



SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Posiedzenie
Komisji Samorządu Terytorialnego
i Administracji Państwowej (234.)
w dniu 5 maja 2015 r.

VIII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o samorządzie powiatowym (druk senacki nr 886, druki sejmowe nr 3250 i 3314).
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo energetyczne (druk senacki nr 887, druki sejmowe nr 3232, 3319 i 3319 A).

(Początek posiedzenia o godzinie 16 minut 01)

(Posiedzeniu przewodniczy zastępca przewodniczącego Stanisław Iwan)

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Iwan:

Proszę państwa, otwieram posiedzenie Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej.

W porządku obrad mamy dzisiaj dwa punkty. Pierwszy punkt dotyczy ustawy o zmianie ustawy o samorządzie powiatowym, a drugi ustawy o zmianie ustawy – Prawo energetyczne.

Proszę państwa, przystępujemy do rozpatrzenia punktu pierwszego.

Witam przybyłych gości. Witam senatorów oraz panią poseł, przedstawiciela sprawozdawców.

Może najpierw o zabranie głosu poprosimy panią poseł.

(Poseł Dorota Rutkowska: Panie Senatorze, ale ja jestem w związku z punktem drugim...)

Przepraszam najmocniej. Dobrze, to w takim razie zawniemy od przedstawicieli ministerstwa. Zdaje się, że pani dyrektor...

(Głos z sali: Ale również do drugiego punktu...)

Też do drugiego... W takim razie pani legislator zabierze głos.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Renata Bronowska:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący, aczkolwiek wypowiedź Biura Legislacyjnego będzie krótka. Biuro Legislacyjne nie zgłasza uwag do tej ustawy.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Iwan:

Dobrze.

Ustawa dokonuje zmiany... Chodzi o organizację i zasady funkcjonowania starostwa powiatowego, które określa regulamin organizacyjny. Art. 2: „Regulaminy organizacyjne starostw powiatowych wydane na podstawie art. 35 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie regulaminów organizacyjnych starostw powiatowych wydanych na podstawie art. 32 ust. 2 pkt 6 ustawy zmienianej w art. 1”. Art. 3: „Ustawa wchodzi

w życie po upływie czternastu dni od dnia ogłoszenia”. Przeczytałem w zasadzie całą ustawę... Do tego sprowadzają się te zmiany. Biuro Legislacyjne, jak słyszeliśmy, nie ma uwag.

Otwieram dyskusję.

Czy ktoś z państwa senatorów chce zabrać głos w tej sprawie?

Proszę bardzo, pan senator przewodniczący Matusiewicz.

Senator Andrzej Matusiewicz:

Dziękuję bardzo.

Ja chciałbym powiedzieć, na czym polega istota tej zmiany. Sam tekst ustawy, że tak powiem, o tym nie mówi. Trzeba odnieść się do dotychczasowych zapisów ustawy o samorządzie powiatowym. Regulamin organizacyjny do tej pory był uchwalany przez radę powiatu na wniosek zarządu powiatu. Grupa posłów zgłosiła nowelizację ustawy; to jest projekt poselski. Nie wiem, czy on był konsultowany na przykład ze Związkiem Powiatów Polskich, a jeśli tak, to w jakim zakresie i co na to związek... No, powoływanie się na to, że podobnie jest w samorządzie wojewódzkim – regulamin organizacyjny urzędu marszałkowskiego uchwała zarząd województwa, a nie sejmik... Podobnie jest, jeżeli chodzi o rady gmin. Uchwalanie regulaminu organizacyjnego funkcjonowania urzędu miejskiego kiedyś, w pierwszej i drugiej kadencji, to była kompetencja zarządu miasta, później prezydentów, wójtów, burmistrzów. No, wydaje się, że uzasadnione jest to, aby to organ wykonawczy decydował o tym, jak ma funkcjonować urząd, który mu bezpośrednio podlega. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Iwan:

Dziękuję bardzo za to uzupełnienie.

Pani legislator ma informacje dotyczące konsultacji, tak? Bardzo proszę.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Renata Bronowska:

Tak. Szanowni Państwo, na etapie prac sejmowych projekt tej ustawy był konsultowany ze Związkiem Powiatów Polskich. W swoim stanowisku związek zaznaczył, że po-

zytywnie odnosi się do propozycji zniesienia kompetencji rady powiatu w zakresie przyjmowania regulaminu organizacyjnego starostwa powiatowego. Była jeszcze taka sugestia, żeby ewentualnie rozważyć, czy uchwalanie tego rodzaju regulaminu nie powinno być w kompetencji samego starosty. Stanowisko związku było pozytywne co do samej intencji.

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Iwan:**

Dziękuję bardzo.

Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos w tej sprawie?

Skoro nie, to zarządzam głosowanie w sprawie przyjęcia ustawy bez poprawek.

Kto z państwa jest za? (9)

Dziękuję bardzo. Jednogłośnie za.

Przechodzimy do kolejnego punktu...

(*Głos z sali: A sprawozdawca?*)

Tak, jeszcze sprawozdawca... Kto z państwa? Andrzej?

Pan przewodniczący Matusiewicz będzie sprawozdawcą.

Zamykam punkt pierwszy.

Przechodzimy do punktu drugiego: ustawa o zmianie ustawy – Prawo energetyczne.

Poproszę przedstawiciela ministerstwa, panią dyrektor, o przedstawienie tych zmian.

(*Głos z sali: Dziękuję bardzo, ale to nie ja...*)

Przepraszam najmocniej. Proszę bardzo, Pani Dyrektor.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

(*Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Beata Leszczyńska:*

To może ja opowiem króciutko?)

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Czekamy na legislatora? Myślę, że możemy zacząć.

Proszę.

Posel Dorota Rutkowska:

Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo! Szanowni Państwo!

Ja króciutko przedstawię ideę projektu zmiany ustawy – Prawo energetyczne. Obecny stan prawny nakłada na gminy obowiązek ponoszenia kosztów oświetlenia wszystkich kategorii dróg. Te przepisy pochodzą z 2003 r., kiedy to zupełnie inaczej wyglądała mapa drogowa naszego kraju – mieliśmy wówczas mniej więcej 2 tysiące 300 km dróg ekspresowych i autostrad mniej. Teraz tych dróg przybyło, a samorządy w dalszym ciągu muszą płacić za oświetlenie wszystkich dróg.

Nowelizacja zmierza do tego, aby gminy płaciły za oświetlenie tych miejsc, które służą mieszkańcom. Oświetlenie dróg o charakterze tranzytowym, regionalnym, przejąłby na siebie generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad. Samorządowcy czekają na te zmiany. Dwa lata trwają dyskusje, są prośby... Mijmy nadzieję, że te nasze wspólne prace potoczą się w dobrym kierunku. Dziękuję bardzo.

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Iwan:**

Dziękuję, Pani Posel.

Teraz poproszę o opinię ministerstwa w tej sprawie.

**Zastępca Dyrektora
Departamentu Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju
Beata Leszczyńska:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo, uważamy, że ten projekt zmierza we właściwym kierunku. Rozwiązanie to jest racjonalne. Generalna dyrekcja będzie finansować oświetlenie części tranzytowej dróg, natomiast to, co służy do obsługi lokalnej, będzie pozostawało w gestii gmin. Tak że jesteśmy jak najbardziej za tym projektem. Dziękuję.

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Iwan:**

No, to dobrze. Myślę, że wszyscy uważają to za bardzo dobre rozwiązanie. Pozwolę sobie na taką uwagę... No ale w tej chwili musimy ogłosić przerwę techniczną, bo są uwagi legislacyjne, ale nie ma legislatora. Musimy poczekać.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

To proszę, bardzo proszę.

Posel Dorota Rutkowska:

Skoro mamy chwilę, to ja może podam troszeczkę informacji statystycznych. Ten problem dotyczy blisko tysiąca czterystu gmin w Polsce i bodajże ośmiu miast na prawach powiatu. Skala problemu jest zatem dość duża. Szacuje się, choć są to szacunki, powiedziałaabym, niedokładne, że chodzi o kwotę około 80 milionów zł rocznie. Te 80 milionów zł mogłoby pozostać w budżetach gmin i zostać spożytkowane na cele lokalne. Dziękuję.

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Iwan:**

Tak, taka analiza była robiona. Przypominam sobie, jak jest u mnie w województwie, w lubuskim. Mniej więcej 1 milion 800 tysięcy zł płaciły gminy, a teraz organ będzie...

Dobrze, czekamy dalej. Trwa przerwa.

(*Przerwa w obradach*)

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Iwan:**

Proszę państwa, mam informację, że pan legislator zjawi się za jakieś dziesięć minut. Żeby nie tracić czasu, może przeprowadzimy dyskusję. Opinia Biura Legislacyjnego jest znana ministerstwu, tak że moglibyśmy podyskutować pod nieobecność legislatora. Ministerstwo Finansów chciałoby przedstawić skutki tej regulacji.

Tak że zaczynamy procedowanie. Myślę, że za chwilę będziemy gotowi na wysłuchanie legislatora.

Czy pan minister chciałby zabrać głos?

Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji
Marek Wójcik:**

Panie Przewodniczący! Panowie Senatorowie! Szanowni Państwo!

Myślę, że ta regulacja jest absolutnym wyjściem naprzeciw oczekiwaniom środowisk samorządowych, a w sposób szczególny – i dlatego tak popieramy tę regulację – tych samorządów, które nie czerpią jakichkolwiek profitów z tego tytułu, że drogi strategiczne, drogi krajowe, przebiegają przez ich tereny. Bo jeszcze rozumiem, że jest jakiś węzeł drogowy, który jest oświetlany i gmina czerpie z tego korzyści... Ale są też takie odcinki dróg krajowych, które przebiegają przez gminy i tam nie ma zjazdów. Ja znam takie dwa odcinki dróg dziś jeszcze krajowe, a za moment autostrad, gdzie w związku z nieprawidłowo wykonywanymi pracami jest ograniczenie prędkości i jest oświetlenie, jest tam ustawione prawie dwieście lamp, a nie ma żadnego zjazdu. Są takie miejsca, gdzie nie ma zjazdu, a jest oświetlenie, ponieważ zagrożenie wynika z faktu, że droga krajowa przebiega przez obszary, gdzie są wody gruntowe. Tam praktycznie bez przerwy jest mgła. Jak tylko się pojawia większa różnica temperatur między nocą a dniem, to natychmiast pojawiają się mgły. Inna sprawa, że większość węzłów była lokowana na obszarach gmin wiejskich, które miały obciążenia kilkuset tysięcy... Dla gminy, której budżet roczny to około 10 milionów zł, te 300 czy 400 tysięcy zł stanowi dziesięć razy tyle, ile ta gmina wydaje w ciągu roku na przykład na kulturę. Całe wydatki na kulturę czy na sport to wydatki rządu kilkudziesięciu tysięcy złotych, podczas gdy takie są opłaty związane z oświetleniem. Tak że z radością przyjmujemy tę propozycję i rekomendujemy jej przyjęcie.

Myślę też, że to jest początek prostowania sytuacji związanej z przekazywaniem dróg i eksploatacją dróg krajowych. Rozmawialiśmy z panem senatorem o tej kwestii, dlatego pozwalałam sobie o niej powiedzieć. Chodzi o przekazywania byłych odcinków dróg krajowych samorządom w związku z budową obwodnic. Trybunał Konstytucyjny przez prawie cały dzień rozpatrywał wniosek dotyczący ustawy, która miała regulować tę kwestię. Ta ustawa została skierowana do Trybunału przez pana prezydenta. Nie było rozstrzygnięcia; za kilka miesięcy będzie drugie posiedzenie. Temat ten wymaga rozstrzygnięcia, gdyż coraz większa jest skala przekazywania tych dróg samorządom gminnym. Z jednej strony to dobrze, bo to świadczy o tym, że są budowane obwodnice, ale z drugiej strony jest tak, że nagle te samorzady są obarczane obowiązkami ponad ich miarę. Pierwszy taki odcinek to był odcinek drogi nr 2 w Sochaczewie. Chodzi o ten słynny wiadukt nad torami kolejowymi w Sochaczewie, w centrum miasta. To był pierwszy odcinek, który obciążył gminę... Ja sobie w ogóle nie wyobrażam, co się tam zadzieje, jak ten wiadukt będzie wymagał remontu. Pamiętam, że kiedyś władze

Sochaczewa wyliczyły, że gdyby trzeba było remontować ten wiadukt, toby przez pięć lat nie mogli wydać z budżetu miasta ani złotówki na nic innego – wszystko poszłoby na remont tego wiaduktu.

Przy tej okazji pojawia się stała kwestia, kwestia przekazywania gminom dróg w określonym stanie technicznym. Gdyby jeszcze te drogi przekazywane gminom były im oddawane po generalnej modernizacji, czyli byłyby w takim stanie, że przez najbliższe kilkanaście lat można było je użytkować bez nakładów majątkowych, to byłaby inna sytuacja. Gorzej, kiedy przy okazji budowy obwodnicy zaniedbywano stary przebieg drogi... Stąd stan techniczny tych dróg był, najdelikatniej mówiąc, nie najlepszy – te drogi od razu po przejściu wymagały nakładów na remont. Ta kwestia na pewno będzie... Ja myślę, że Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju będzie w tej sprawie przedstawiało swój kolejny projekt. Ta sprawa wymaga pilnego rozstrzygnięcia. Dziękuję.

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Iwan:**

Dziękuję bardzo.

Faktycznie, problem jest szczególnie z mostami. Ten *deal* polegający na połączeniu miasta i gminy Zielona Góra – potrzebna była opinia powiatu – został dokonany na takich zasadach, że miasto przejęło stary most na Odrze w Cigacicach, że tak powiem, na swoją własność. Powiat wydał pozytywną opinię, pozbywając się problemu, bo nie stać było powiatu na wykonanie tam jakiegokolwiek remontu. Tam jest w tej chwili ograniczona nośność, ruch wahadłowy. Te problemy, tak jak pan minister tutaj mówi, rzeczywiście często są problemami nie do udźwignięcia dla samorządów.

Teraz Ministerstwo Finansów. Bardzo proszę, Pani Dyrektor.

**Zastępca Dyrektora
Departamentu Gospodarki Narodowej
w Ministerstwie Finansów
Grażyna Kozłowska:**

Szanowni Państwo!

Pozwolę sobie przedstawić stanowisko Ministerstwa Finansów dlatego, że nie ma jeszcze stanowiska rządu do tego projektu. Regulacje dotyczące planowania i finansowania oświetlenia dróg od lat znajdują się w prawie energetycznym. Ministerstwo Finansów wystąpiło do Ministerstwa Gospodarki jako gospodarza prawa energetycznego z prośbą o przygotowanie i procedowanie stanowiska rządu do tego projektu. To wystąpienie miało miejsce 10 kwietnia, ale do chwili obecnej nic mi nie wiadomo na temat prac nad tym stanowiskiem. I dlatego pozwalałam sobie zabrać w tej chwili głos. Gdyby było stanowisko rządu... Stanowisko rządu jest wiążące dla nas wszystkich. Ponieważ go nie ma, pozwolę sobie zabrać i zwrócić uwagę na pewne rzeczy.

Dzisiaj stan prawny jest taki, że podział jest dosyć klarowny: wszystko, co jest drogą ekspresową i autostradą, jest finansowane z budżetu państwa, a właściwie przez

GDDKiA, która jest zasilana z budżetu państwa; wszystkie kategorie dróg poniżej, czyli drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne, są finansowane przez odpowiednie samorządy. Ten projekt zmierza do tego, żeby utrzymać status quo, jeśli chodzi o planowanie i finansowanie oświetlenia dróg ekspresowych i autostrad... to znaczy utrzymać planowanie i finansowanie oświetlenia dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich, a przebudować zakres właściwości, jeśli chodzi o planowanie i finansowanie oświetlenia w zakresie dróg krajowych. Z wyliczeń, które zostały dołączone do tego projektu, wynika, że finansowanie w zakresie, o którym mówi projekt, przeniesione do GDDKiA, będzie wynosiło w ciągu roku w granicach 100 milionów zł, takie są szacunki. My tych szacunków nie sporządzaliśmy, więc nie wiemy, jak one zostały sporządzone. Od razu powiem, że projekt przewiduje wejście w życie tych nowych regulacji trzydzieści dni po uchwaleniu ustawy. Mamy zatem dwie kwestie. Po pierwsze, budżet w tym roku nie przewiduje środków na skutki finansowe tej ustawy, to znaczy na dofinansowanie GDDKiA ponadto to, co jest zaplanowane w budżecie na 2015 r. To po pierwsze.

Po drugie, gdyby ta ustawa weszła w życie od 1 stycznia 2016 r., czyli budżet na przyszły rok w jakiś sposób przewidziałby skutki finansowe, to... Chciałabym zwrócić państwa uwagę na to, że dzisiaj na oświetlenie dróg ekspresowych i autostrad GDDKiA wydaje 130–150 milionów zł rocznie. Jeśli dorzucimy do tego jeszcze te 100 milionów zł, które wynikają z uzasadnienia, na drogi krajowe, to z budżetu państwa do GDDKiA będziemy przekazywać w granicach 250 milionów zł, czyli 0,25 miliarda zł, na oświetlenie. Nie widzimy uzasadnienia... Opowiem krótko o historii regulacji w tym zakresie. Swego czasu było to zadanie zlecone z zakresu administracji rządowej i gminy dostawały pieniądze na finansowanie oświetlenia. W 2004 r. to uległo zmianie – oświetlenie dróg od gminnych po krajowe stało się zadaniem własnym gmin, w związku z czym gminy w 2004 r. dostały zwiększony udział w podatkach. Chodziło o to, aby mogły pokryć koszty wykonania otrzymanego zadania własnego. W tym momencie sytuacja jest taka: gminy w dalszym ciągu, mimo tej zmiany, utrzymują zwiększone wpływy z podatków, a jednocześnie część kosztów im się zdejmuje. W związku z tym wydaje nam się, że skoro już robimy taki krok, to powinny być w pewnym sensie zrewidowane dochody gmin z tytułu wpływów z podatków. To zresztą wynika wprost z art. 167 konstytucji – zmiany w zakresie zadań i kompetencji jednostek samorządu terytorialnego następują wraz z odpowiednimi zmianami w podziale dochodów publicznych. Kierując się tą naczelną regulacją, mówimy tak: jeżeli już, to w tym momencie powinna nastąpić nie tylko zmiana prawa energetycznego, ale także zmiana ustawy o dochodach JST. Niezależnie od tego uważamy, że ten stan, który jest dzisiaj, powinien być utrzymany z tego powodu, że nie ma w budżecie środków na takie wydatki. Zastanawiamy się, na ile racjonalne jest wydawanie z budżetu tak dużej kwoty na oświetlenie.

Ja powiem jeszcze raz, żeby to było zrozumiałe... Jestem upoważniona przez swojego przełożonego do przekazania stanowiska Ministerstwa Finansów; takie stanowisko będzie prezentowane w momencie uzgadnia-

nia stanowiska rządu. Jakie będzie stanowisko rządu? Nie możemy powiedzieć, bo nie wiemy. Ja zostałam zobowiązana do przedstawienia państwu dzisiaj na posiedzeniu komisji takiego aspektu rzeczy. Gminy dostały pieniądze, mają pieniądze... Jeżeli robimy ten ukłon, to powinniśmy również zrewidować wpływy z podatków dla gmin w odpowiedniej proporcji. Niezależnie od tego wszystkiego nie ma możliwości, żeby ta ustawa weszła w życie w tym roku ze względu na ograniczenia budżetowe. Po prostu nie ma takich środków. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Iwan:

Dziękuję.

Chcę pani dyrektor powiedzieć, że od 2004 r. sieć dróg rozrosła się, w ogóle zmieniła się cała sytuacja. W związku z tym z całym szacunkiem dla tego rozumowania, ale wydaje mi się, że, powiedziałbym, ten wąż z kieszeni zanadto wychodzi.

Kontynuujemy dyskusję.

Pan senator, proszę bardzo.

Senator Andrzej Matusiewicz:

Dziękuję bardzo.

Ja też chciałbym się odnieść do wystąpienia pani przedstawicielki ministra finansów. No, Ministerstwo Finansów jak zwykle jest bardzo negatywnie nastawione do samorządów, co się przejawia w stanowiskach do wielu nowelizacji związanych z ustawami samorządowymi czy okołosamorządowymi. Ja nie pamiętam, proszę pani, żeby było tak, że w 2004 r. gminom zwiększono jakiegokolwiek udziału w podatkach. Ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego w tym zakresie nie była nowelizowana. Partycypacja w podatku dochodowym od osób fizycznych, w podatku dochodowym od osób prawnych jest ciągle na tym samym poziomie. Obywatelski projekt Związku Miast Polskich – zebrano ponad sto tysięcy podpisów – został skierowany do Sejmu w 2012 r.; w grudniu 2012 r. przeszedł pierwsze czytanie, powołano podkomisję przy Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, która do tej pory pracuje, ale nie przedłożyła zmian do drugiego czytania. Samorządy wbrew temu, co pani mówi, nie mają na to pieniędzy. Samorządy w większości w ogóle są bardzo zadłużone, są w trudnej sytuacji i nie będą mieć na wkłady własne w perspektywie finansowej 2014–2020.

Stanowisko Ministerstwa Finansów jest zupełnie niezrozumiałe i narusza pewne zasady wnikające także przepisów naszej konstytucji, które mówią o tym, że jeżeli jakieś zadanie się nakłada na samorządy, to powinny iść za tym odpowiednie środki finansowe. Takie same zapisy są w Europejskiej karcie samorządu terytorialnego, którą Polska ratyfikowała w 1992 r., a konkretnie w art. 12 tej karty. W tej komisji jest wielu doświadczonych samorządowców, którzy mają za sobą kilka kadencji w organach uchwałodawczych lub pełnili funkcje marszałków, starostów, burmistrzów bądź wójtów. Wiemy, jak od 1990 r. to wszystko się kształtuje. Przez cały czas samorządom

dokłada się kompetencji, a nigdy za tym nie idą adekwatne środki finansowe. Ta inicjatywa poselska, choć skromna, w pewnym zakresie odciąża samorządowców, nie znajduje żadnego zrozumienia ze strony Ministerstwa Finansów.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Iwan:

Czy pani poseł chciałaby się ustosunkować do tej wypowiedzi?

Posel Dorota Rutkowska:

Panie Przewodniczący, ja mogę powtórzyć to, co pan powiedział. W 2004 r. zupełnie inaczej wyglądała sieć dróg w Polsce. Tam, gdzie było wtedy szczerze pole, teraz przebiegają drogi ekspresowe i autostrady. Za oświetlenie tych dróg płacą samorządy. Tych pieniędzy, które... Rzeczywiście były zwiększone udziały w PIT i w CIT, ale to absolutnie nie wystarcza na obecne potrzeby. Bodajże w 2003 r. było...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To tyle z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Iwan:

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa chce zabrać głos w tej sprawie, czy w zasadzie nie ma już o czym mówić?

Ja się zastanawiam, na ile te poprawki są istotne dla jakości stanowionego prawa. One są bardziej doprecyzowujące. Przy takim niechętnym stanowisku Ministerstwa Finansów... Chodzi o proces legislacyjny, o jego wydłużanie lub niewydłużanie. Chciałbym, żeby na ten temat wypowiedział się pan Michał Gil, pan legislator.

(Głos z sali: Nie ma...)

Czy z punktu widzenia regulaminu niezbędne jest wysłuchanie stanowiska legislatora?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To nie ma wyjścia, proszę państwa. Ja przepraszam państwa w imieniu Senatu za to, co się w tej chwili dzieje, ale ten sam legislator musi być jednocześnie w dwóch miejscach, na posiedzeniach dwóch różnych komisji. Może poczekajmy jeszcze troszkę, bo inaczej będziemy musieli posiedzenie przenieść na jutro i jeszcze raz się zebrać.

(Senator Jadwiga Rotnicka: Czy można?)

Proszę bardzo, pani senator Rotnicka.

Senator Jadwiga Rotnicka:

Ja mam, Szanowni Państwo, pytanie. Tu jest pewien, powiedziałabym, bałagan pojęciowy. I ja w sumie nie wiem, czy to jest w ustawie o autostradach, czy w innej ustawie... Raz mówi się o autostradzie płatnej, raz o drodze krajowej. Dla mnie jest to bałagan nazewniczy, niejednoznaczne nazywanie... Czego właściwie dotyczy ta ustawa? Zwolnienia samorządu z opłaty za oświetlenie... Ale jakiego typu dróg? Gdzie one są zdefiniowane? Ja podejrzewam, że możemy na tym się wyłożyć...

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Iwan:

Rozumiem, że pani senator wnosi, żeby dogłębnie rozpatrzyć te propozycje poprawek, żeby nie było potem wątpliwości przy interpretacji. Dobrze.

Proszę bardzo.

Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Beata Leszczyńska:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Pojęcia... Może inaczej. Autostrada i droga ekspresowa to klasa drogi. Ze względu na funkcje w sieci drogowej różniamy cztery kategorie dróg: drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Jak mówię, to jest rozróżnienie ze względu na funkcję, jaką pełnią w sieci drogowej. Zbiór parametrów opisujących drogę... Tu chodzi o klasę drogi. I mamy tak: autostrady, czyli drogi o najwyższych parametrach technicznych; drogi ekspresowe, porównywalne z autostradami, ale trochę się różnią szerokością w liniach rozgraniczających, odległością między węzłami itp. Potem mamy drogi klasy GP, czyli drogi główne ruchu przyspieszonego, drogi zbiorcze, drogi lokalne i drogi dojazdowe. To są klasy. Im przypisane są pewne konkretne parametry techniczne, stąd może takie trochę zamieszanie. My się odnosimy tutaj do dróg krajowych.

Na mocy ustawy o drogach publicznych wydane jest rozporządzenie Rady Ministrów określające docelowy układ, docelową sieć autostrad i dróg ekspresowych. To jest realizowane teraz, w poszczególnych latach... Mówimy o drogach ekspresowych i autostradach.

(Senator Jadwiga Rotnicka: I to są drogi krajowe?)

Tak, to są drogi krajowe. Autostrady i drogi ekspresowe to są drogi krajowe, tych klas nie ma w innych kategoriach. To odniesienie do ustawy o autostradach płatnych jest celowo przywołane, gdyż na mocy delegacji z tej ustawy zostało wydane rozporządzenie określające, które autostrady są autostradami płatnymi. I tak na przykład A6 nie jest przewidziana jako płatna w tym rozporządzeniu...

(Senator Jadwiga Rotnicka: Czy to rzutuje na wysokość opłaty za prąd, za oświetlenie?)

Nie, nie. Zaraz do tego dojdziemy...

(Senator Jadwiga Rotnicka: To co ma do rzeczy autostrada płatna czy niepłatna, skoro i tak to jest droga krajowa...)

Tak, ale autostrady płatne to są na przykład także autostrady koncesyjne i to byłoby naruszenie warunków umowy koncesyjnej. Dlatego następuje wyłączenie autostrad określonych z mocy delegacji zapisanej w ustawie o autostradach płatnych oraz o KFD. Następuje to rozróżnienie, bo nie możemy naruszyć tego, co jest w umowie koncesyjnej, bo to z kolei groziłoby zdarzeniami odszkodowawczymi w stosunku do Skarbu Państwa.

Sieć wskazana w rozporządzeniu Rady Ministrów określającym sieć autostrad i dróg ekspresowych wydanym z delegacji w ustawie o drogach publicznych jest siecią szeroką, ale zawężoną do autostrad płatnych określonych

poprzez rozporządzenie wydane z delegacji w ustawie o autostradach płatnych. Jeśli państwo popatrzyście na zapisy, które są w tej chwili w tym projekcie, to zauważycie, że w granicach terenu zabudowy... Była na ten temat dyskusja z panią dyrektorką z Ministerstwa Finansów. Teren zabudowy jest zdefiniowany w rozporządzeniu ministra transportu i gospodarki morskiej z 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. W skrócie mówiąc, to jest teren zabudowany lub przewidziany do zabudowy w myśl przepisów o planowaniu przestrzennym. Takie jest tu odniesienie. To świetnie koresponduje z tym punktem, który mówi o planowaniu oświetlenia. Jeśli planujemy obszary do zabudowy, to planujemy również oświetlenie na drogach przebiegających przez te obszary.

Jeśli państwo popatrzyście na przepis lit. c, gdzie jest odniesienie do ustawy... Mówimy o autostradach i drogach ekspresowych rozumianych przez ustawę o drogach publicznych. A więc szeroko wyłączamy z planowania oświetlenia przez gminy autostrady i drogi ekspresowe w terenach zabudowy.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Finansowanie to następny punkt. W lit. d mówimy o częściach dróg przeznaczonych do obsługi lokalnej. Tam, gdzie mamy część drogi przewidzianą dla pieszych lub dla rowerzystów... Tu stosujemy to węższe wyłączenie, odnoszące się tylko do autostrad płatnych.

(Zastępca Przewodniczącego Stanisław Iwan: W pasie ruchu?)

W pasie, tak. Ja wiem, że to jest skomplikowane. Z legislatorami w Sejmie również na ten temat dosyć długo dyskutowaliśmy. To są skomplikowane zapisy; zdajemy sobie z tego sprawę. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Iwan:

Dziękuję bardzo.

(Senator Jadwiga Rotnicka: Ja również dziękuję.)

Panie Ministrze, czy mógłby się pan odnieść do tych propozycji poprawek?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji Marek Wójcik:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Po pierwsze, intencja jest taka – patrzę tu na panią dyrektorkę – żeby wszystkie drogi krajowe, których oświetlenie jest dzisiaj finansowane przez samorządy terytorialne, nie były objęte tym obowiązkiem. Jeżeli przyjąć takie założenie, to ta propozycja poprawki – mówię o poprawce do art. 1 pkt 1, lit. a – ma uzasadnienie... Przepraszam, nie lit. a tylko lit. d. Jak mówię, wówczas ma ona uzasadnienie, bo mówimy o części dróg krajowych przeznaczonych do ruchu pieszych lub rowerów wymagających odrębnego oświetlenia. Oznaczałoby to, że samorządy płacą tylko i wyłącznie za oświetlenie tych dróg krajowych, które...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, ale przy planowaniu i późniejszym finansowaniu jest podobnie, bo to są podobne regulacje. Samorządy płacą za oświetlenie tylko i wyłącznie tych dróg krajowych, wzdłuż których są chodniki lub na przykład ścieżki rowerowe. I to ma swoje uzasadnienie. Natomiast w przypadku pozostałych dróg krajowych ten obowiązek byłby z nich zdjęty. Jeżeli taka jest intencja autorów... Wydaje się, że jest ona racjonalna. Obie propozycje poprawek, zarówno w pkt 2 lit. d, jak i w pkt 3 lit. e, mają swoje racjonalne uzasadnienie.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Iwan:

Dziękuję bardzo za tę opinię.
Proszę bardzo, pan senator Słoń.

Senator Krzysztof Słoń:

Panie Przewodniczący, ja właściwie tak samo odczytuję sens tych propozycji poprawek. Mając trudności z jasną definicją autostrad i dróg ekspresowych w kontekście dróg krajowych, nasz legislator próbuje to uporządkować w tym kierunku, aby oddzielić te drogi, wzdłuż których możliwe jest w ogóle funkcjonowanie... Przecież wiadomo, że ani ścieżka rowerowa, ani ciąg dla pieszych nie może funkcjonować wzdłuż czy w jakiegokolwiek innej konfiguracji z drogą ekspresową i z autostradą. Legislator próbuje to uporządkować. Chodzi o to, żeby tam, gdzie występują tego typu drogi, ciągi piesze i ścieżki rowerowe, gmina nadal ponosiła koszty oświetlenia, jeżeli takowe tam jest zaprojektowane. A jeśli takie ścieżki rowerowe i ciągi piesze nie mogą tam funkcjonować, to trzeba tak ułożyć to definiowanie dróg krajowych...

(Zastępca Przewodniczącego Stanisław Iwan: Ekspresowych.)

...ekspresowych i autostrad, żeby to było jednoznaczne. Legislator wskazuje tutaj na pewien zamęt w definiowaniu tych właśnie dróg. Rozumiejąc tok postępowania legislatora, również skłaniam się do tego, żeby w ten sposób do tego tematu podejść. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Iwan:

Dobrze. Rozumiem, że pan senator jest skłonny przejąć te propozycje poprawek.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie?

(Senator Krzysztof Słoń: Jeśli tylko legislator potwierdzi, że taki jest jego zamysł.)

Dobrze.

(Rozmowy na sali)

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Iwan:

Pan minister? Proszę.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji Marek Wójcik:

Jeśli państwo pozwolą... Kiedyś w parlamencie usłyszałem takie zdanie: tylko jedno ze zwierząt, to, które muczy, nie zmienia zdania. Po analizie tego dokumentu chciałbym skorygować swoje wcześniejsze wystąpienie.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Iwan:

Panie Ministrze, to może niech pan legislator, którego, że tak powiem, wyrwałem na chwilę z posiedzenia komisji, wypowie swoje zdanie, a potem głos zabierze pan minister. Dobrze?

(Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Michał Gil: Czy mam pokrótce skomentować swoje uwagi do ustawy?)

Tak. I uzasadnić, powiedzieć, czy one są, że tak powiem, krytyczne itp.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Michał Gil:

Te propozycje poprawek mają charakter redakcyjny. Jeżeliby się okazało, że ustawa przejdzie w takim brzmieniu, jakie jest obecnie, ustawa prawdopodobnie zafunkcjonuje, ale... To nie zmienia to faktu, iż w moim przekonaniu jest ona wadliwie napisana.

A teraz uwagi. W art. 18 ust. 1 pkt 2 w lit. c i d jest mowa o autostradach i drogach ekspresowych – w lit. c zostały one zdefiniowane jako autostrady i drogi ekspresowe w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, natomiast w lit. d w rozumieniu ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym. Wysoka Komisjo, ustawa o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym nie wprowadza odrębnego rozumienia autostrad i dróg ekspresowych. Tam nie ma takiej definicji. Tam jest co prawda pewien skrót – ilekroć w ustawie pojawia się wyraz „autostrady”, należy to rozumieć to jako autostrady płatne – ale to nie zmienia faktu, że ta autostrada to jest ta sama autostrada, o której mowa w ustawie o autostradach i drogach ekspresowych. Gdyby było inaczej, należałoby jakoś to zdefiniować w ustawie o autostradach płatnych, to znaczy powiedzieć, ile pasów ruchu ma autostrada itd. A tego tam nie ma. W przypadku dróg ekspresowych jest to jeszcze bardziej widoczne, bo w tym przypadku nie ma nawet tego skrótu. A zatem adresat normy prawnej, próbując odszukać, jaka jest treść pojęcia „droga ekspresowa” w ustawie o autostradach płatnych, i tak musi skorzystać z ustawy o drogach publicznych. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz. Art. 18 ust. 1 pkt 2 lit. d – podobna sytuacja dotyczy lit. f w pkt 3 – mówi o tym, że gmina odpowiada za planowanie oświetlenia znajdującego się na terenie gminy części dróg krajowych innych niż autostrady i drogi ekspresowe w rozumieniu ustawy o autostradach płatnych przeznaczonych do ruchu pieszych lub rowerów wymagających odrębnego oświetlenia. Wysoka Komisjo, zarówno au-

tostrady, jak i drogi ekspresowe na mocy swojej definicji nie mogą mieć takich części, które są przeznaczone do ruchu pieszych lub do ruchu rowerów. Gdyby ta droga zawierała w sobie takie elementy, przestałaby być drogą ekspresową lub autostradą. Ona zachowałaby status drogi krajowej, ale już nie byłaby ani drogą ekspresową, ani autostradą. Do czego zmierzam? W związku z tym należałoby w pkt 2 w lit. d oraz w pkt 3 w lit. e zrezygnować z tego warunku, to znaczy wykreślić fragment, który dotyczy autostrad i dróg ekspresowych wymagających odrębnego oświetlenia, gdyż one nigdy nie będą przeznaczone do ruchu pieszego lub rowerów. Poza tym proponowałbym skreślenie tego dookreślenia. Jeżeli z przepisu lit. d i z lit. e usuniemy zapis o autostradach i drogach ekspresowych w rozumieniu ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym, to nie ma sensu, żeby w pkt 2 lit. c oraz w pkt 3 lit. d próbować odróżniać je poprzez sformułowanie, że chodzi autostrady i drogi ekspresowe w rozumieniu ustawy o drogach publicznych. Żeby wzmocnić swoją argumentację, zwrócę uwagę na fakt, że ten sam przepis mówi o drogach gminnych, powiatowych, wojewódzkich i, że tak powiem, nie próbuje twierdzić, że są to drogi w rozumieniu ustawy o drogach publicznych. Żeby zachować pewną spójność terminologiczną i konsekwencję, należałoby zrezygnować z tego odesłania.

Gdyby komisja nie podzieliła mojego stanowiska dotyczącego tej części przepisów, która mówi o tych chodnikach i ścieżkach rowerowych, to proponowałbym, aby przepis art. 18 pkt 2 lit. d i pktu 3 lit. e mówił o autostradach płatnych i płatnych drogach ekspresowych, a nie autostradach i drogach ekspresowych w rozumieniu ustawy o autostradach płatnych i o Krajowym Funduszu Drogowym. Dlaczego? Z tego względu, o którym mówiłem na początku – dlatego że ustawa o autostradach płatnych i krajowym funduszu nie definiuje tych dróg. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Iwan:

Dziękuję bardzo.
Teraz poproszę pana ministra.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji Marek Wójcik:

Szanowni Państwo!

Pozwolę sobie na korektę swoich wcześniejszych wypowiedzi. Mam przed oczami art. 18 prawa energetycznego, z którego wynika jasno, że... Gdyby zechcieć skorzystać z uwagi pana legislatora, to poszerzylibyśmy obszar zadań własnych gminy o planowanie oświetlenia znajdującego się na terenie tej gminy w częściach dotyczących autostrad i dróg ekspresowych w rozumieniu ustawy z dnia 27 października o autostradach płatnych, a także finansowania oświetlenia znajdujących się na terenie gmin autostrad i dróg ekspresowych. Dzisiaj bowiem w zadaniach własnych gminy mamy wyłączenie dotyczące autostrad i dróg ekspresowych. I to jest ust. 3 art. 18 prawa energetycznego.

Aktualne zapisy nie zobowiązują samorządów gminnych ani do planowania oświetlenia na autostradach i drogach ekspresowych, ani tym bardziej oświetlenia tychże autostrad i dróg ekspresowych. W związku z tym ta uwaga nie ma charakteru czysto redakcyjnego, tylko czysto merytoryczny, gdyż obciąża gminy dodatkowymi zadaniami związanymi i z planowaniem oświetlenia, i z finansowaniem oświetlenia autostrad i dróg ekspresowych w rozumieniu ustawy o drogach publicznych. Ja nie odnoszę się do tych uwag ogólnych dotyczących tego, jaką podstawę prawną przyjmujemy, które prezentował pan legislator, bo one akurat mają charakter czysto redakcyjny. Moim zdaniem przyjęcie tych ewentualnych poprawek dodatkowo obciąża samorządy, a nie odciąża.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Iwan:

Pan legislator chce zabrać głos.
Proszę bardzo.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Michał Gil:

Wydaje mi się, że moja propozycja poprawki nie wpłynie na meritum ustawy. I zaraz spróbuję wytłumaczyć dlaczego. Dotychczas przepis brzmi tak: przepisy ust. 1 pkt 2 i 3 nie mają zastosowania do autostrad i dróg ekspresowych w rozumieniu przepisów o autostradach płatnych. Planowany art. 18 pkt 2 lit. c mówi o tym, że planowanie oświetlenia znajdującego się na terenie gminy – to są te zadania gminy – dróg krajowych innych niż autostrady i drogi ekspresowe, a więc również autostrad płatnych i dróg ekspresowych płatnych, przebiegających w granicach terenu zabudowy... Mamy tutaj do czynienia z sytuacją, w której drogi krajowe są finansowane wtedy, kiedy przebiegają w granicach terenu zabudowy, a w przypadku autostrad i dróg ekspresowych nie ma tego planowania i finansowania na podstawie przepisu lit. c.

Przechodzimy teraz do przepisu lit. d. Część dróg krajowych innych niż autostrady i drogi ekspresowe w rozumieniu ustawy o autostradach płatnych przeznaczonych do ruchu pieszych lub rowerów wymagających odrębnego oświetlenia... Chodzi tutaj o te drogi krajowe, które nie są autostradami płatnymi i które przeznaczone są do ruchu pieszych lub rowerów wymagających odrębnego oświetlenia.

(Głos z sali: W części...)

W części, tak. Jak powiedziałem, autostrada płatna tak jak każda inna autostrada nigdy nie będzie przeznaczona do ruchu pieszych lub rowerów wymagających odrębnego oświetlenia. W związku z tym fragment przepisu „innych niż autostrady i drogi ekspresowe płatne” jest zbędny.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Iwan:

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji Marek Wójcik:

Ja nie czuję się przekonany i w dalszym ciągu twierdzę, że intencją wnioskodawców – tak ja odbieram intencje wnioskodawców; jest tu na szczęście przedstawiciel wnioskodawców, który w razie czego może to skorygować, jeżeli nie mam racji – było to, aby samorządy terytorialne nie płaciły za planowanie i oświetlenie części dróg krajowych, tej części dróg krajowych, które nie są równocześnie, że tak powiem, obciążone chodnikiem wzdłuż tej drogi albo ścieżką rowerową. Bo jeżeli jest obok ścieżka rowerowa lub chodnik i jest to droga krajowa, to wówczas, proszę bardzo, płaci samorząd. Patrzą tu na przedstawiciela wnioskodawców... Jeżeli taka była intencja wnioskodawców, to zapis proponowany przez wnioskodawców jest prawidłowy. Natomiast propozycja poprawki zmienia ideę, która przyświecała wnioskodawcom, ponieważ obciąża samorząd gminny obowiązkiem planowania oświetlenia autostrad i dróg ekspresowych, a także oświetlenia tych dróg. Ja absolutnie nie czuję się przekonany przez pana legislatora co do tego, że wykreślenie tego fragmentu w tych dwóch miejscach projektu ustawy pomoże samorządom. Wręcz odwrotnie – w ten sposób przeszkodzimy samorządom, bo obciążymy je dodatkowymi obowiązkami wbrew intencjom wnioskodawców.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Iwan:

Czy pani poseł zechciałaby się do tego odnieść?

Posel Dorota Rutkowska:

Ja oczywiście zgadzam się ze zdaniem pana ministra, bo rzeczywiście taki był zamysł. Nie jestem prawnikiem, więc te niuansy są dla mnie troszeczkę... No, muszę się w to wczytać. Natomiast, jak mówię, jak najbardziej zgadzam się ze stanowiskiem pana ministra.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Iwan:

Pan legislator jeszcze?

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Michał Gil:

Ja chcę tylko podtrzymać swoje stanowisko. Na podstawie przepisu lit. c drogi krajowe z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych, w tym płatnych autostrad i płatnych dróg ekspresowych, będą finansowane... Planowane będzie ich oświetlenie. Przepis lit. d mówi o czymś innym. Może ja przeczytam przepis lit. d z pominięciem tego fragmentu: planowanie oświetlenia znajdującej się na terenie gminy części dróg krajowych przeznaczonych do ruchu pieszych lub rowerów wymagających odrębnego oświetlenia. Tak będzie... Jeżeli teraz byśmy dopisali z powrotem

ten fragment, o którym wcześniej mówiliśmy, to nie się nie zmieni, gdyż autostrada i droga ekspresowa nigdy nie będą zawierały części przeznaczonej dla ruchu pieszych lub dla rowerów.

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Iwan:**

Dziękuję bardzo.
Proszę państwa, jeszcze pani dyrektor.

**Zastępca Dyrektora
Departamentu Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju
Beata Leszczyńska:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Rozporządzenie właściwego ministra w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne, przewiduje, że w pasach dróg ekspresowych możliwe jest lokalizowanie ścieżek rowerowych i chodników. Mówimy tu o elementach drogi przeznaczonych dla rowerzystów i dla pieszych. Możliwe jest również lokalizowanie w pasach autostrad przejść dla pieszych, przejazdów gospodarczych, przejść podziemnych, nadziemnych. Budując autostradę lub drogę ekspresową, przecinamy istniejący układ komunikacyjny i musimy mieć na uwadze fakt, że ten układ komunikacyjny trzeba jakoś powiązać. Są różne sytuacje... Chcielibyśmy, żeby rozwiązania, które zostaną przyjęte, były jak najbardziej elastyczne i obejmowały wszelkie możliwe sytuacje, które mogą mieć miejsce.

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Iwan:**

Proszę państwa, to jeszcze pan legislator, a potem będę pytał, czy ktoś przejmuje te propozycje poprawek.

**Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym
w Kancelarii Senatu Michał Gil:**

Spodziewałem się tego typu argumentów. Chciałbym zwrócić uwagę na następujące aspekty. Pierwsza rzecz, jeśli chodzi o przecinanie się dróg. Jeżeli mamy autostradę oraz przecinającą ją, dajmy na to, tunelem drogę dla rowerów... Te dwie drogi się przecinają, ale ten tunel i oświetlenie tego tunelu... To będzie oświetlenie oddzielnej drogi, drogi dla rowerów, a nie autostrady. Mamy do czynienia z dwoma drogami. Autostrada nie będzie oświetlana, a przejazd będzie oświetlany, dlatego że ten przejazd jest elementem tej drogi dla rowerów.

Druga rzecz, jeśli chodzi o to, że w pasie drogowym może znaleźć się inna droga. Porównajmy definicje zawarte w ustawie o drogach publicznych. Drogi publiczne, że tak powiem, odróżniają drogi od pasa drogowego. Choć wprost z przepisów to nie wynika – ja przyznaję to szczerze; przepisy wprost tego nie rozstrzygają – wydaje się, że w pasie drogowym mogą znajdować się dwie równoległe drogi: jedna to droga dla rowerów, a druga to autostrada. Jeżeli rozporządzenie wprowadzałoby możliwość, aby w pasie

drogowym były dwie drogi – autostrada oraz droga dla rowerów – ale nie uznamy, że mamy do czynienia z dwoma drogami, to rozporządzenie byłoby sprzeczne z ustawą, która wyraźnie wskazuje, że autostrada jest tylko dla pojazdów samochodowych, nie dla rowerów i nie dla pieszych.

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Iwan:**

Pan senator Słoń. Proszę bardzo.

Senator Krzysztof Słoń:

Ja mam pytanie do pani poseł reprezentującej wnioskodawców. Czy w państwa założeniach była uwzględniona sytuacja, o której mówi pan legislator, że gmina ponosi koszty oświetlenia tego tunelu, który powstał przy ścieżce rowerowej? Czy gmina nadal ma za to płacić, skoro nad tym przebiega autostrada – ten tunel jest oświetlony – czy ma nie płacić? Czy zapisy, które państwo proponujecie, spowodują, że gmina będzie musiała z to płacić, czy nie?

Posel Dorota Rutkowska:

Panie Senatorze, ja powiem bardziej ogólnie, nie będę wdawać się... mówić o tych tunelach. Generalnie tam, gdzie są ścieżki rowerowe, gdzie są chodniki, które służą mieszkańcom, tam płaci gmina. Natomiast w innych przypadkach – nie.

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Iwan:**

Proszę bardzo, proszę.
(*Senator Krzysztof Słoń:* Przepraszam, że tak dopytuję, ale...)
Ależ proszę. Musimy to wyjaśnić.

Senator Krzysztof Słoń:

Tak, musimy podrażnić ten temat, nie w sensie drażnić tunel, ale... Powiedzmy, że droga ekspresowa bądź autostrada powstała na terenie, który był do tej pory użytkowany przez gminę. Tak jak mówiła pani, trzeba ten ciąg komunikacyjny jakoś powiązać. Dlaczego nie osiągamy efektu ewidentnego zwolnienia gminy z opłaty za oświetlenie węzła, który tam powstał, i za utrzymanie... Ten węzeł nie powstał tam dlatego, że chciała tego gmina. Ona miała na tym terenie ścieżkę, za którą odpowiadała, którą odśnieżała, którą utrzymywała w dobrym stanie, oświetlała na jakimś tam odcinku itp. No ale oświetlenie tunelu to już jest zupełnie inna sprawa, bo ten tunel jest ewidentnie związany z budową tej autostrady. On nie powstał tam dlatego, że gmina sobie tego zażyczyła. Ktoś, kto projektował autostradę, musiał jakoś połączyć te dwa elementy. Z jednej strony ścieżka rowerowa, a z drugiej strony... Finansowanie oświetlenia tego połączenia to jest jego obowiązek. Chodzi o pewne standardy związane z funkcjonowaniem tej autostrady czy drogi ekspresowej. Mam pytanie do pana legislatora: czy idąc tokiem pana ro-

zumowania... Jeżeli byśmy ten przepis pozostawili w takiej formie, jak jest w tej chwili jest zapisane, to czy to będzie oznaczać, że gminy mają płacić za oświetlenie tych elementów obcych na swoim terenie, czy też nie?

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Iwan:**

Proszę bardzo.

**Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym
w Kancelarii Senatu Michał Gil:**

W moim przekonaniu... Zaczę od tych słów, bo, jak się okazuje, jest spór co do tego. W moim przekonaniu – niezależnie od tego, czy poprawka zaproponowana przeze mnie znalazłaby uznanie Senatu, czy nie – za oświetlenie każdego tunelu zawsze będzie odpowiadała gmina.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Żeby było jasne... Przy założeniu, że tunelem biegnie ścieżka rowerowa.

Senator Krzysztof Słoń:

Część samorządów w tej chwili rozumie to tak, że przestanie płacić za oświetlenie tych połączeń węzłowych, w których zbiegają się drogi różnego rodzaju przeznaczenia i klasyfikacji. Niektórzy już cieszą się z tych rozwiązań, skóra na niedźwiedziu już została podzielona, a okazać się może, że władarze gmin nadal mają za to płacić.

**Zastępca Przewodniczącego
Stanisław Iwan:**

Ale nie będą musieli płacić za inne, o których wcześniej mówił pan minister.

Czy ktoś z państwa przejmuje propozycje poprawek Biura Legislacyjnego?

Pan senator Słoń. Dobrze, to poddamy je pod głosowanie. Obydwie propozycje pan przejmuje. Tak?

(Senator Krzysztof Słoń: Tak.)

(Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Michał Gil: Panie Przewodniczący, w zależności od tego, czy pierwsza poprawka zostanie przyjęta, czy nie, drugą trzeba będzie poddać pod głosowanie bez modyfikacji lub po modyfikacji.)

Dziękuję bardzo.

Kto z państwa jest za pierwszą poprawką zaproponowaną przez pana legislatora? Proszę bardzo. (7)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (3)

Poprawka została przyjęta.

W takim razie, jak rozumiem, drugą poddamy pod głosowanie bez modyfikacji.

Kto jest za przyjęciem drugiej poprawki? (6)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (4)

Proszę państwa, głosujemy nad ustawą w całości wraz ze zmianami wynikającymi z przyjętych poprawek.

Kto z państwa jest za? (11)

Wyznamy teraz sprawozdawcę. Pan senator Niewiarowski wykazywał ochotę chęć.

Czy są inne propozycje? Nie ma.

Dziękuję.

Wyczerpaliśmy porządek dzisiejszego posiedzenia komisji. Przepraszam za te przerwy techniczne. Panu legislatorowi dziękuję.

Proszę państwa, kolejna...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Następne posiedzenie... Jest czas, żeby się nad tym wszystkim jeszcze pochylić. Można zgłaszać poprawki także w trakcie trwania posiedzenia plenarnego. Dziękuję bardzo.

(Koniec posiedzenia o godzinie 17 minut 21)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii