



SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej (156.)
w dniu 1 kwietnia 2014 r.

VIII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji (druk senacki nr 591, druki sejmowe nr 1929 i 2145).
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (druk senacki nr 593, druki sejmowe nr 2080, 2159 i 2159-A).
3. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym (druk senacki nr 594, druki sejmowe nr 2191, 2220 i 2220-A).

(Początek posiedzenia o godzinie 14 minut 02)

(Posiedzeniu przewodniczy zastępca przewodniczącego Stanisław Jurcewicz)

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Jurcewicz:**

Witam państwa bardzo serdecznie.

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej.

Witam panią minister i pana ministra z towarzyszącymi im osobami.

Panowie senatorowie macie już przedłożony porządek posiedzenia komisji. Są w nim trzy punkty.

Czy są uwagi do porządku posiedzenia komisji? Nie widzę zgłoszeń.

Wobec tego rozpoczynamy obrady, skoro minęła już godzina 14.00, i przystępujemy do realizacji punktu pierwszego. Mam tu na myśli oczywiście, zgodnie z tym, co jest w państwa materiałach i porządku obrad, rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji.

Panie Ministrze, oddaję panu głos.

**Sekretarz Stanu
w Ministerstwie Skarbu Państwa
Zdzisław Gawlik:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Przedkładana przez rząd nowelizacja ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji zmierza do poszerzenia zakresu podmiotowego ustawy poprzez objęcie procesem komunalizacji akcji, udziałów spółek powstałych w innej drodze niż komercjalizacja przedsiębiorstwa i w innej drodze niż tryb ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji. A więc rozszerzamy katalog spółek, których akcje mogłyby być poddane procesowi komunalizacji. Jest to jedyna zmiana, jaka została wprowadzona do tego projektu. Dziękuję bardzo.

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Teraz oddam głos Biuru Legislacyjnemu. Bardzo proszę.

**Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym
w Kancelarii Senatu Jakub Zabielski:**

Dziękuję bardzo.

Biuro Legislacyjne przygotowało opinię, w której wskazujemy na pewien problem wiążący się z tą nowe-

lizacją. Proszę państwa, Biuro Legislacyjne zastanawia się, dlaczego ustawodawca dodał przepisy rozszerzające zakres ustawy w zakresie nowych podmiotów, które będą mogły... Jeszcze raz. Proszę państwa, Biuro Legislacyjne zastanawia się, dlaczego dodawane przepisy zostały dodane do działu drugiego ustawy, a więc działu, który dotyczy kwestii związanych z komercjalizacją, a nie do działu piątego nowelizowanej ustawy, tam, gdzie mowa jest o problematyce prywatyzacji bezpośredniej. Szczególnie chodzi mi o rozdział drugi, dotyczący sprzedaży przedsiębiorstwa, wniesienia przedsiębiorstwa do spółki oraz oddania przedsiębiorstwa do odpłatnego korzystania. Skąd to pytanie? Proszę państwa, w uzasadnieniu do projektu ustawy znalazł się zapis – zresztą bardzo słusznie – że umiejscowienie dotychczasowego przepisu, który związany był z przekazywaniem jednostkom samorządu terytorialnego akcji i udziałów spółek w rozdziale dotyczącym komercjalizacji, przesądza o takim, a nie innym zakresie podmiotowym przepisu.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Słusznie.

I teraz pojawia się pytanie: dlaczego ustawodawca, zmieniając zakres art. 4b, formułuje w nim przepisy, które wykraczają poza zakres wyznaczony nam tytułem działu drugiego „Komercjalizacja”? Dlaczego? Proszę państwa, skoro zwróciliśmy uwagę na to, że interpretacja uzależniona jest między innymi od umiejscowienia przepisów w strukturze aktu, co zostało wyraźnie napisane w uzasadnieniu, to wypadaloby, aby ustawodawca był konsekwentny w swoich poglądach. Skoro uznał, że miejsce w strukturze jest ważne, to przepisy, jakie zamierza dodać, powinien zamieścić w tym miejscu aktu normalnego, w którym powinny się one znaleźć. Kwestie związane z rozszerzeniem zakresu podmiotowego powinny się znaleźć, zdaniem Biura Legislacyjnego, w rozdziale drugim działu piątego. Biuro Legislacyjne w swojej opinii zaproponowało dodanie stosownego przepisu art. 50a, który swoim zakresem merytorycznym obejmuje to, co wynika ze znowelizowanego art. 4b. I to jest jedyna uwaga, dotycząca zakresu przedmiotowego i podmiotowego jednostek systematyzacyjnych ustawy. Dziękuję bardzo.

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, prosiłbym o komentarz.

**Sekretarz Stanu
w Ministerstwie Skarbu Państwa
Zdzisław Gawlik:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Panie Mecenasie, dziękuję za pogłębioną analizę. Ja się zgadzam z pana tezą, że systematyka aktu prawnego nie jest bez znaczenia, z systematyki aktu prawnego wywodzimy określone skutki prawne, ale wie pan: z tego typu sytuacjami mamy do czynienia, gdy nowelizujemy akt prawny. Jak pan pewnie zauważył, analizując historię ustawy o komercjalizacji, również przepisy dotyczące komunalizacji spółek, które powstały w drodze komercjalizacji, zostały wprowadzone w toku kolejnych zmian aktu prawnego. Na tamten moment wybrano akurat takie rozwiązanie. Pan sugeruje, żeby kwestie związane z możliwością prywatyzowania spółek, które powstają w drodze wniesienia przedsiębiorstwa do spółki, były przeniesione do tego działu, który konkretnie jest poświęcony metodzie prywatyzacji bezpośredniej, czyli piątego. Jednak problem jest w tym, że trudno, żeby komunalizacja była uznana za metodę prywatyzacji bezpośredniej. Również idąc tokiem pana myślenia, nie zbudujemy doskonałego aktu prawnego, nie jest tak, że ta systematyka na coś nam pozwoli... Wydaje mi się, że literalne brzmienie przepisu zaproponowanego w projektowanej ustawie w sposób jednoznaczny rozstrzyga dylemat, które akcje mogą być przedmiotem komunalizacji. Te, które w pewnym momencie...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

...zostały wykreowane.

Zdaję sobie sprawę, że to rozwiązanie być może nie jest doskonałe. I gdyby tworzono akt prawny od nowa, to być może należałoby zastanowić nad tym, żeby...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Oczywiście, zgoda. Jednak mamy sytuację tego typu, że podejmujemy pewne działania, pewne czynności w czasie obowiązywania aktu prawnego. Dlatego wybraliśmy takie rozwiązanie, które naszym zdaniem jest jak gdyby czytelniejsze z uwagi na to, że w zasadzie w jednym miejscu kumuluje rozwiązania, które są związane z procesem komunalizacji. Tylko w taki sposób mogą to uzasadnić, mogą przedstawić tylko taki punkt widzenia. Zdaję sobie sprawę, że być może nie jest to najdoskonalsze rozwiązanie, ale wybieram rozwiązanie najlepsze z możliwych. Dziękuję bardzo.

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję.

Kto z panów senatorów chciałby zabrać głos w tej sprawie?

Proszę, pan senator Martynowski.

Senator Marek Martynowski:

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, chciałbym spytać, ile jest jeszcze takich spółek, do których właśnie ta ustawa się odnosi.

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Jurcewicz:**

Czy jeszcze któryś z panów senatorów chciałby zabrać głos? Nie.

Wobec tego proszę o odpowiedź na zapytanie pana senatora Martynowskiego.

**Sekretarz Stanu
w Ministerstwie Skarbu Państwa
Zdzisław Gawlik:**

Panie Przewodniczący! Panie Senatorze!

Spółek z większościovym udziałem Skarbu Państwa jest jeszcze osiemdziesiąt, a wszystkich spółek, które w jakikolwiek sposób, z teoretycznego punktu widzenia, mogłyby być przedmiotem komunalizacji, jest około dwustu. Nikt jednak nie pochylił się nad tematem tego, w stosunku do których z tych spółek, z uwagi na przedmiot ich działalności, mogłyby być podjęte działania komunalizacyjne, a jak wszyscy wiemy, grupa spółek, które mogą być przedmiotem komunalizacji, jest ograniczona przedmiotowo. A więc takich ustaleń, ile spółek mogłoby być poddane komunalizacji, nie mamy.

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Nie widzę więcej zgłoszeń.

Nikt nie przejął propozycji pana mecenas, wobec tego przystępujemy do przegłosowania ustawy w takim kształcie, w jakim wpłynęła ona do Senatu.

Kto z panów senatorów jest za jej przyjęciem? Proszę o podniesienie ręki. (6)

Kto jest przeciwny? (2)

Kto się wstrzymał? (0)

Zatem ustawa została przyjęta.

Czy pan senator Śmigieński przyjąłby rolę sprawozdawcy?

(Senator Bogusław Śmigieński: Tak.)

Nie ma innych propozycji.

Dziękuję, Panie Senatorze, dziękuję, Panie Ministrze.

Proszę państwa o chwileczkę przerwy...

(Brak nagrania)

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Jurcewicz:**

Proszę państwa, przystępujemy do rozpatrzenia punktu drugiego na tym posiedzeniu komisji. Jest to rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Bardzo proszę, Pani Minister.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju
Dorota Pyć:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim przewiduje nowelizację ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim wyłącznie – chciałabym to szczególnie podkreślić – w zakresie załącznika do tej ustawy. Projekt ma na celu ułatwienie obywatelom obliczania i dokonywania opłat przewidzianych w ustawie oraz urealnienie określonych w niej stawek. Zmiany dotyczą zmiany jednostek taryfowych na polskie złote oraz urealnienia opłat za niektóre egzaminy dla marynarzy.

Odnosząc się do inicjatywy poselskiej dotyczącej zmiany ustawy o bezpieczeństwie morskim, chciałabym podkreślić, że na poparcie rządu zasługują wszystkie proponowane zmiany. Propozycja posłów ułatwia znacznie procedurę dokonywania opłat administracyjnych przez obywateli dzięki ustaleniu stałych stawek w polskich złotych za poszczególne czynności administracyjne. Ponadto wprowadza zmianę stawek opłat w przypadku niektórych egzaminów dla marynarzy, dostosowując je do nowych wymagań egzaminacyjnych i nowego sposobu przeprowadzania tych egzaminów. Znowelizowanie załącznika do ustawy zlikwiduje utrzymującą się obecnie różnicę w wysokościach opłat administracyjnych, a jednocześnie uprości samą procedurę dokonywania tych opłat przez obywateli, przede wszystkim uwalniając ich od dodatkowych czynności związanych z obliczaniem odpowiedniej kwoty takich opłat.

W związku z tym, że rząd uznaje tę poprawkę za zasadną, chciałabym poprosić o poparcie rekomendowanej przez rząd zmiany. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo. Czy ja dobrze zrozumiałem, Pani Minister... Państwo macie jakąś poprawkę?

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć: Jest to poselski projekt zmiany ustawy o bezpieczeństwie morskim...)

I chodzi tu tylko i wyłącznie o to?

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć: Tak, tak, tylko i wyłącznie o to.)

Dobrze.

Panie Mecenasie, bardzo proszę.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:

Dziękuję bardzo.

Chciałbym zwrócić uwagę państwa na dwie kwestie, które być może warto doprecyzować w związku z nowelizacją przyjętą przez Sejm. Pierwsza kwestia dotyczy tekstu ustawy. Chodzi o to, że nowelizacja obejmowała tylko zmiany w załączniku do ustawy i w związku z tymi zmianami zmieniły się poszczególne części załącznika, jego struktura, a w art. 107a ust. 1 zawarto odesłanie do załącznika, wobec tego zmiany wymaga również ten przepis. Poza tym nasze wątpliwości budzi użycie w ustawie skrótu PLN. Jest to skrót od złotego zapisany w standar-

dzie ISO 4217, w którym wszystkie waluty oraz kruszce mają swoje trzyliterowe symbole. Jednak w aktach prawa powszechnie obowiązującego powinno się używać nazwy własnej, czyli „złoty”, zgodnie z ustawą o Narodowym Banku Polskim. W związku z tym proponujemy, żeby zamiast skrótu PLN używać w załączniku właściwej nazwy waluty. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo.

Pani Minister, prosiłbym o odniesienie się do tych propozycji, które przedstawiło Biuro Legislacyjne Senatu. Jesteśmy za czy przeciw i dlaczego?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo.

Jeżeli mogę, to odniosę się najpierw do kwestii pierwszej poprawki. Chciałabym tutaj coś wyjaśnić. W związku z tym, że w tej chwili pracujemy nad dość szeroką zmianą ustawy o bezpieczeństwie morskim, ta czysto techniczna poprawka będzie automatycznie wprowadzona do ustawy o bezpieczeństwie morskim. My znamy tę kwestię. A więc do tego chciałabym się pozytywnie ustosunkować. Pewne moje wątpliwości budzi kwestia związana ze zmianą skrótu PLN na „złoty”, z tego względu, że jednak w obrocie międzynarodowym ten PLN dość dobrze się sprawdza. Proszę zobaczyć, że przechodzimy z jednostki taryfowej, która do tej pory obliczana jest – i tak będzie, bo mamy ją w innych ustawach, na przykład w ustawie o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki – w oparciu o koszyk pięciu walut. W związku z tym skrót PLN jest może bardziej transparentny, jeżeli chodzi o pobieranie opłat za egzaminy od osób obcych, czyli spoza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Mogę posłużyć się odniesieniem na przykład do ustawy – Kodeks morski, w której art. 33 występuje skrót PLN; dotyczy to akurat rejestru okrętowego, tam też są opłaty. Pozwoliłam sobie zbadać akty normatywne, które są... No, być może to jest aż zbyt duży argument, ale powiem, że skrót PLN użyty został ponad dwadzieścia dwa tysiące razy w różnych aktach normatywnych rangi ustawy, w rozporządzeniach, w uchwałach i obwieszczeniach. A więc jest to dość delikatna kwestia, dlatego że nie ma żadnej wykładni na temat tego, w którym kierunku pójść. Skoro chodzi o opłaty, gdzie wchodzi w grę jakiś obcy element, to są argumenty za tym, żeby zostać przy skrócie PLN, jak myślę. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo.

Panie Mecenasie, powtarza się to dwadzieścia dwa tysiące razy. To jest argument. Czy będzie pan jeszcze bronił swojej drugiej propozycji?

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:

Nie chcę bronić tej propozycji, bo oczywiście to nie jest kwestia, od której ustawa się zawali, ale zdecydowana większość ustaw – mówmy o aktach prawa powszechnie obowiązującego, a nie o obwieszczeniach, uchwałach czy innych przepisach wewnętrznych – wykorzystuje określenie „złoty”, bo taka jest nazwa waluty polskiej. I na przykład nie piszemy w ustawach „EUR”, chociaż taki jest skrót ISO nazwy waluty europejskiej, tylko „euro”, nie piszemy „AUX”, ale „złote”, jeżeli coś jest wyrażone w zlocie. No, ale oczywiście jest to kwestia tylko i wyłącznie terminologiczna. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo.

Zatem może spytam, czy dobrze zrozumieliśmy, Pani Minister, zanim otworzę dyskusję: opinia o poprawce pierwszej jest pozytywna, natomiast o tej drugiej...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To prosiłbym o precyzyjne stanowisko. Czy pani pozytywnie się odnosi do pierwszej poprawki? Pani komentarz na temat drugiej słyszeliśmy, ale proszę jeszcze powiedzieć, czy popiera pani poprawkę pierwszą, czy ją akceptuje, żeby członkowie komisji mieli jasność w tej sprawie.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:

Jeżeli można... Nie akceptuję tej propozycji tutaj, kiedy jest związana ze zmianą załącznika do ustawy o bezpieczeństwie morskim. Ta sugestia będzie uwzględniona podczas zmiany w ustawie o bezpieczeństwie morskim, kompleksowej zmiany, nad którą w tej chwili pracujemy. Nie tutaj, nie podczas wprowadzania tej zmiany, ale podczas wprowadzania kompleksowej zmiany ustawy o bezpieczeństwie morskim, którą przygotowujemy.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję.

Proszę bardzo, pan senator Zaborowski.

Senator Roman Zaborowski:

Króciutkie pytanie. To są nowe stawki, opłaty za egzamin... To znaczy nie wszystkie są nowe, niektóre pozostają bez zmian, a niektóre są nowe. I w niektórych przypadkach wzrost opłaty jest bardzo, bardzo duży. Dla przykładu...

(Głos z sali: Odnowienie dyplomu.)

Właśnie, odnowienie dyplomu; to jest pkt 5 i 10. Koszt tego wynosił 150 zł, teraz jest to 500 zł. W przypadku dyplomu pilota morskiego było to 150 zł, a teraz będzie 800 zł. Chciałbym, żeby pani minister się odniosła właśnie do takich przykładów, żeby uzasadniła takie drastyczne, procentowo bardzo wysokie podniesienie tych opłat.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Bardzo proszę, Pani Minister.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć: Dziękuję bardzo za pytania. Pozwolę sobie oddać głos przewodniczącemu Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich i poprosić go o wyjaśnienie.)

Proszę bardzo.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich Cezary Łuczywek:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Panowie Senatorowie!

W większości przypadków są to jednak niewielkie podwyżki stawek. W kilku przypadkach – dotyczy to tylko najwyższych rangą oficerów na statku, osób z poziomu zarządzania, kapitanów i starszych oficerów – one rzeczywiście są większe; w jednym przypadku, czyli pilotów, jest radykalna podwyżka, na 800 zł. Niestety, podczas przygotowań ustawy w 2011 r. kompletnie nie doszacowano tych opłat i w tej chwili Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna, która zajmuje się tymi egzaminami, po prostu nie może dopiąć budżetu. Zaproponowane stawki są rozsądne. Przypomnę, że piloci, którzy zdają egzaminy, robią uprawnienia raz na pięć lat, a zarabiają miesięcznie po kilkadziesiąt tysięcy zł. Wydanie 800 zł na egzamin raz na pięć lat na pewno nie obciąży ich budżetu. Nie uważamy, żeby to była zbyt duża podwyżka. Większość tych podwyżek wygląda tak, że jest to na przykład zmiana ze 100 zł na 150 zł, a najniższych stanowisk na statku, a mianowicie kucharzy czy marynarzy, te podwyżki w ogóle nie dotyczą.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo.

Pani Minister, ja jeszcze chciałbym zapytać, jak daleko zaszło opracowywanie tego nowego dokumentu czy nowelizacji, w której pani by widziała miejsce dla pierwszej uwagi pana mecenasa? Dziękuję.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:

Prace nad tym są na dosyć zaawansowanym etapie z tego względu, że główne zmiany, które wprowadzamy, związane są przede wszystkim z zapewnieniem skuteczności konwencji o pracy na morzu oraz dyrektywy Unii Europejskiej, której termin, jeżeli chodzi o wprowadzenie krajowych środków wykonawczych do prawa polskiego, upływa nam 20 sierpnia tego roku. W związku z tym pilotujemy to i staramy się bardzo mocno, żeby te zmiany weszły jak najszybciej.

Jeżeli mogę, to uściślę tutaj jeszcze odpowiedź, której udzielił na pytanie pana senatora pan Cezary Łuczywek. Chciałabym podkreślić jedną kwestię. Zmiany opłat za egzaminy, które tutaj wprowadzono, są związane również z tym, że w 2012 r. weszły zmiany w konwencji STCW z Manili, a te zmiany wymagają od wszystkich państw stron konwencji STCW prowadzenia egzaminów na dużo wyższym poziomie; chodzi tu również o egzaminy praktyczne. Te wszystkie wymogi, które są wprowadzane legislacją międzynarodową, wiążą się i z tym, że Polska jest zobowiązana do tego, żeby spełniać określone standardy. Te standardy są coraz wyższe, generują one też konkretne środki. Wszystkie kwoty, które są tutaj podane, w zasadzie równoważą prace, jakie w tym zakresie musi wykonać Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo.
Czy są jeszcze pytania?
Bardzo proszę, pan senator Martynowski.

Senator Marek Martynowski:

Dziękuję bardzo.
Pani Minister, chciałbym o coś dopytać. Kiedy ostatnio były zmieniane te stare stawki, w którym roku?

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Proszę bardzo.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich Cezary Łuczywek:

One były ustalone w 2011 r., ale pozostały właściwie od roku 2000, od roku...

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć: Od 2001 r.)

...od 2001 r., kiedy weszła w życie pierwsza ustawa o bezpieczeństwie morskim. Tak że to już czternaście lat.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo.
Czy są jeszcze pytania? Nie ma.

Wobec tego, że nikt nie przejął sugestii pana mecenas dotyczących poprawek, przystępujemy do głosowania nad ustawą o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim w takim kształcie, w jakim wpłynęła do Senatu.

Kto z panów jest za? Proszę podniesienie ręki. (7)

Dziękuję bardzo.

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (2)

Na te głosy zawsze możemy liczyć.

Dwóch senatorów wstrzymało się od głosu, ale ustawa została przyjęta.

Senatorem sprawozdawcą będzie... Czy tej roli podejmie się pan senator Zaborowski?

(Senator Ryszard Zaborowski: Bardzo chętnie.)

Nie ma innych propozycji. Dziękuję bardzo.

Pani Minister, dziękuję bardzo. Dziękuję też osobom towarzyszącym.

Trzydzieści sekund przerwy, proszę państwa, i przystępujemy do rozpatrywania kolejnego punktu.

(Przerwa w obradach)

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Szanowni Państwo, przystępujemy do realizacji punktu trzeciego porządku obrad obecnego posiedzenia Komisji Gospodarki Narodowej.

Punktem tym jest rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym.

Bardzo proszę o zabranie głosu pana Zbigniewa Klepackiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju. Bardzo proszę, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Klepacki:

Panie Przewodniczący! Panowie i Panie Senatorowie! Wysoka Komisjo!

Przedmiotem tej ustawy, to znaczy ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym, są cztery podstawowe sprawy. Pierwsza to finansowanie działalności zarządcy infrastruktury kolejowej, ustanowienie nowych zasad tego finansowania z uwagi na potrzebę właściwego wdrożenia wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Polska przegrała sprawę przed tym trybunałem. Stwierdził on, że Rzeczpospolita Polska jest odpowiedzialna za różne uchybienia. Chodzi o brak środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszania kosztów dostępu do infrastruktury i wielkości opłat za ten dostęp, a także o umożliwienie tego, żeby przy obliczaniu opłaty za dostęp do infrastruktury wliczano do tej opłaty koszty, które nie są bezpośrednio związane z wykonywaniem przewozów pociągami, jak na przykład koszty pośrednie, finansowe itd., co jest niezgodne z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE.

Pierwszy element dotyczy właśnie doprowadzenia tej sprawy do stanu właściwego i takie rozwiązania zostały zaproponowane w tej ustawie. Z tym się wiąże również zmiana ustawy o Funduszu Kolejowym i przeniesienie w 2014 r. w ramach tego funduszu 500 milionów zł, które pierwotnie były przeznaczone na wykup akcji PKP PLK,

na zbilansowanie zarządcy, czyli PKP PLK. Innymi słowy, ponieważ musimy obniżyć stawki za dostęp, robi się pewna wyrwa w finansach PLK. Ta wyrwa zostanie wypełniona dzięki środkom, które wcześniej były przeznaczone na wykup akcji przez PLK. One teraz zostaną przeznaczone na zbilansowanie i na bieżące funkcjonowanie PKP PLK. Pozostałe dwa elementy również są ujęte w tej ustawie. Chodzi chociażby o usunięcie luki w prawie polegającej na braku regulacji w sytuacji, kiedy prezes Urzędu Transportu Kolejowego odmówi zatwierdzenia proponowanych przez zarządcę stawek za dostęp do infrastruktury. Obecnie ustawa nic na ten temat nie mówi; proponowane zapisy stanowią, że w przypadku takiej odmowy stosowane są stare zasady – do momentu, kiedy zostaną przyjęte nowe. I ostatnia sprawa. Otóż jest tu podjęta próba uporania się z pewnym sztucznym generowaniem nieuzasadnionych strat finansowych po stronie zarządcy infrastruktury, albowiem obecnie jest tak, że... Przepis powoduje wykreślenie art. 15 ust. 7 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego PKP SA. Przepis ten zakłada, że środki z budżetu państwa przeznaczone na finansowanie linii kolejowych o znaczeniu państwowym zwiększają kapitał zakładowy spółki PKP PLK, a związane z tym akcje przejmuje Skarb Państwa. Innymi słowy, wszystkie inwestycje, które się dzieją w PKP PLK, powodują wzrost amortyzacji i generują taką sztuczną stratę w działalności PKP PLK. To są podstawowe elementy, które są zmieniane tą ustawą.

W dniu 12 lutego Biuro Analiz Sejmowych wydało opinię, że projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej. 14 marca odbyło się posiedzenie podkomisji infrastruktury w celu omówienia uwag, a 19 marca Komisja Infrastruktury postanowiła przekazać projekt do drugiego czytania. I po drugim czytaniu trafiło to do państwa.

(Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz: Dziękuję bardzo, Panie Ministrze...)

A, chciałbym jeszcze dodać, że zostaną pewnie zgłoszone pewne poprawki czyszczące do tej ustawy, bardziej redakcyjne, wyjaśniające jakby pewne niezręczności językowe, ale to już zostanie zrobione w trakcie posiedzenia Senatu.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo.

Pragnę przywitać także stronę społeczną. Chciałbym poinformować zebranych, że są obecni przedstawiciele Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, czyli przewodniczący, pan Henryk Grymel – mam nadzieję, że dobrze przeczytałem nazwisko – pan Jacek Prętki oraz sekretarz Sekcji Krajowej, pan Stanisław Kokot. Witam też pana prezesa Paszkiewicza – nie podpisał się, ale widzę, że jest obecny.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dzień dobry, Panie Prezesie. Nie chciałem pana wymieniać, bo nie wiem, czy pan jest służbowo...

(Wesołość na sali)

Oczywiście żartuję. Przepraszam najmocniej, ale dzisiaj jest 1 kwietnia, więc tak przy okazji... Pan mi wybaczy.

Jest także obecny członek zarządu, pani Maria Wasiak. To są wszystkie osoby, które są tutaj podpisane, plus jedna niepodpisana.

Przechodzimy do informacji pana mecenas na temat tej ustawy.

Panie Mecenasie, oddaję panu głos.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:

Dziękuję bardzo.

Chciałbym zwrócić uwagę komisji tylko na dwie dość podobne kwestie.

Pierwsza dotyczy art. 33 ust. 8a, to jest art. 1 pkt 1 lit. b noweli. W tym przepisie uregulowano sytuację, w której prezes UTK odmówił zatwierdzenia stawek opłaty podstawowej albo dodatkowej. I w tej sytuacji ma znaleźć zastosowanie ust. 8a, który modyfikuje zasadę ogłaszania takich stawek i zakazuje ich zmiany. Jednak przepis art. 8b pkt 2 wymaga zmiany, ponieważ, po pierwsze, jest niezgodny z zasadami techniki prawodawczej, a po drugie, jego praktyczne zastosowanie może powodować wątpliwości. Jest on sprzeczny z zasadami techniki prawodawczej, ponieważ punkt, co do zasady, jest jednostką jednozdaniową. Punkt w obrębie ustępu czy paragrafu jest częścią zdania złożonego, więc nie może składać się z kilku zdań rozpoczynających się od dużych liter, a kończących kropką. To po pierwsze. Po drugie, to odesłanie do ust. 9 i ust. 9a jest nieprecyzyjne; nie wiadomo, w jakim zakresie te przepisy stosować. I dlatego w opinii jest zawarta propozycja poprawki.

Druga kwestia dotyczy art. 38a ust. 3 ustawy, to jest art. 1 pkt 3 noweli. To przepis, który określa elementy umowy o dofinansowanie działalności zarządcy kolejowego z budżetu. Chodzi o pkt 5 tego przepisu. Również ten przepis jest wadliwy z tego samego powodu, czyli z takiego, że złożony jest z kilku zdań w sensie gramatycznym – to po pierwsze. Po drugie, użyto tutaj czasownika modalnego „powinien”, „w umowie powinny się znaleźć”... itd. Użycie takiego czasownika, którego w ogóle nie powinno się używać w tekście normatywnym, powoduje, że nie wiadomo, czy są to elementy umowy, które mają charakter fakultatywny, czy są to elementy, które muszą w takiej umowie się znaleźć, czyli bez tych elementów umowa nie może być zawarta. W związku z tym proponujemy, żeby ten przepis został podzielony na trzy podpunkty zgodnie z tym, ile jest w nich zdań. Poza tym proponujemy zrezygnować z czasownika modalnego „powinno się” i zamiast tego uznać, że są to elementy, które muszą być zawarte w takiej umowie. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Szanowni Państwo, chciałbym tylko poinformować panów senatorów, że faktycznie zostały złożone propozycje czyszczące na moje ręce oraz pana mecenas. One są w pewnym stopniu zbieżne z tym, o czym mówi pan mecenas, tylko z tego, co ja czytam w jednej i w drugiej

propozycji, w pewien sposób różnią się zapisy. A więc, zanim panowie senatorowie zabiorą głos, miałbym taką propozycję: w przyszłym tygodniu mamy posiedzenie Senatu, więc prosiłbym pana ministra i pana mecenasa, aby z odpowiednimi służbami skonsultowano te zapisy, bo one zmierzają do tego samego, tylko inaczej są zapisane. Chciałbym uniknąć dzisiaj głosowania nad poprawkami, które mogą budzić wątpliwości także u strony je wnoszącej. Zatem proszę, abyście państwo to skonsultowali, a ja podejmę się trudu zgłoszenia tych poprawek w czasie debaty. Czasowo to niczego to nie zmienia, bo i tak ustawa wyszłaby z Senatu w przyszłym tygodniu, a lepiej będzie, jak państwo uzgodnią to wspólnie. Kiedy zbierze się komisja podczas posiedzenia, forma tych poprawek będzie już ostateczna, będą uzgodnione.

Otwieram dyskusję.

Szanowni Panowie Senatorowie, jest pan prezes Paszkiewicz, który listę już podpisał, więc można by o coś go zapytać. Bo w istocie, jeżeli przejrzymy opinię, zobaczymy, z jakiego też powodu ustawa została wniesiona. Mówi się w wyroku o braku zachęt do zmniejszania kosztów zapewnienia infrastruktury kolejowej i wielkości opłat za dostęp do infrastruktury oraz pobieranie tych opłat w oparciu o koszty. Zatem wypadałoby zapytać – jeżeli panowie nie mają pytań, to ja o to zapytam – Panie Prezesie, czy ta ustawa pozytywnie wpłynie na funkcjonowanie PKP PLK, czy też mniej pozytywnie będzie wpływać na jego funkcjonowanie?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Panie Ministrze, pozwolę sobie skierować to do pana prezesa, dobrze? No, chyba że pan minister zdecyduje inaczej...

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Klepacki: Ależ nigdy w życiu. Dostosuję się do pana przewodniczącego.)

Bardzo dziękuję.

Panie Prezesie, bardzo proszę o jakiś komentarz, taki naprawdę krótki.

**Prezes Zarządu
Polskich Linii Kolejowych SA
Remigiusz Paszkiewicz:**

Dobrze.

Dzień dobry państwu. Przepraszam za niepodpisanie listy na wejściu. Już ją uzupełniłem, jak pan przewodniczący powiedział.

Szanowni Państwo! Wysoka Komisjo!

Otóż przede wszystkim, tak jak już było tutaj powiedziane w uzasadnieniu, ta zmiana ustawy sankcjonuje sposób finansowania polskich linii kolejowych po zmianie systemu przygotowania i wprowadzania w życie stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej. Są tu, że tak powiem, dwa elementy europejskie. Niejako automatycznie nakłada się na państwo, na Skarb Państwa, obowiązek uzupełnienia kosztów zarządcy infrastruktury ponad różnicę wynikającą z pokrycia częściowego ze stawek od przewoźników. Drugi element polega na tym, że stwarza się system tak zwanych zachęt, o których braku była mowa w wyroku trybunału. A więc dochodziłoby do nałożenia pewnego kagańca kosztowego na zarządcę infrastruktury,

jednocześnie zobowiązując go do podnoszenia parametrów infrastruktury, co ma służyć i powinno dobrze służyć przede wszystkim rozwojowi transportu kolejowego szeroko pojętemu.

Przekuwanie tego na praktykę też obejmuje dwa podstawowe elementy. Pierwszy to jest taki program efektywnościowy, który prowadzimy w Polskich Liniach Kolejowych już od zeszłego roku, a więc zaczęliśmy jeszcze przed propozycją zmiany tej ustawy. Nie zdradzając szczegółów, powiem, że zrealizowaliśmy w pierwszym roku ten program w 130% w zestawieniu z założeniami, czyli o tyle obniżyliśmy bezpośrednio koszty funkcjonowania. Oczywiście jest tutaj dużo takich *quick wins*, które zwykle przy uruchamianiu tego typu programów występują. Mamy to rozpisane na kolejne dwa lata, w tym oczywiście na rok 2014 i 2015, i myślę, że... To znaczy nie ma w tej chwili sygnału, żeby w tym zacieśnianiu kosztowym coś miało pójść nie tak, jak założyliśmy w tym planie. Plan został zaakceptowany i przez radę nadzorczą, i przez walne zgromadzenie Polskich Linii Kolejowych. A więc to jeden element. Drugi element to są zapisy dotyczące umowy o dofinansowaniu, o której jest mowa w tej zmianie ustawy. Są tam zachęty w postaci... Teraz na przykład jest taka pierwsza jednoroczna umowa, gdzie są pewne zachęty, czyli narzucenie nam pewnych parametrów, których musimy dotrzymać w zamian za pieniądze przekazane z budżetu państwa czy z Funduszu Kolejowego. I też jesteśmy rozliczani z tego w cyklu miesięcznym. To znaczy dostajemy zaliczkę na miesiąc, a po miesiącu raportujemy, jaki efekt został uzyskany dzięki temu dofinansowaniu. Myślę, że to tyle w tej chwili. Dziękuję bardzo.

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Mam jeszcze jedno pytanie. Czy w świetle obniżania kosztów, stawek itd., czyli generalnie zachęt, nie będzie to wpływało na poziom inwestycji? Chodzi oczywiście o pieniądze na te inwestycje.

**Prezes Zarządu
Polskich Linii Kolejowych SA
Remigiusz Paszkiewicz:**

Inwestycje finansowane są jakby odrobinę z boku tego bilansu dotyczącego bezpośrednich kosztów utrzymania i w dużej części administracyjnego, więc ta zmiana nie dotyka w ogóle finansowania programu inwestycyjnego Polskich Linii Kolejowych.

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze pytania? Nie ma.

Wobec tego przystępujemy do głosowania nad ustawą o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komer-

cjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym w takim kształcie, w jakim ją otrzymaliśmy.

Kto z państwa jest za? Proszę o podniesienie ręki. (7)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (2)

Powtórzę: na te głosy możemy zawsze liczyć.

(Wesołość na sali)

Proszę państwa, teraz pozostało wyznaczenie sprawozdawcy.

Podjęmę się tej roli, jeżeli nie będzie innych propozycji kolegów senatorów. Nie ma, wobec tego ja będę sprawozdawał.

Dziękuję bardzo. Dziękuję za przybycie państwu, dziękuję panu, Panie Ministrze, oraz osobom towarzyszącym, a także panu prezesowi, i przedstawicielom związków zawodowych. Dziękuję.

Zamykam posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej.

(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 43)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii