósmej.
Pani mecenas ma głos.

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

Sytuacja podobna do poprzedniej.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem, sprawa definicji.
Panie Ministrze, prośba o wyrażenie opinii rządu na temat poprawki ósmej.

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

My się tu naradzamy. Jest tak: zapis dotyczący przewoźnika, który zgłosił pan senator Janowski, także jest krótszy i jest sensowny, co przyznaję. Zastanawiamy się tylko nad tym, że tu jest pewna różnica, bo jeżeli tego nie zapiszemy, to trochę będzie się różniło... Jeżeli przedsiębiorca ma dostać licencję na przewozy kolejowe, to musi napisać oświadczenie, że posiada te pojazdy kolejowe. W zapisie, który proponuje pan senator, niczego takiego nie ma. Jest tylko napisane: przewoźnik kolejowy to jest przedsiębiorca, „który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub zapewnia pojazdy trakcyjne”. Tymczasem my zapisaliśmy tu wcześniej, iż jest to przedsiębiorca, który dysponuje pojazdami kolejowymi, uprawniony... itd., itd. Niby drobna

różnica, ale żeby dostać licencję, trzeba dysponować pojazdami. Tutaj nie piszemy nic na ten temat, choć mówimy, że na podstawie licencji.

Jeżeli państwo uważacie, że można to przyjąć, no to nie spowoduje to jakiejś wielkiej rewolucji. Mówię tylko o tym, że kiedy nie ma tego słowa, mogą być jakieś drobne komplikacje.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. Pan senator Łęcki prosi o głos.
Proszę bardzo.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Panie Przewodniczący, myślę, że ta poprawka pana senatora Janowskiego jest bardzo logiczna.

I teraz w odpowiedzi na zastrzeżenia pana ministra powiem tak: ten, kto się ubiega o licencję, jest kandydatem na przewoźnika i będąc kandydatem, musi udowodnić, czym dysponuje. On wcale nie musi mieć taboru, on go może na przykład podnająć. Ja uważam, że w ogóle wszystkie te definicje są trochę przegadane. Pewnie takie być muszą, ale w tym przypadku definicja jest logiczna i słuszna, bo to jest kandydat na przewoźnika, o czym pan mówił, on jeszcze...

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

Panie Senatorze, ale ten kandydat na przewoźnika, żeby się w ogóle zgłosić po licencję, musi napisać, zostawić oświadczenie, że on te pojazdy posiada. Bez takiego oświadczenia nie dostanie licencji.

(Senator Włodzimierz Łęcki: Posiada czy dysponuje?)

(Głos z sali: Będzie posiadał.)

To jest taki spór, powiedziałbym, czysto akademicki. Ja bym powiedział w tej sprawie tak: jeżeli państwo przyjmiecie poprawkę ósmą, ona nie spowoduje tu żadnych zmian.

Przewodniczący Marian Noga:

Rząd zajął otwarte, tak to nazwijmy, stanowisko. Otwarte stanowisko rządu. Jest poparcie...

(Głos z sali: Ale nie mamy jasności...)

Senator Zbigniew Kulak:

Ale nie jest jasne, czy musi posiadać, czy nie musi posiadać.

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

Żeby dostać licencję, musi posiadać.

(Głos z sali: Dysponować.)

(*Głos z sali*: Ale dysponować, to nie to samo.)

(*Głos z sali*: Nie, nie musi posiadać czy dysponować, bo może wynająć.)

(*Głos z sali*: Może proszę to, Panie Ministrze, wyjaśnić.)

Nie ma co wyjaśniać, tu jest sprawa innego rodzaju. Musi po prostu dysponować. Nie musi to być jego własność, może to wynająć...

(*Rozmowy na sali*)

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, zostało wyjaśnione: nie musi być właścicielem.

Kto jest za przyjęciem poprawki ósmej? (15)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (2)

Dziękuję. Przy 2 wstrzymujących się od głosu poprawka ósma uzyskała poparcie.

Poprawka dziewiąta znów dotyczy definicji, więc od razu proszę pana ministra...

Ach, zgadzamy się? Pan minister się zgadza, nie ma chyba wątpliwości.

Kto jest za przyjęciem poprawki dziewiątej?

(*Głos z sali*: Zaraz, zaraz...)

Jakiś błąd?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Andrzej Piłat:

Ja skinąłem głową, ale przy innej sprawie. Przepraszam, Panie Przewodniczący.

(*Senator Zbigniew Kulak*: Chodzi o bocznice.)

Tak, chodzi o bocznice. My nie możemy podzielić takiego poglądu – muszę powiedzieć, tak jest nie od dzisiaj – że bocznica kolejowa jest linią kolejową.

(*Głos z sali*: Nie jest linią.)

Muszę powiedzieć, że w żadnych opiniach, nigdzie nie spotkałem się z tym, żeby zaliczać bocznice kolejową do linii kolejowych. Nie jestem kolejarzem, ale szukaliśmy tego w trzech różnych... Nigdzie takiego zapisu nie ma. Może bylibyśmy tu oryginalni, ale to byłoby coś zupełnie różnego od wszystkich dotyczących bocznicy kolejowej zapisów. Bocznica kolejowa to jest część infrastruktury kolejowej związana z załadunkiem, wyładunkiem itd., nie zaś część linii kolejowej.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, pan senator Janowski.

(*Senator Grażyna Staniszevska*: To jest już przegłosowane.)

Senator Mieczysław Janowski:

Szanowny Panie Ministrze, nam chodzi o poprawność, o ścisłość sformułowań; tylko w takim celu zgłosiłem te poprawki. Proszę łaskawie zwrócić uwagę na zapis pktu 10 w art. 4: „bocznica kolejowa – rodzaj linii kolejowej”, tak jest zapisane w obecnym brzmieniu. Proponuję więc, żeby tutaj...

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. Nie wiem, czy... Jak mówi pani senator Staniszevska, my to już przegłosowaliśmy i nie wracamy do sprawy. Tak że poprawka uzyskała poparcie, Panie Ministrze. Chyba rzeczywiście rację ma pan senator, nie zaś pan minister. Skoro w obecnym zapisie już tak jest, że to jest część linii kolejowej, to o czym tu dyskutować.

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

Tak, tylko że to też powstało niestety w wyniku takich... To nie jest przedłożenie rządowe. Nigdzie w przedłożeniu rządowym...

(Przewodniczący Marian Noga: Aha, rozumiem.)

Tamta poprawka też nie jest naszą poprawką.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne, dobrze. Poprawka dziesiąta...

(Senator Zbigniew Kulak: Ale czy dziewiąta jest przegłosowana? Wynik nie został podany.)

Już jest przegłosowana, tak. Wynik był podany.

(Senator Zbigniew Kulak: Ale przerwałś głosowanie.)

(Głos z sali: Głosowanie zostało przerwane po pytaniu, kto jest za.)

Proszę?

Senator Mieczysław Janowski:

Najpierw powiem poważnie, a potem żartem. „Bocznica kolejowa” zamiast „linia” – „tory kolejowe służące do załadunku i wyładunku”. Bo to jest linia, tory kolejowe, a inaczej i prościej: tory kolejowe, które nie prowadzą donikąd.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, może jeszcze raz. Ja pamiętam, że 11 senatorów było za, przeciw...

(Senator Zbigniew Kulak: I na tym przerwałś.)

Dobrze, 11 za.

Kto jest przeciw poprawce dziewiątej? Nie widzę.

Kto się wstrzymał?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie, jednak wracamy do tej bocznicy, bo mi tu mówią, że głosowanie nie było przeprowadzone do końca.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Proszę bardzo.

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

Państwo podczas głosowania zdecydujecie o tym, co uznacie za stosowne. Oczywiście w Sejmie, jeśli będzie trzeba, też będziemy jeszcze rozmawiali na ten te-

mat. Panie Senatorze, bardzo szanuję to, o czym mówił pan poprzednio, mamy na to wspólny pogląd. W tej jednak sprawie nie mogę się z panem zgodzić. Co to znaczy „tor kolejowy”? Otóż bocznicą to nie jest tor kolejowy, są bocznicę kolejowe, które są ogromnym przedsięwzięciem, na przykład bocznicą kolejową w Płocku, w płockiej Petrochemii. Tam są trzy nastawnie, budynki itd. My wszyscy przyzwyczailiśmy się, że bocznicą kolejową to jest tylko ta przy PKP, gdzie się...

(Głos z sali: Z kozłem oporowym.)

...z kozłem oporowym. My mówimy o bocznicę kolejowej jako takiej, na miłość boską, to jest część infrastruktury.

Senator Mieczysław Janowski:

Wycofuję swój wniosek.

(Głos z sali: Przegłosujemy jeszcze raz, bo głosowanie było przerwane.)

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, mówię jeszcze raz: 11 senatorów było za...

Nadal poprawka dziewiąta, bo wprowadzacie tu tylko niepotrzebny zamęt.

11 senatorów było za. Ci, co głosowali za, pamiętaj.

Kto jest przeciw? (1)

Kto się wstrzymał? (2)

Pozostali.

Poprawka uzyskała poparcie.

Przechodzimy do poprawki dziesiątej. Znowu jest definicja, to teraz powolutku, Panie Ministrze, proszę bardzo.

Poprawka dziesiąta, chodzi o trasę pociągu. Wszystko dzisiaj dotyczy definicji.

(Rozmowy na sali)

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Andrzej Piłat:

Mogę w tej sprawie powiedzieć tylko tyle, że konsultanci, dyrektor, wicedyrektor i jeszcze inni specjaliści uznają, że jako przedstawiciele rządu nie możemy przyjąć tej propozycji. To jest określenie, można by powiedzieć, dla obywatela, a ta definicja ma służyć także innym celom. Unijne zapisy są zupełnie inne. Pojęcie „trasa” odnosi się nie tylko do oceny wykorzystania zdolności, ale także do wielu innych zadań. Inaczej mówiąc, nam się wydaje, że zapis unijny jest w tej sprawie znacznie pełniejszy i rzeczywiście odzwierciedla znaczenie pojęcia „trasa pociągu”.

Przewodniczący Marian Noga:

Pani senator Ferenc prosi o głos.

Senator Genowefa Ferenc:

Dziękuję bardzo. Przy tej poprawce mam wątpliwość dotyczącą tego, czy wszystkie trasy pociągów znajdują odzwierciedlenie w rozkładzie jazdy. Wydaje mi się, że nie.

(Głos z sali: Wszystkie trasy, bo trasy są określone w rozkładzie jazdy.)

Przewodniczący Marian Noga:

Pani pyta teraz autora, tak? Bo ministerstwo...

(Głos z sali: Nie, tu chodzi o pociągi osobowe, towarowe itd.)

Ale tu jest autor poprawki, a skoro przedstawiciel ministerstwa mówi, że się nie zgadza z tą poprawką, to autor chce zabrać głos.

Proszę bardzo, autor.

Senator Mieczysław Janowski:

Zacznę może od definicji, która jest obecnie w ustawie. Przyjrzyjmy się zapisowi: „Trasa pociągu” – i dalej jest taki zapis: „część zdolności przepustowej linii kolejowej”. Trasa jest częścią zdolności? Wydaje mi się, że to zostało źle przetłumaczone, stąd moja sugestia poprawki, Panie Ministrze.

Odpowiadam teraz pani senator Ferenc: my nie patrzymy na rozkład, ale na to, co jest wydrukowane dla podróżnych, dla osób korzystających z pociągów pasażerskich.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

(Głos z sali: Bo to jest zdolność potrzebna dla jednego pociągu, a my...)

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

Przypominam, że nadal dyskutujemy o trasie pociągu, czyli o poprawce dziesiątej. Proszę bardzo.

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

To jest podobna sprawa do tej, którą tu już poprzednio wyjaśniałem. Mogę odczytać dokładnie treść unijnego zapisu na ten temat: „Trasa jednego pociągu oznacza część zdolności przepustowej infrastruktury potrzebną do prowadzenia pociągu między dwoma punktami w określonym przedziale...” itd., itd. My natomiast zapisaliśmy to nawet trochę szerzej, bo nie chodzi o trasę jednego pociągu, o to określenie z rozkładu jazdy...

Chwileczkę, gdzie to jest?

(Głos z sali: Potrzebną do wykonania przejazdu pociągu.)

...tylko o trasę potrzebną do wykonania przejazdu, już bez tego sformułowania o części, i wydaje się nam, że oddaliśmy wiernie zapis unijny. Tymczasem znów będziemy się tutaj rozmijali z zapisem unijnym. Oczywiście tak też można, bo nikt nie powiedział, że musi to być dokładnie tak samo zapisane, ale powstają potem różne interpretacje, na co chcę zwrócić uwagę.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze.

Proszę, pani senator Staniszevska.

Senator Grażyna Staniszevska:

Chcę powiedzieć, że to musi być napisane poprawnie po polsku. Trasa to nie jest przepustowość. Przepustowość to jest inne pojęcie i trasa to jest inne pojęcie. Nie można tu stawiać znaku równości, bo po prostu logika na to nie pozwala.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.
Pan senator Janowski, proszę.

Senator Mieczysław Janowski:

Już jest za późno w stosunku do tej ustawy, ale mam na przyszłość taką prośbę. Jeżeli jakaś ustawa jest kopią dokumentu europejskiego, to prosimy, żeby senatorowie otrzymywali tekst w języku angielskim bądź francuskim, mogli sobie przetłumaczyć, bo nie sądzę, żeby to było dokładne tłumaczenie...

(*Głos z sali: Wierne tłumaczenie...*)

...nie urażając nikogo i niczego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo, ale pan minister nie korzysta przecież z tekstu angielskiego, UKIE ma to już przetłumaczone.

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

Właśnie, Panie Senatorze, ja tego nie tłumaczyłem, przetłumaczył to specjalny urząd rządu i służę tym tłumaczeniem.

Przewodniczący Marian Noga:

Pani senator Christowa.

Senator Czesława Christowa:

Chciałabym tylko poprzeć tę uwagę, ponieważ odległość, odcinek mierzy się – chodzi o mierniki – w kilometrach, w metrach, przepustowość natomiast mierzy się na przykład w tonach na godzinę, w samochodach na godzinę. To jest zupełnie inny miernik i to musi być inna...

Przewodniczący Marian Noga:

Oczywiście, wszystko jasne, dobrze. Czy są jeszcze jakieś wątpliwości? Każdy sobie wyrobił pogląd i głosi zgodnie z własnym sumieniem i wiedzą.

Kto jest za przyjęciem poprawki dziesiątej? (13)

Chodzi o trasę pociągu, żebyście potem nie mówili, że nie wiecie, nad czym głosujecie.

Kto jest przeciw? (0)

Nikt.

Kto się wstrzymał? (4)

Pozostali się wstrzymali.

Poprawka dziesiąta uzyskała poparcie.

Poprawka jedenasta. Tu jest właśnie mowa o zdolności przepustowej.

Proszę bardzo, jaka jest opinia rządu w tej sprawie?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Andrzej Piłat:

Jak widać, mamy tu właściwie ciągle te same problemy. W poprawce jedenastej, także pana senatora Janowskiego, chodzi o zdolność przepustową. Tu oznacza to maksymalne możliwości wykorzystania linii kolejowej, jak chce pan senator, w zapisach unijnych natomiast, może dokładnie przeczytam: „Zdolność przepustowa infrastruktury oznacza potencjał do układania rozkładu jazdy zamówionych tras pociągów dla danego elementu infrastruktury w pewnym okresie”.

(*Głos z sali:* To jest to samo).

Przewodniczący Marian Noga:

To jest akurat to samo.

Proszę, pan inspektor Musiał.

Główny Inspektor Kolejnictwa

Bolesław Musiał:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Jeżeli przyjęlibyśmy poprawkę, która brzmi: „zdolność przepustowa – maksymalne możliwe wykorzystanie linii kolejowej do przejazdów pociągów”, to nie będzie to prawda, ponieważ jest zdolność przepustowa teoretyczna i rozporządzalna. Teoretyczna zdolność przepustowa to jest maksymalna liczba pociągów, jaką można ułożyć przy trasowaniu, czyli przy układaniu rozkładu jazdy w zależności od tego, w jaki sposób jest prowadzony ruch pociągów. Przy jednakowych szybkościach i jednakowych miejscach zatrzymania i postoju, czyli w rozkładzie jazdy równoległym, tych pociągów będzie bardzo dużo. Jeżeli zaś jeden pociąg to będzie Intercity, a za nim albo przed nim będzie jechał pociąg towarowy, to ten pociąg towarowy wytrąci kilka innych tras. Oprócz tego są jeszcze zamknięcia wynikające bądź to z przeglądów sieci trakcyjnej, bądź też z prac wykonywanych na poszczególnych odcinkach czy liniach kolejowych.

Gdybyśmy zatem użyli tu tylko pojęcia maksymalnej liczby, czyli maksymalnej przepustowości, nie rozróżniali tej przepustowości rozporządzalnej, która wynika bądź to z różnicy czasów jazdy prowadzonych pociągów, bądź też z prac na danej linii kolejowej... A przecież w pierwszym etapie, od maja przyszłego roku, 20% zdolności przepustowej mamy udostępnić obcym przewoźnikom na liniach kolejowych ruchu międzynarodowego. Jeżeli ci obcy zarządcy policzyliby sobie 20% tej maksymalnej zdolności, to ona byłaby znacznie większa niż zdolność rozporządzalna i my, jako zarząd kolejowy, bylibyśmy znacznie poszkodowani w pierwszym etapie członkostwa

w Unii Europejskiej. Dlatego przyjęcie poprawki mówiącej, że jest to maksymalna zdolność przepustowa, jest bardzo niebezpieczne. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator Plewa prosił o głos. I oczywiście autor.
Proszę.

Senator Sergiusz Plewa:

Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, wydaje mi się, że poprawka jest absolutnie logiczna. Chodzi tu przede wszystkim o gospodarność i ja nie podzielam zdania mego przedmówcy. Trzeba zrobić tak, żeby było bezpiecznie i maksymalnie. To dopiero daje efekt ekonomiczny. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator Janowski, proszę bardzo.

Senator Mieczysław Janowski:

Panie Przewodniczący, może dobrze by było gdybyśmy to odnieśli do innych pojęć znanych z nauk technicznych czy z fizyki, gdzie „wydatek”, „wydajność” oznacza maksymalną ilość cieczy, która może przepłynąć przez dany przekrój przy danym ciśnieniu. A to jest coś podobnego – chodzi o zdolność przewozową. Pan dyrektor właśnie powiedział o tym, co jest intencją tego sformułowania, a to, że mogą być określone jeszcze parametry dodane, to znakomicie, bo to nie koliduje z tą definicją. Taki natomiast zapis jak obecnie: „zdolność przepustowa to jest możliwość eksploatacyjno-ruchowa” to...

Przewodniczący Marian Noga:

Słuchajcie, poprosimy teraz profesora nauk technicznych, pana senatora Drzęźlę, on nam wszystko wyjaśni.

Senator Bernard Drzęźła:

Właśnie chciałem przytoczyć zapis z oryginału, wydaje mi się zdecydowanie lepszy.
(*Przewodniczący Marian Noga: Ależ proszę bardzo, dobrze.*)

Ale pan senator Janowski mnie ubiegł.

Zdolność przepustowa jest tu zdefiniowana jako możliwość eksploatacyjno-ruchowa linii kolejowej lub jej części do wykonania na niej przejazdów pociągów w określonym czasie. W tej definicji zawiera się wszystko to, co pan dyrektor powiedział, a więc również przeglądy, konserwacje, wszystkie inne elementy.

Przewodniczący Marian Noga:

Czyli opowiada się pan przeciw poprawce pana senatora Janowskiego? Jasne. Wszystko mamy. Głos zabrał nawet profesor, zaznaczam, nauk technicznych.

Kto jest za przyjęciem poprawki jedenastej, pana senatora Janowskiego oczywiście? (1)

Kto jest przeciw? (12)

Kto się wstrzymał od głosu? (4)

Poprawka nie uzyskała poparcia.

Nad poprawkami dwunastą i trzynastą mamy głosować łącznie.

Tutaj też są definicje. Tak, Panie Ministrze?

Proszę pana ministra o głos.

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

Tu jest trochę inna kwestia. Otóż tak: do tych poprawek nie mamy oczywiście wielkich zastrzeżeń, bo w poprawce dwunastej chodzi o typ pojazdów kolejowych. To są „pojazdy kolejowe o takich samych rozwiązaniach konstrukcyjnych”, i tu u pana senatora jest kropka. Co do tego się zgadzamy, ale my dopisaliśmy jeszcze: „lub nieznacznie różniących się rozwiązaniach konstrukcyjnych”.

(Głos z sali: Przy czym różnice...)

Pan senator chce wyrzucić sformułowanie „lub nieznacznie różniących się rozwiązaniach konstrukcyjnych, przy czym różnice te nie mogą wpływać na bezpieczeństwo ruchu kolejowego”. Otóż, mogę się tu tylko odnieść... Ja też mam wykształcenie techniczne, dlatego powiem tak: jeżeli mówimy o typie pojazdu czy typie budowli, to w ramach tego samego typu są wykonywane poszczególne egzemplarze, przy których produkcji w odstępach na przykład miesięcznych dodaje się jakieś dodatkowe elementy czy element. I typ wciąż jest ten sam, choć poszczególne egzemplarze nieznacznie się różnią. Jeżeli zapiszemy tylko, że to jest ten sam typ, bez tego naszego dodatkowego zapisu, to właściwie można powiedzieć, że będą typy i dodatkowo typki. Chcieliśmy ustrzec się tych dodatkowych typów i typków, dlatego dopisaliśmy: „lub nieznacznie różniących się”. Mało tego, dalej napisaliśmy też: „przy czym różnice te nie mogą wpływać na bezpieczeństwo ruchu kolejowego”, więc zabezpieczyliśmy się przed tym, żeby – broń Boże – nie były to takie zmiany, które zmieniałyby ruch. A więc taka to jest poprawka.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator Drzęzła, tak?

Proszę.

Senator Bernard Drzęzła:

Ja tu mogę się zgodzić z argumentacją pana ministra, ale moim zdaniem ta końcówka jest zbędna, bo to, że różnice nie mogą wpływać na bezpieczeństwo ruchu kolejowego jest absolutnie oczywiste i na pewno gdzie indziej też jest zapisane.

(Głos z sali: Tak jak tutaj chcieliśmy być świętsi od papieża, że na przykład o hamulcach... To jest wtedy różnica...)

Ale jest cała procedura dopuszczania wszelkich elementów do ruchu.

(Głos z sali: Dokładnie.)

W każdej dziedzinie życia gospodarczego istnieją takie procedury.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator Janowski, doktor nauk technicznych, żeby sprawa była jasna.

Senator Mieczysław Janowski:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący, Profesorze, Doktorze Nauk Ekonomicznych, to nie jest... Może pomińmy te aspekty.

Jeżeli mówimy o czymś, co jest nieznaczące, to nie jest to określenie precyzyjne ani w naukach technicznych, ani w ekonomicznych. Gdybyśmy wyobrazili sobie, że skorupa zewnętrzna tego pojazdu jest taka sama, a silnik zupełnie inny, warunki bezpieczeństwa będą takie same lub lepsze, to czy to jest znaczne czy nieznaczące? Nie wiemy.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze.

(Senator Zbigniew Kulak: To jeszcze ja...)

Pan senator Kulak, proszę bardzo, pan doktor, ale medycyny.

Senator Zbigniew Kulak:

Czy wielkość okna w kabinie lokomotywy ma wpływ na bezpieczeństwo, czy nie? Może być różnica, ale czy ona będzie miała ostatecznie wpływ na bezpieczeństwo. Może mieć nawet korzystny wpływ, gdy to okno będzie ciut większe.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator Łęcki.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Panie i Panowie, chodzi o typ pojazdów kolejowych. Pojęcie pojazdu kolejowego jest zdefiniowane w pkt 6. Jest to „pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych”, czyli już tego elementu bezpieczeństwa nie musimy ujmować. Myślę, że poprawka pana Janowskiego jest logiczna, bo „nieznaczące”... Czy jak komin jest pomalowany w inny sposób, to już jest znaczne, czy nieznaczące?

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne, mamy pogląd. Mam tylko pytanie do przedstawiciela biura legislacyjnego, bo tutaj...

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

Przepraszam, ale idąc tym tropem, Panie Senatorze, zapytam, czy coś co będzie inaczej pomalowane, to będzie już inny typ czy ten sam?

(*Głos z sali: Ten sam.*)

Tak? Właśnie. My wydajemy przecież świadectwa dla określonych typów.

Przewodniczący Marian Noga:

Kolejny inżynier, pan senator Lipowski.
Proszę bardzo.

Senator Grzegorz Lipowski:

Inżynier praktyk.

Panowie Profesorowie i Doktorzy Nauk Technicznych! (*Wesołość na sali*)

Jest jeszcze coś takiego jak deteerka, czyli dokumentacja techniczno-ruchowa, która określa dokładnie dany typ, a to czy w lampie będzie żarówka czterdziestka odblaskowa czy matowa, to nie ma znaczenia. Czy te minimalne zmiany mogą... Na pewno mogą różnicować, ale typ jest określany przy zatwierdzaniu urządzenia, pojazdu do produkcji.

Przewodniczący Marian Noga:

Ja mam jeszcze tylko tego rodzaju wątpliwość, i tu zwracam się do przedstawicielki biura legislacyjnego, że nad poprawkami dwunastą i trzynastą mamy głosować łącznie, a w poprawce trzynastej jest kolejna definicja. Czy tak?

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

Tak, ale sens tych poprawek jest podobny. Jedna i druga wyrzuca niejako te nieznaczne różnice w rozwiązaniach, pierwsza – konstrukcyjnych, druga – technicznych i eksploatacyjnych.

(*Przewodniczący Marian Noga: Aha, w tym sensie. Rozumiem, w sensie konstrukcji definicji.*)

Tak. Przyjeliśmy tu, że jeżeli jedna zostałaby w takiej formie, a druga w innej, to nie byłoby dobrze, nie byłoby spójności.

Przewodniczący Marian Noga:

Nie byłoby dobrze. No więc dobrze, że o to zapytałem, bo państwo senatorowie mają teraz wyjaśnienie, dlaczego głosujemy nad tymi poprawkami łącznie.

Koniec dyskusji, głosujemy, każdy rozstrzyga w swoim sumieniu.

Kto jest za przyjęciem poprawek dwunastej i trzynastej łącznie? (11)

Jak rozumiem, autor jest przeciw.

(*Senator Zbigniew Kulak: Autor nie głosuje.*)

Aha, bo jest w komisji, tak? Dobrze.

Kto jest przeciw? (3)

Kto się wstrzymał? (1)

Poprawka nie uzyskała... Przepraszam. Obie poprawki uzyskały poparcie.

Poprawka czternasta. Kolejna i chyba ostatnia definicja.
Panie Ministrze, ostatnia definicja. Już nie będzie definicji.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:

Można tylko powiedzieć, że w tej sprawie rząd jest przeciwny...
(*Głos z sali: Proszę włączyć mikrofon.*)

Przewodniczący Marian Noga:

Rząd jest przeciwny.
Czy ktoś, czy pan senator Łęcki chciałby prosić o głos w tej sprawie?
(*Senator Włodzimierz Łęcki: Nie, broń Boże.*)
Broń Boże.
Pan senator Janowski, proszę.

Senator Mieczysław Janowski:

Panie Ministrze, wobec tego czy... To będzie miało również skutki finansowe. Wbrew pozorom jest to ważna definicja. Czy wobec tego pociąg pasażerski, który przejeżdża z jednego województwa przez drugie do trzeciego, to będzie przewóz regionalny?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:

Odpowiadam, że tak, będzie regionalny.
(*Senator Mieczysław Janowski: Wobec tego...*)

Przewodniczący Marian Noga:

Pani senator Ferenc – żeby tylko coś nowego nie wyszło.

Senator Genowefa Ferenc:

Mam wobec tego pytanie, czy przewozem regionalnym będzie przewóz przez cztery województwa.
(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Pani Senator, proponuję odczytać to, co zapisaliśmy...*)

Przewodniczący Marian Noga:

Niech pan jeszcze raz przeczyta.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:

...bo nie ma co... „Regionalne przewozy pasażerskie – przewozy pasażerskie w granicach jednego województwa” – niech pani przeczyta – „lub realizujące połącze-

nia z sąsiednim województwem”. Zatem nie cztery województwa, tylko „z sąsiednim województwem”. Nie można jednak powiedzieć, że to jest tylko ten pociąg, który się przetacza od granicy do granicy, bo na granicy województwa nie ma bariery. Często jest to połączenie właśnie z innym, graniczącym województwem.

(*Głos z sali*: Nie ma stacji na granicy.)

Tak to po prostu dzisiaj funkcjonuje.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator Plewa, proszę.

Senator Sergiusz Plewa:

Panie Ministrze, mam pytanie.

Jeżeli w województwie podlaskim przejazd jest nieopłacalny, a warmińsko-mazurskie „dokłada” pasażerów, to jak ten temat traktować? Dziękuję.

(*Głos z sali*: ...się dogadują.)

Przewodniczący Marian Noga:

To jest prawda, akurat to jest prawda.

Proszę, Panie Ministrze.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Andrzej Piłat:

Chciałbym powiedzieć tak: decyzji o tym, czy pociąg będzie kursował, czy nie, nie podejmuje przecież marszałek jednego tylko województwa; on ma w tej sprawie jedynie możliwość podpowiadania i uzgadniania, a nie podejmowania decyzji. Decyzję w tej sprawie podejmuje spółka. Ona podejmuje decyzję w zależności od tego, jak dalece ta linia jest niezbędna, potrzebna. Uwzględnia się mnóstwo powodów, a nie tylko fakt, czy ona jest opłacalna. Gdyby brać pod uwagę tylko ten element, to na terenie województwa reprezentowanego przez pana senatora w ogóle nie byłoby linii regionalnych.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, mamy...

Pani senator Ferenc, proszę bardzo.

Senator Genowefa Ferenc:

Panie Ministrze, ja jednak nie mogę się zgodzić z tym zapisem. Chodzi o to, jak to, co jest w rządowym zapisie, jest stosowane. Mam taki przykład: kolej chce zaliczyć do regionalnych przewozów pasażerskich trasę obejmującą województwo dolnośląskie, wielkopolskie, łódzkie i mazowieckie. To jak to potraktować?

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, Panie Ministrze, niech pan odpowie.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Andrzej Pilat:

Pani Senator, pani się nie może zgodzić z tym zapisem, ale godzi się pani z tym, który obowiązuje od 1997 r. Czytam identyczny zapis z ustawy z 27 czerwca 1997 r., przyjęty przez Sejm, Senat itd.

(Senator Genowefa Ferenc: Bo dotychczas nie było...)

Zaraz pani przeczytam, jak to było, jak jest od 2000 r.: „...regionalnych przewozów pasażerskich. Należy przez to rozumieć kolejowe przewozy pasażerskie w granicach jednego województwa lub realizujące połączenia z sąsiednim województwem.” Dokładnie tak.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, sprawa jest wyjaśniona. Nie mamy co dalej dyskutować na ten temat. Proszę.

Senator Genowefa Ferenc:

Panie Przewodniczący, dotychczas takich sytuacji nie było. To jest nowość, którą proponują koleje. W związku z tym proponują rozwiązania niezgodne z ustawą.

Przewodniczący Marian Noga:

Nie, to akurat tak nie jest, jest taki zapis...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Andrzej Pilat:

Możecie głosować, jak zechcecie, ale to, co pani mówi, Pani Senator, jest nieprawdziwe. Od 2000 r. dokładnie tak jest.

Przewodniczący Marian Noga:

I obowiązuje do dzisiaj.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Zamykam dyskusję.

Głosujemy.

Kto jest za przyjęciem zapisu, jaki zaproponował pan senator Janowski, czyli poprawki czternastej? Kto jest za poprawką czternastą? (0)

Nikt.

Kto jest przeciw? (12)

Kto się wstrzymał? (4)

Poprawka nie uzyskała poparcia.

Przechodzimy do następnych poprawek.

Poprawka piętnasta.

Pani mecenas.

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

Poprawka ta co prawda mieści się w zakresie definicji, łatwiej ją jednak wyjaśnić. Ma ona na celu rozszerzenie zakresu przewozu technologicznego o sytuację, w której przejazd jest wykonywany na potrzeby zarządcy infrastruktury w celu nadzoru nad tą infrastrukturą, czyli patrolowania. Tak było zapisane w uzasadnieniu, chodzi o umożliwienie patrolowania infrastruktury.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Ministrze, jakie jest stanowisko rządu?

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

Stanowisko rządu jest takie: uważamy, że wyraz „utrzymania” jest na tyle szeroki, że obejmuje także nadzór. Mogę jeszcze w tej sprawie dodać, że dopisanie tego nadzoru niczego nie zmieni.

Przewodniczący Marian Noga:

Czy ktoś ma jeszcze jakieś wątpliwości? Nie.
Głosujemy. Kto jest za przyjęciem poprawki piętnastej? (14)
Kto jest przeciw? (0)
Kto się wstrzymał? (1)
Dziękuję. Poprawka uzyskała poparcie.
Przechodzimy do poprawki szesnastej.
Pani mecenas ma głos.

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

Poprawka szesnasta skreśla definicję rozkładu jazdy pociągów.

Przewodniczący Marian Noga:

Skreśla definicję, tak? Dobrze.
Panie Ministrze, proszę o stanowisko rządu w sprawie skreślenia definicji.

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

My chcielibyśmy utrzymać zapis mówiący o tym, co to jest rozkład jazdy pociągów; tak naprawdę o to tu chodzi. Ale jeżeli chcecie państwo to wykreślić, żeby nie było takiej definicji, to teoretycznie...

(Przewodniczący Marian Noga: Nic się nie stanie, tak?)
Z grubsza każdy wie, co to jest rozkład jazdy pociągów, nawet bez definicji.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator Janowski, autor, proszę bardzo.

Senator Mieczysław Janowski:

Ja tylko dodam do tego krótką uwagę.

Panie Ministrze, wobec tego winniśmy potem zdefiniować pojęcie planu, które jest tu użyte: „Rozkład jazdy pociągów – plan, według którego...” itd. A zatem...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. Są jeszcze jakieś wątpliwości? Każdy wie, o czym mówi poprawka? Dobrze.

Kto jest za poprawką szesnastą, czyli skreśleniem definicji rozkładu jazdy? (8)

Kto jest przeciw? (5)

Kto się wstrzymał? (1)

Stosunek głosów 8:5. Poprawka uzyskała poparcie.

Poprawka siedemnasta.

Pani mecenas ma głos.

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

Poprawka ta ma na celu wykreślenie delegacji dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania zarządzenia, które określałoby wykaz linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym. Mogę powiedzieć, że w uzasadnieniu było przytoczone połączenie tego z ust. 4, który mówi, że zarządzenie to nie podlega ogłoszeniu. Było również jeszcze wskazanie art. 7 ust. 3 jako takiego przepisu, który nie mógłby być wykonany w związku z tym, że to zarządzenie nie podlega ogłoszeniu. I obawiam się, że jest tu może pewien błąd w rozumowaniu, ponieważ z jednej strony są linie o znaczeniu państwowym ze względów obronnych, o których – jak mi się wydaje – jest mowa w art. 7 ust. 3, a z drugiej strony są linie państwowe o znaczeniu wyłącznie obronnym. Są to więc dwie różne sprawy. Chyba niedokładnie o tym samym jest mowa w art. 6 ust. 3 i art. 7 ust. 3.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne.

Pan minister ma głos, proszę.

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

Tak, jest dokładnie tak, jak pani przed chwilą powiedziała. Chodzi o zupełnie różne linie. W art. 6 ust. 3 mówimy o liniach, które mają wyłącznie znaczenie obronne,

prowadzą do określonego miejsca, muszą być. Mało tego, chcę powiedzieć, dla nas to jest ogromnie ważne, nie możemy się zgodzić na wykreślenie tego zapisu, dlatego że to są linie utrzymywane w całości z budżetu państwa i my musimy określić, które to są, choć nie jest to opublikowane oczywiście.

Przewodniczący Marian Noga:

Tak, dobrze.

Autor, pan senator Janowski.

Senator Mieczysław Janowski:

Właśnie w swoim wystąpieniu nawiązałem do konstytucji, do art. 93 na temat zarządzeń. Tutaj państwo jeszcze raz to podkreśliliście, że nie podlega ogłoszeniu. Wobec tego mam obawy w związku z brzmieniem art. 7 ust. 3, bo jeżeli jest mowa o znaczeniu wyłącznie obronnym, a tam obronnym, to czy nie będzie można jakoś tego naciągać, zamieniać. To jest bardzo ważna sprawa. Ja się przychyliłem do zdania pana ministra, jeżeli pan minister mnie przekona, że nie będzie żadnego uszczerbku, jeśli chodzi o obronność.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, pan minister ma głos.

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

Panie Senatorze, napiszemy tu „o znaczeniu wyłącznie obronnym”, co oznacza, że to jest linia, która nie służy żadnym innym celom, gospodarczym czy innym. Mamy takie linie, nie jest to publikowane ze względu na potrzebę zachowania tajności. Zresztą á propos tej sprawy, jak pan senator pewnie wie, jest trochę rozporządzeń Rady Ministrów, które nie są publikowane, dotyczą one na przykład służb specjalnych itd. itd. To jest trochę podobna sprawa. Te natomiast linie, które służą celom obronnym, to są takie linie, które także służą celom obronnym, ale są również wykorzystywane normalnie w celach gospodarczych. To są dwie różne sprawy.

Przewodniczący Marian Noga:

Przekonany pan senator czy nie bardzo?

(*Senator Mieczysław Janowski:* Ja wycofuję tę poprawkę.)

Domyślam się, że jeśli jest pan przekonany, to pan ją wycofuje.

Poprawka siedemnasta została wycofana. Chyba, że ktoś ją chce przejąć. Tak?

Pani senator Ferenc.

Senator Genowefa Ferenc:

Mam tylko pytanie do pana ministra. W świetle tego, co pan przed chwilą powiedział, że w tej sprawie istnieją rozporządzenia, tutaj mamy w ust. 3 zarządzenie. Czy...

(Przewodniczący Marian Noga: Tak, bo są różne formy.)

(Głos z sali: Czyli ma być „rozporządzenia”.)

Przewodniczący Marian Noga:

Poprawka dziewiętnasta.

Pani Mecenasz, proszę bardzo.

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

Poprawka ta zmierza do wyeliminowania jednej z przesłanek wstrzymania postępowania likwidacyjnego. Inaczej mówiąc, skreśla się pkt 3 w ust. 3 art. 9, który mówi tak: „Postępowanie likwidacyjne może być wstrzymane, jeżeli właściwy miejscowo organ samorządu terytorialnego lub wskazany przez niego podmiot gospodarczy przystąpi do spółki przewozów regionalnych, która przejmie, w celu dalszej eksploatacji, przewidzianą do likwidacji linię kolejową lub odcinek linii kolejowej”. Możliwość wstrzymania postępowania likwidacyjnego z tego akurat powodu zostanie wyeliminowana.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze. Kto z państwa, czy sam pan minister, czy...

(Głos z sali: Mówimy teraz o dziewiętnastej?)

Ciągle dziewiętnasta poprawka, tak.

(Głos z sali: Tu jest sprzeczność.)

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

Po konsultacji nasze stanowisko jest w tej sprawie negatywne. Jeśli chodzi o wyjaśnienia, to jest to kwestia techniczna i może jednak dyrektor Jarosiewicz by to przekazał, dobrze?

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, może to przekazać dyrektor, oczywiście.

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

Wiesław Jarosiewicz.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chodzi tu o wstrzymanie likwidacji linii kolejowej. Zapisaliśmy w art. 9 ust. 3 w pkt 3, że jeżeli samorząd terytorialny przystąpi do spółki przewozów regionalnych, która przejmie do dalszej eksploatacji tę likwidowaną linię, to wstrzymuje się jej

likwidację. Zarzuty pana senatora były takie, że zarządca nie ma prawa prowadzić przewozów. W innym artykule jest zezwolenie na takie przewozy i Urząd Transportu Kolejowego może wyrazić zgodę na jednoczesne zarządzanie i wykonywanie przewozów pasażerskich. Chodzi dokładnie o art. 5 ust. 4, gdzie jest zapis mówiący, że prezes urzędu po uzyskaniu opinii prezesa urzędu ochrony konsumentów „może, w drodze decyzji, zezwolić zarządcy na wykonywanie przewozu osób pod warunkiem prowadzenia odrębnej rachunkowości”, a także „wykonywanie przewozu osób i rzeczy na wyodrębnionej organizacyjnie linii”. Czyli zarzut pana senatora, że on nie będzie mógł wykonywać tych przewozów, jest niezgodny z ust. 4. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Autor, proszę bardzo.

Senator Mieczysław Janowski:

Wedle mojego rozeznania to zapis art. 5 ust. 3 jest sprzeczny właśnie z zapisem art. 9 ust. 3 pkt 3, dlatego proponowałem to skreślenie i pani mecenas podzieliła tę moją obawę. Prosiłbym jeszcze raz o wyjaśnienie, bo...

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, pan dyrektor jeszcze raz wyjaśni.

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

Rzeczywiście w art. 5 ust. 3 jest napisane, że zarządca nie jest uprawniony do wykonywania, ale w tym samym art. 5 jest zastrzeżenie, które dotyczy tego, że prezes Urzędu Transportu Kolejowego może, po uzyskaniu opinii, wyrazić zgodę. Czyli, praktycznie rzecz ujmując, zarządca może jednocześnie wykonywać przewozy pasażerskie.

Przewodniczący Marian Noga:

Czy pan senator wycofuje poprawkę?

(*Senator Mieczysław Janowski:* Nie, nie...)

Nie został pan przekonany.

Czy są jakieś uwagi?

Głosujemy.

Kto jest za przyjęciem poprawki dziewiętnastej? (0)

Kto jest przeciw? (14)

Poprawka nie uzyskała poparcia.

(*Głos z sali:* Jednogłośnie przeciw.)

Jednogłośnie przeciw. Powiedziałem, poprawka nie uzyskała poparcia.

Poprawka dwudziesta pierwsza.

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

Dotyczy ona art. 12. Jej celem jest to, aby nazwę „okręgowe urzędy transportu kolejowego” zastąpić nazwą „oddział centralny w Warszawie i oddziały terenowe”. W moim przekonaniu to jest tylko kwestia terminologiczna, ale być może nie mam tu do końca racji.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne, dobrze.

Pytamy w związku z tym pana ministra, jaka to jest kwestia.

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

W tej sprawie jest tak: ja podzieliłbym, Panie Senatorze, pański pogląd, gdyby pan mi tylko jeszcze wytłumaczył, co to znaczy „oddział centralny”, bo akurat teraz ja nie rozumiem. Albo się umawiamy, że jest urząd, który ma swoje oddziały i my wtedy w statucie piszemy, jakie i cześć, albo... Pan tymczasem każe nam zlikwidować tak zwane okręgi, ale jednocześnie pisze pan: oddział centralny i inne oddziały. Tym razem ja nie rozumiem, co to znaczy oddział centralny, co to miałyby być.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo, pan senator Janowski.

Senator Mieczysław Janowski:

Taki zapis, jaki obecnie jest w art. 12... Tu się mówi: w skład urzędu wchodzi urzędy. Proszę przeczytać, że dodany jest przymiotnik „okręgowe”. W skład urzędu wchodzi urzędy... Wydaje mi się, że powinny to być, chodzi o nazwę, takie struktury... Ja je nazwałem oddziałami, stąd „oddział centralny w Warszawie”. Ja mogę dokonać autopoprawki; jeśli pan minister zasugeruje mi autopoprawkę, to mogę jej dokonać.

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

W skład Urzędu Transportu Kolejowego wchodzi oddziały terenowe...

Senator Mieczysław Janowski:

Dobrze, przyjmuję taką autopoprawkę.

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

...bo chcę powiedzieć, że jak będziemy tworzyli ten urząd, to on musi mieć statut, Panie Senatorze, i w statucie dokładnie napiszemy, jak to się ma nazywać i gdzie ma być.

Przewodniczący Marian Noga:

Co, autopoprawka, tak?

(*Senator Mieczysław Janowski: Tak pan minister sugeruje. Dziękuję.*)

Dobrze. Autopoprawka: w skład urzędu wchodzi oddziały terenowe.

Kto jest za przyjęciem poprawki dwudziestej pierwszej z modyfikacją? (16)

Została przyjęta jednomyślnie.

Proszę państwa, przechodzimy do poprawki trzydziestej. To jest nasza poprawka, proponowana tylko przez naszą komisję.

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

Ta poprawka rozszerza zakres uprawnień prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o zatwierdzanie podwyżek opłat oraz ulg w opłatach za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez przewoźników kolejowych.

Przewodniczący Marian Noga:

Jakie jest stanowisko rządu? Pozytywne, tak?

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

Jeśli rozszerza, to jestem za.

Przewodniczący Marian Noga:

Kto jest za poprawką trzydziestą? (16)

Kto jest przeciw? (0)

Nikt.

Kto się wstrzymał? (1)

Poprawka uzyskała poparcie.

Przechodzimy do kolejnej poprawki, trzydziestej pierwszej.

Pani mecenas.

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

Ta poprawka ma właściwie charakter redakcyjny.

Przewodniczący Marian Noga:

Ma ona charakter redakcyjny.

Pan minister?

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Charakter redakcyjny, tak.

Kto jest za? (17)

Jednomyślnie.

Poprawka trzydziesta druga, która wykluczy ewentualnie poprawkę trzydziestą trzecią.

W związku z tym, Pani Mecenasa, proszę wyjaśnić ten problem.

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

Obie poprawki zmierzają do tego samego celu, czyli do tego, aby z budżetu państwa były finansowane nie, jak to jest powiedziane, inwestycje, ale „koszty przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących” – i tu jest różnica – „obejmującej linie kolejowej o znaczeniu państwowym”. Czyli w poprawce trzydziestej drugiej jest mowa o inwestycjach w liczbie mnogiej i tylko tym się ona różni od poprawki trzydziestej trzeciej. Proszę zwrócić uwagę: „obejmujących” i „obejmującej”.

(Głos z sali: Lepsza byłaby trzydziesta druga.)

Przewodniczący Marian Noga:

Tak jest, dobrze.

Pan minister, proszę bardzo.

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

Jesteśmy bardzo za, nam nawet bardzo zależało na tej poprawce, dlatego że ujmuje ona koszty tych przygotowań.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Tak, trzydziesta druga, ona jest ciut szersza, więc...

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. Stanowisko rządu jest znane.

Głosujemy.

Kto jest za poprawką trzydziestą drugą? (17)

Jednomyślnie. Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do poprawki trzydziestej czwartej. Chodzi o art. 38.

Pani mecenasa ma głos.

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

Ta poprawka ma na celu wyraźne wskazanie, czyli wyeliminowanie ewentualnych wątpliwości interpretacyjnych, że ze źródeł pozabudżetowych mogą być pokry-

wane koszty nie tylko inwestycji, o których mowa wcześniej, ale również remontów, eksploatacji i utrzymania linii kolejowych.

Przewodniczący Marian Noga:

Jakie jest stanowisko rządu?

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

Za, tak.

Przewodniczący Marian Noga:

Pozytywne.

Kto jest za poprawką trzydziestą czwartą? (17)

Dziękuję, poprawka została przyjęta.

Poprawka trzydziesta ósma, która wykluczy poprawkę trzydziestą dziewiątą.

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

Tutaj prosiłabym szanowną Komisję Skarbu Państwa o zastanowienie się nad możliwością dokonania drobnej autopoprawki. Chodzi tu o zastąpienie wyrazu „wspólnicy” w drugim wersie ust. 2 wyrazami „osoby prowadzące sprawy spółki”. Po głębszym zastanowieniu doszliśmy do wniosku, że wspólnicy, zwłaszcza w spółce komandytowo-akcyjnej, to jest bardzo szerokie grono osób, są to nawet akcjonariusze posiadający akcje na okaziciela i trudno by było od nich domagać się tej dobrej reputacji, skoro nie wiadomo nawet, kto to jest.

„Osoby prowadzące sprawy spółki” w odróżnieniu od tego, co jest teraz w ustawie, czyli „osoby zarządzające” spółkami – w zasadzie wydzźwięk jest ten sam. Ponieważ w kodeksie spółek handlowych nie ma mowy o osobach zarządzających spółkami, ale mówi się o osobach prowadzących sprawy spółki, byłoby to tylko dostosowanie do terminologii kodeksu spółek handlowych. I tylko tym różni się ta poprawka od poprawki kolejnej, trzydziestej dziewiątej, że została dokonana zmiana sformułowań „osoby zarządzające” na „wspólnicy”.

Przewodniczący Marian Noga:

Tak, ale uważa pani, że „osoby zarządzające” mogą pozostać?

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

Nie, „osoby prowadzące sprawy spółki”, w spółce jawnej...

(Przewodniczący Marian Noga: Aha, czyli „wspólnicy” to nie jest dobrze i tamto też nie jest dobrze, ani jedno, ani drugie.)

Tak. Proponowałabym zastąpić wyraz „wspólnicy” w poprawce trzydziestej ósmej.

Przewodniczący Marian Noga:

Uwaga, Członkowie Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury, dokonujemy modyfikacji poprawki trzydziestej ósmej. Słowo „wspólnicy” zamieniamy na „osoby prowadzące sprawy w spółce” itd.

Czy rząd przyjmuje takie rozwiązanie?

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

Tak jest.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze.

Kto jest za poprawką trzydziestą ósmą z modyfikacją? (17)

Jednomyślnie.

W związku z tym poprawka trzydziesta dziewiąta została wykluczona.

Teraz poprawka czterdziesta pierwsza.

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

Ma ona na celu usunięcie wątpliwości dotyczących zakresu wymagań, jeśli chodzi o dysponowanie taborem kolejowym; niezależnie od tego, czy jest to konieczność dysponowania wyłącznie wagonami, lokomotywami, czy wszystkimi pojazdami kolejowymi, w tym wagonami i lokomotywami.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan minister ma głos.

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

Jesteśmy za.

Przewodniczący Marian Noga:

Kto jest za przyjęciem poprawki czterdziestej pierwszej? (17)

Poprawka została przyjęta.

Poprawka czterdziesta druga pana senatora Łęckiego.

Mimo wszystko poprosimy panią mecenas.

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

Ta poprawka nakłada na zarządców i przewoźników kolejowych obowiązek zapewnienia ładu i porządku na obszarze kolejowym i w pojazdach kolejowych. Przy czym trzeba zdawać sobie sprawę z tego, że właściwie sankcji za niewykonanie tego obowiązku nie będzie.

Przewodniczący Marian Noga:

Nie ma zapisanej, ale rząd wyraża pozytywną opinię o tej poprawce, tak?

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

Tak jest.

Przewodniczący Marian Noga:

Kto jest za poprawką? (17)

Została przyjęta jednogłośnie.

Poprawka czterdziesta szósta pana senatora Janowskiego.

Pani mecenas ma głos.

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

Ta poprawka rozszerza o straż gminne katalog organów, z którymi obowiązana jest współpracować straż ochrony kolei. I tutaj taka uwaga legislacyjna: wszystkie organy, wszystkie straż, służby, które zostały wymienione w tym przepisie, mają określony w rozporządzeniach sposób tej współpracy. Tutaj tego nie ma, czyli jest to niejako poprawka niekompletna. Należałoby w tym artykule, jeśli szanowna komisja uznałaby to za słuszne, myślę, że w ust. 2, dopisać straż gminne jako te służby, których sposób współpracy również ma określić minister w rozporządzeniu. W przeciwnym razie będzie to jedyna formacja, która nie ma określonych zasad współpracy ze strażą kolei.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan minister, proszę bardzo.

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

Chciałbym tu wyjaśnić: w art. 62 pkt 1 mówimy o tym, że Straż Ochrony Kolei zobowiązana jest do współdziałania z Policją, Strażą Graniczną, Żandarmerią Wojskową, z Inspekcją Transportu Drogowego. Na co zwracam uwagę? Ano na to, że w art. 1

mówimy, iż Straż Ochrony Kolei zobowiązana jest do współpracy z jednostkami o znaczeniu krajowym; każda z tych jednostek ma zasięg krajowy. Dodanie w tym miejscu „ze strażami gminnymi” nijak nie pasuje do tego uszeregowania. W innym miejscu natomiast piszemy, że minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi w drodze rozporządzenia owe różne szczegóły itd., itd. Tutaj możemy napisać, że jest także obowiązek współpracy ze strażami gminnymi, ale przecież każda gmina ma inny rodzaj straży i zapisanie tego... Wydaje się nam, że taki zapis nie bardzo byłby możliwy do spełnienia, do realizacji.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, pani senator Ferenc.

Senator Genowefa Ferenc:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Uważam, że nie możemy chyba jednak narzucać strażom gminnym zakresu współpracy z innymi jednostkami. Straże gminne w różnych gminach mają określone różne zadania, dlatego uważam, że powinno być jak w pierwotnym przedłożeniu.

Przewodniczący Marian Noga:

Udzielimy jeszcze głosu autorowi poprawki.

Pan senator Janowski, proszę bardzo.

Senator Mieczysław Janowski:

Dziękuję bardzo.

Ja mówię na podstawie praktyki osoby, która kierowała miastem, i to nie tak małym miastem. Współpraca ta jest potrzebna w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i porządku na terenie dworców kolejowych, podziemnych przejść kolejowych. I myślę, że pan, Panie Ministrze, potwierdzi, że coś takiego jest wskazane...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Oczywiście, potwierdzam.)

...bo nie wszędzie jest policja. Poza tym częstokroć są patrole policji, straży gminnej, to jest teraz powszechne...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Ja to chcę wprowadzić do rozporządzenia, a nie tutaj.)

Usankcjonujmy to ustawą. Jeżeli pani mecenas sugeruje, żeby wprowadzić również w ust. 2 tegoż artykułu odniesienie do straży gminnej, bo minister określa na podstawie ustawy o strażach gminnych szczegółowe zasady, to ja nie mam nic przeciwko i taką autopoprawkę bym przyjął.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Wykluczenie tu straży gminnej utrudni to współdziałanie. Czytam prasę lokalną, mieszkańcy skarżą się na bałagan w okolicach dworców kolejowych. Straż gminna musi razem z sokistami wejść na ten teren. Nie widzę żadnej przeszkody w tym, że jedne instytucje są centralne, a inne lokalne, także żandarmeria jest przecież związana z garnizonami.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan minister, proszę.

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

Tylko jedno wyjaśnienie. Panie Senatorze, bardzo przepraszam, ale jednak, co-
kolwiek by mówić, straże gminne... Ja jestem za tym, aby one współpracowały, ale one
mogą uzgadniać tę współpracę w każdym mieście i w każdym węzle kolejowym. Zapi-
sywanie natomiast w pktcie 1, tak jak pan proponuje, żeby wpisać razem z Policją,
Strażą Graniczną, Żandarmerią Wojskową straże gminną, oznacza potraktowanie tych
straży gminnych jako jednej, nazwijmy to, jednostki. Straże gminne są dzisiaj bardzo
różne, to zależy od gminy. Pan ma dobre doświadczenia z jednej gminy, my możemy
mieć złą z innej gminy. Zapisywanie w pktcie 1 wydaje mi się... To i tak nie spełni
żadnej funkcji, będzie nie do zrealizowania.

Przewodniczący Marian Noga:

Może inaczej: pan senator Janowski pozostawia tę poprawkę, my głosujemy.

Kto jest za przyjęcie poprawki czterdziestej szóstej?

Proszę?

(Głos z sali: Z tą autopoprawką, o której mówiła pani mecenas... w ust. 2.)

Dobrze, modyfikacja poprawki, poprawka zmodyfikowana.

Kto jest za przyjęciem zmodyfikowanej poprawki czterdziestej szóstej? (3)

Kto jest przeciw? (11)

Kto się wstrzymał? (2)

Poprawka nie uzyskała poparcia.

Poprawka czterdziesta ósma.

Pani Mecenasa, proszę.

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

Ta poprawka ma charakter doprecyzowujący, nie ma istotnego znaczenia.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan, Panie Ministrze?

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

Jesteśmy za.

Przewodniczący Marian Noga:

Kto jest za poprawką czterdziestą ósmą? (17)

Dziękuję. Została przyjęta jednomyślnie.
Poprawka ostatnia, pięćdziesiąta.

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

Ona przedłuża terminy dostosowania się przewoźników, zarządców do nowej ustawy.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. Są wątpliwości w tej sprawie? Nie ma.

Kto jest za? (17)

Jednogłośnie.

Kto jest za przyjęciem ustawy ze wszystkimi poprawkami...

(*Senator Zbigniew Kulak*: Luty w 2004 r. ma dwadzieścia dziewięć dni, tak?)

Senator Mieczysław Janowski:

Dla uproszczenia chciałbym wycofać poprawkę szesnastą i dziewiętnastą.

Przewodniczący Marian Noga:

Szesnąstą i dziewiętnastą wycofuje pan?

Pani Mecenasz, pan senator Janowski wycofał poprawkę szesnastą i dziewiętnastą.

(*Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Aleksandra Skorupka*: Szesnąstą poprawkę? Ona jest już przyjęta.)

Nie, to jeszcze raz, szesnasta była poparta.

(*Senator Mieczysław Janowski*: Dziewiętnastą, przepraszam, mam inną numerację w swoim zestawieniu. Dziewiętnastą, tak.)

Poprawkę dziewiętnastą. Przepraszam bardzo. Wszyscy słyszeli? Poprawka dziewiętnasta została wycofana.

Kto jest za przyjęciem ustawy w całości wraz z poprawkami?

(*Senator Zbigniew Kulak*: Nie głosujemy nad całością.)

Aha, nie głosujemy. Wyznamy pana senatora Łęckiego na sprawozdawcę obu komisji, dobrze, Panie Senatorze?

(*Senator Włodzimierz Łęcki*: Dziękuję.)

Włodzimierz Łęcki będzie sprawozdawcą obu komisji.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Panie Przewodniczący, mam pytanie. Mogę zgłosić wniosek o łączne głosowanie?

Przewodniczący Marian Noga:

Może pan zgłosić wniosek o łączne głosowanie, ale proszę to przygotować razem z panią mecenasz Aleksandrą Skorupką.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Senator Włodzimierz Łęcki:

Ale nie ma istotnych różnic.

Przepraszam, tu koleżanka mówi, że nie mogę. Ale chyba mogę, bo generalnie jesteśmy prawie zgodni w tych sprawach.

Przewodniczący Marian Noga:

Pani mecenas się zgadza. Proszę to uzgodnić.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Senator Włodzimierz Łęcki: ...wtedy powie, że się nie zgadza i Senat będzie przeciwko niemu.)

Panie Senatorze, może pan złożyć taki wniosek.

Zamykam posiedzenie w imieniu własnym i pana senatora Kulaka.

Tymczasem my zostajemy, wiadomo.

(Koniec posiedzenia o godzinie 20 minut 35)

