



SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Wspólne posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej (**253.**)
oraz Komisji Samorządu Terytorialnego
i Administracji Państwowej (**265.**)
w dniu 15 lipca 2015 r.

VIII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym (druk senacki nr 997, druki sejmowe nr 3582, 3599 i 3599-A).
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 1004, druki sejmowe nr 3525, 3636 i 3636-A).

(Początek posiedzenia o godzinie 14 minut 02)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej Janusz Sepiol)

Przewodniczący Janusz Sepiol:

Dzień dobry państwu.

Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej.

Mamy do rozpatrzenia dwa punkty: ustawę o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym oraz ustawę o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Zacniemy od ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym.

Witam naszych gości z panem Przemysławem Kuną, podsekretarzem stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych, na czele. Jest tutaj cała grupa dyrektorów i zastępców dyrektorów poszczególnych departamentów.

Rozumiem, że w sprawie pierwszej ustawy osobami właściwymi do prezentowania stanowiska rządu są pani Marta Postuła, zastępca dyrektora Departamentu Rozwoju Kolei w ministerstwie infrastruktury, i pan Kamil Wilde, też z MiiR, zastępca dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego.

Ponieważ od tej ustawy zacniemy, to zapytam: kto z państwa przedstawi informację o ustawie?

Bardzo proszę.

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Kamil Wilde:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Panie i Panowie!

Przedłożony projekt regulacji, to znaczy już nie projekt, tylko ustawa... A więc ta ustawa przewiduje przedłużenie na lata 2016–2020 finansowania lub współfinansowania przez samorządy województw ze środków Funduszu Kolejowego zadań w zakresie zakupu, modernizacji, napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich, wykonywanych na podstawie umów PSC, czyli umów o świadczeniu usług publicznych.

O co chodzi w ustawie? Ustawa jest krótka, a podstawową regulacją jest to, że wskazujemy wysokość kwot oraz lata, na które zostaną przeznaczone środki z Funduszu Kolejowego. Wskazujemy też podstawę finansowania zada-

nia w zakresie zakupu, modernizacji oraz naprawy pojazdów. Pokazujemy również pewien model, zasady podziału tych kwot, to jest 100 milionów zł rocznie i dodatkowo 10 milionów. Jak ten model się przedstawia? Projekt zakłada podział tych 100 milionów na podstawie udziału procentowego każdego z województw w łącznej kwocie części wyrównawczej subwencji ogólnej przyznanej województwom w roku 2015 na podstawie ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, a te dodatkowe 10 milionów byłoby przeznaczone dla tych samorządów, które dostałyby w ramach tego podziału najmniej, poniżej 3 milionów zł. Tak że 10 milionów zostanie podzielone, jeśli chodzi o te właśnie jednostki samorządu terytorialnego. Pozostałe przepisy to są przepisy przejściowe dotyczące programu rzeczowo-finansowego na lata 2014–2019, umów między ministrem infrastruktury i rozwoju a Bankiem Gospodarstwa Krajowego oraz przepisy dotyczące planu finansowego Funduszu Kolejowego na 2016 r. To są jak gdyby przepisy przejściowe, które musimy...

Ustawa wchodzi praktycznie... Przewidywane jest, że ustawa wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Po wejściu w życie tych regulacji minister będzie musiał wykonać jeszcze wiele spraw i to zarówno sam, z Bankiem Gospodarstwa Krajowego, jak i w ramach prac Rady Ministrów.

Główny, podstawowy cel tej ustawy to jest poprawa standardu obsługi pasażerów w przewozach kolejowych wykonywanych w ramach umowy PSC. Państwo pewnie wiedzą, że znacząca część pojazdów eksploatowanych w ramach tych regionalnych przewozów to są pojazdy przestarzałe, ich średni wiek jest bardzo wysoki. Tak że na to będą przeznaczone te środki. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepiol:

Dziękuję bardzo.

Czy przedstawiciel Biura Legislacyjnego chciałby zabrać głos?

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:

Dziękuję bardzo. Ustawa nie budzi zastrzeżeń.

Przewodniczący Janusz Sepiol:

Sytuacja jest taka, że to jest ustawa, można powiedzieć, taborowa, o zakupach taboru. Do tej pory ten fundusz był dzielony równo między wszystkie województwa, jeśli do-

brze pamiętam. Teraz wprowadzamy kryterium proporcjonalności do części wyrównawczej subwencji ogólnej, która z zasady premiuje województwa o niższym poziomie PKB i o mniejszej liczbie mieszkańców, poniżej trzech milionów. Moje pierwsze pytanie jest takie – zaraz dopuszczę do głosu też kolegów, bo się już zgłaszają – co właściwie spowodowało, że zmieniamy kryteria podziału? O co chodzi? Proszę bardzo...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, tak, może od razu wyjaśnijmy motywację, bo pan nie przedstawił motywacji zmiany systemu, i jeszcze ewentualnie konsekwencje... Może moglibyśmy po prostu popatrzeć, jak to będzie wyglądać kwotowo, jeśli chodzi o poszczególne województwa?

Kierująca Pracami Departamentu Rozwoju Kolei w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Marta Postuła:

Jeśli można, to odpowiem na to pytanie. Celem głównym zarówno wcześniejszych... Tak jak państwo pamiętają, od roku 2008 trwa dyskusja na temat Przewozów Regionalnych, ich usamorządowienia, związanych z tym pewnych regulacji oraz ich sytuacji finansowej. Dotychczasowe zapisy, które funkcjonowały w zakresie Funduszu Kolejowego, mówiły o kwocie, *expressis verbis*, 100 milionów zł, które były dzielone w częściach równych pomiędzy wszystkie województwa. Zmiana, która jest tutaj zaproponowana i która jest propozycją prezydium Komisji Infrastruktury, a rząd się do niej przychylił, zawiera w sobie kilka elementów i zaraz powiem, czemu one mają służyć.

Po pierwsze, jest tu to, o czym powiedział pan przewodniczący, czyli dzielimy te kwoty zgodnie z algorytmem podziału środków subwencji wyrównawczej. Dlaczego? To za chwileczkę powiem. W czasie dyskusji parlamentarnej, w czasie drugiego czytania pojawił się zapis, że te województwa, dla których, gdybyśmy stosowali ten algorytm, te środki wynosiłyby zero czy też, jak w przypadku jednego województwa, które otrzymałoby 60 tysięcy rocznie... Sejm zdecydował się przyjąć poprawkę i w tym kształcie ustawa trafiła pod obrady Wysokiej Izby. Mianowicie zwiększono pulę środków ze 100 do 110 milionów zł i te dodatkowe 10 milionów, jeśli zapadnie decyzja o przyjęciu tej ustawy, będzie dzielone pomiędzy te województwa, co do których, jeśli chodzi o algorytm podziału środków z subwencji, wynika, że 3,33...

Celem zmiany jest to, aby przeprowadzić proces restrukturyzacji firmy Przewozy Regionalne, ponieważ, tak jak państwo... W ubiegłym roku podjęta została decyzja... W ustawie o budżecie znalazł się zapis, że jest pula środków, którą można przeznaczyć na restrukturyzację Przewozów Regionalnych. Jest to kwota ponad 700 milionów zł, która znalazła się również w ustawie budżetowej na rok 2015. Prowadzony był proces uzgodnień projektu restrukturyzacji Przewozów Regionalnych z właścicielami, czyli marszałkami, i okazało się, że ta pula, która została zarezerwowana w ustawie budżetowej, jest niewystarczająca do tego, żeby zapewnić trwałość działania i przepro-

wadzić proces restrukturyzacji Przewozów Regionalnych oraz zapewnić rentowność, która będzie zaakceptowana przez Komisję Europejską, czyli EBIT wynoszący w ciągu czterech lat średnio 3%, po to, żeby można było udzielić temu przedsiębiorstwu pomocy publicznej. Minister infrastruktury i rozwoju, który sprawuje nad tym rozwiązaniem patronat, a nie jest jego stroną, rozmawiał z każdym z marszałków, w pierwszej połowie roku odbywały się spotkania w celu zbudowania kompromisu i przeprowadzenia procesu restrukturyzacji. Po tych rozmowach okazało się, tak jak powiedziałam, że pula środków w ustawie budżetowej jest niewystarczająca, i marszałkowie wnosili o to, aby ten proces wesprzeć środkami z Funduszu Kolejowego. Z uwagi na to zostały przeprowadzone analizy finansowe tego, na ile jest możliwe, ażeby Fundusz Kolejowy wsparł ten proces restrukturyzacji. Odbyły się... I pojawił się ten projekt, pojawiła się ta kwota 100 milionów zł, a ostatecznie – 110 milionów, po uzgodnieniach z ministrem finansów i naszych analizach okazało się, że Fundusz Kolejowy jest w stanie wyasygnować takie środki. Tak naprawdę w każdym z województw jest różna, powiedziałabym, ilość mocy zakupowych i są różne kontrakty indywidualne na świadczenie usług publicznych z Przewozami Regionalnymi. W zależności od tego, jakie to jest województwo, różna jest skala tych usług i w związku z tym, gdy robiony był plan finansowy restrukturyzacji Przewozów Regionalnych, to były różne luki finansowe w zależności od tego, jakie województwo ile pieniędzy może przeznaczyć na nowy tabor i na inwestycje, które są tam niezbędne. Podczas analizy tego projektu pod uwagę branych było tak naprawę kilka elementów. Jeśli chodzi o podzielenie pieniędzy po równo, to powiem tak. Jeśli podzieliłibyśmy tę kwotę równo, to nie zapewniałoby to stabilności finansowej Przewozów Regionalnych i tak naprawdę proces restrukturyzacji... Nie można byłoby go zamknąć w granicach tego, czego oczekuje Komisja Europejska, tak żeby to się powiodło i było te 3% wzrostu EBIT średniorocznie w ciągu czterech latach. W związku z tym zrezygnowano z podziału tych pieniędzy po równo. Następnie wzięto pod analizę metodę berlińską, czyli taką, według której były dzielone środki z RPO. Ale to również nie zapewniałoby eliminacji luki finansowej w projekcji finansowej, jeśli chodzi o Przewozy Regionalne, i trwałej, stabilnej restrukturyzacji tego przewoźnika. W związku z tym, zakładając również, że to jest krótki czas, prezydium Komisji Infrastruktury zdecydowało się na przyjęcie tego algorytmu. On nie był zaskarżany w Trybunale Konstytucyjny, poza tym, wpisywał się, jeśliby popatrzeć na wielkość środków, na to, ile w którym województwie będzie przeznaczane na te cele, w to, żeby eliminować lukę finansową w poszczególnych kontraktach regionalnych. Dlatego rząd po przedstawieniu projektu zdecydował się poprzeć to rozwiązanie.

Jeśli byśmy brali pod uwagę tylko ten algorytm, który jest w subwencji – i to było w pierwotnym przedłożeniu komisji – to trzy województwa otrzymywałyby zero, to jest Dolny Śląsk, Wielkopolska, tak jak powiedziałam... Następnie w pracach...

(Przewodniczący Janusz Sepioł: Dolny Śląsk, Wielkopolska i...)

Wielkopolska i Mazowsze.

Po dyskusjach Sejm zdecydował, że zwiększamy pulę i te województwa otrzymają tyle, ile powiedziałam.

Podział środków, który jest zaproponowany, zapewni powodzenie procesu restrukturyzacji, jeśli tylko Komisja Europejska go zatwierdzi, i daje podstawę do tego, żeby do 30 września, tak jak jest w ustawie o budżetowej, zmienić i zakończyć ten proces, dofinansować Przewozy Regionalne o tę pulę środków. Dlatego pozwalamy sobie...

(Przewodniczący Janusz Sepioł: Które województwa są największym beneficjentem nowego podziału?)

Podkarpackie, lubelskie... Ja mogę przeczytać, jak wygląda cały podział...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Możemy przeczytać, jak wygląda cała alokacja i roczny... Jeśli można...

Dolnośląskie, zgodnie z nowymi rozwiązaniami – 3,33, kujawsko-pomorskie – 8,09... Chodzi o roczne... Lubelskie – 12,28, lubuskie – 5,72, łódzkie – 5,46, małopolskie – 7,17, mazowieckie – 3,33, opolskie – 4,89, podkarpackie – 12,57, podlaskie – 7,86, pomorskie – 3,34, śląskie – 5,69, świętokrzyskie – 8,87, warmińsko-mazurskie – 9,58, wielkopolskie – 3,39, zachodniopomorskie – 8,42.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Dziękuję bardzo.

Mamy zgłoszenia. Kolejno: pan senator Śmigielski, pan senator Michalski, pan senator Matusiewicz. A potem będą następni.

Proszę bardzo.

Senator Bogusław Śmigielski:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Wysoka Komisjo!

2008 r. to taki rok dyskusji nad usamorządowieniem Przewozów Regionalnych, bardzo długiej dyskusji, burzliwej, nieprawdopodobnie burzliwej. Koniec roku to podpisanie umowy o usamorządowieniu i przejęciu, ale pod pewnymi warunkami wynegocjowanymi wcześniej przez marszałków, to jest wzrost udziału w CIT, żeby pokryć koszty funkcjonowania tych Przewozów Regionalnych, ale również te 100 milionów z Funduszu Kolejowego – i tu jedyny warunek to równy podział tych środków między wszystkie województwa. Nie będę już wracał do tej całej historii, do tego, z jakim bagażem zostały przejęte te Przewozy Regionalne, ale powiem, że te 100 milionów to jest element, który był warunkiem tego, że Przewozy Regionalne zostaną przejęte przez samorządy, podobnie jak równy podział, negocjowany bardzo mocno i długo. Mija pewien czas i zmieniamy te zasady, a tak naprawdę, gdyby spytać większość marszałków i konwent, to pewnie stanowisko byłoby jedno – podział po równo. Demokracja pokazuje, że tak by było.

Proszę państwa, ja pamiętam okres dofinansowania Przewozów Regionalnych i umów, które były podpisywane. Niektóre województwa płaciły za Przewozy Regionalne wtedy, kiedy to była jedna firma, po 110 milionów dopłaty, a inne województwa płaciły za nich po 30 milionów dopłaty. I teraz chcemy to zmienić i powiedzieć tak:

ci, którzy dużo płacili i utrzymywali inne województwa, mają mniej dostać z Funduszu Kolejowego. Ja się z tym nie zgadzam i chciałbym wprowadzić poprawkę, tak żeby w ust. 8 był równy podział tych pieniędzy. Dlaczego to mówię? Dlatego, że to pokazuje, jak spadły dotacje dla wielu województw, a jak bardzo mocno wzrosły dla niektórych z nich. Te 10 milionów to jest tak naprawdę ratowanie sytuacji. To uzasadnienie, że to jest jakiś tam mechanizm, który będzie oceniała Komisja itd., jest dla mnie nie do zaakceptowania. Dokładamy 10 milionów po to, żeby uratować te województwa, które dostałyby zero. A one podpisywały porozumienie o przejęciu Przewozów Regionalnych, o tym, że środki z Funduszu Kolejowego będą dzielone po równo i one dostaną solidne wsparcie. Ja wiem, że sytuacja Przewozów Regionalnych się zmienia, ale te zobowiązania czy też wynik finansowy Przewozów Regionalnych dalej jest ujemny i niektóre województwa – już kończę – postanowiły założyć własne przewozy. To pokazuje, że ten kierunek związany z podziałem był chyba najlepszy. Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Pan senator Michalski. Proszę bardzo. Będziemy zbierać po trzy...

Senator Jan Michalski:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Moje pytanie ma na celu drażnienie pytania zadanego przez pana przewodniczącego co do kwestii przyjęcia tego algorytmu. Skoro intencją ustawy jest de facto przekazanie tych pieniędzy na koleje regionalne, to jaka trudność występuje, żeby przekazywać te środki według algorytmu, który istnieje obecnie? Bo tworzymy taką sytuację, że do niektórych województw przekazywane będą środki dużo większe w stosunku do obecnych, a w niektórych przypadkach miałyby to być niemalże zero. Skoro cała ustawa polega tylko na stworzeniu mechanizmu przepływu środków do kolei regionalnych, to czy taki przepływ, takie porozumienie z marszałkami nie byłoby możliwe w ramach obecnie obowiązującego systemu? Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

I trzecie pytanie. Pan senator Matusiewicz. Proszę bardzo.

Senator Andrzej Matusiewicz:

Dziękuję, Panie Przewodniczący, za poprawne wymienienie mojego nazwiska. Wcześniej pominął pan jedną literkę. To tak na marginesie...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie chcę, żeby pan coś zmiękczał albo utwardzał, jeżeli chodzi o te samogłoski.

Ale do rzeczy. Ja mam pytanie do państwa przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju Regionalnego, do państwa z Departamentu Transportu Kolejowego. Dlaczego ta ustawa wpłynęła tak późno, dopiero 23 czerw-

ca, skoro od 2009 r. było wiadomo, że ustawa, która ustalała zasady finansowania z Funduszu Kolejowego Przewozów Regionalnych obowiązuje na lata 2009–2015? Czy projekt tej ustawy został przygotowany przez wasze ministerstwo czy przez Komisję Infrastruktury? Podejrzewam, że przez wasze ministerstwo, tylko posłowie z Komisji Infrastruktury przejęli ten projekt. No a potem było bardzo szybkie procedowanie: 30 czerwca było pierwsze czytanie, 8 lipca – drugie czytanie. To, proszę państwa, skutkuje tym, że znowu to podstawowe *vacatio legis*, czternaście dni, nie jest zachowane, tylko ustawa wchodzi w życie na drugi dzień po ogłoszeniu, bo wiadomo, że samorządy wojewódzkie już przygotowują projekty budżetu na rok 2016. Czy przez pół roku nie można było tego przygotować? Taka jest konkluzja mojego pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Dobrze.

Bardzo proszę o jakiś komentarz, odpowiedź na te pytania.

Kierująca Pracami Departamentu Rozwoju Kolei w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Marta Postuła:

Jeśli mogę, to teraz ja zabiorę głos, a potem kolega dopowie. Te pytania się łączą...

Odpowiem na pytanie pierwsze, czy nie można zachować status quo. Status quo jest taki, że w roku 2015 kończy się dofinansowanie z Funduszu Kolejowego i nie ma podstawy prawnej, żeby to kontynuować. Chciałabym również zwrócić uwagę pana senatora na to, że... Pan powiedział, że konwent w żadnym wypadku by się nie zgodził na takie rozwiązanie. Nie chciałam zabierać zbyt wiele czasu, ale teraz powiem, jak wyglądały uzgodnienia dotyczące planu restrukturyzacji i dyskusje na temat podziału tej kwoty. Już mówię, jak wygląda sytuacja. Otóż dwudziestego trzeciego z inicjatywy prezydium Komisji Infrastruktury został zgłoszony projekt, który odpowiadał, jak się wydawało, przynajmniej takie jest uzasadnienie, na potrzeby dotyczące podniesienia jakości usług publicznych, jak również... Tak jak państwo dyskutujecie z regionami, tak regiony dyskutują ze swoimi posłami, którzy są ich reprezentantami. Tutaj pojawiła się taka sytuacja, że niezbędne jest, w celu dopełnienia i dopięcia tego planu restrukturyzacji, wsparcie z Funduszu Kolejowego, i temu towarzyszyła fala negocjacji. To miało miejsce wcześniej. Tak że bez tych środków to mogłoby się praktycznie nie powieść. Dwudziestego trzeciego pojawił się projekt, inicjatywa prezydium komisji. Po tym rozpoczęły się – odpowiadam tu na pytanie, co na to marszałkowie – negocjacje indywidualne, w których uczestniczył marszałek i jego osoby towarzyszące, te, które chciał, by w tym uczestniczyły, zarówno skarbnik, jak i osoby... Przedstawiana im była projekcja dotycząca Przewozów Regionalnych... I przedstawiciel ARP, pan prezes Szczepański... Jeśli dojdzie do restrukturyzacji... Trwały indywidualne konsultacje z każdym z marszałków na temat tego, co będzie, jeśli algorytm podziału środków

będzie taki, jak zaproponowany w projekcie poselskim, czyli jeśli nie będzie po równo, tylko według podziału z algorytmu...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Jest więcej, Panie Senatorze. Każdy z marszałków podpisał tak naprawdę siedemdziesiąt... Konwent marszałków odbył się ostatnio w Wielkopolsce, w Poznaniu. Przed tym konwentem 73% udziałów w Przewozach Regionalnych... Czyli tak naprawdę oprócz tych marszałków, o których wspomniałam, województw mazowieckiego, dolnośląskiego i zachodniopomorskiego, bo Wielkopolska przystąpiła do planu...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Było podpisanie tak zwanej umowy... Zgromadzenie wspólników jest dopiero... W pierwszej kolejności była umowa właścicielska, której towarzyszyły poszczególne umowy o świadczenie usług publicznych. Większość marszałków opowiedziała się za procesem restrukturyzacji i za takim właśnie podziałem środków. Nie ma oficjalnego... Pan mnie zapytał... Na drugi dzień odbył się konwent, była pani minister Wasiak... Odbyła się konferencja prasowa. Nie ma oficjalnego stanowiska co do tego projektu ustawy, bo on był dopiero... Ale większość marszałków poparła ten proces restrukturyzacji i jednocześnie podpisała umowy właścicielskie. To mogę... Taka jest... Z każdym z nich była negocjowana kwota na podstawie tego właśnie podziału środków, to nie były inne wielkości, tylko te, które są zaproponowane w przedkładanym projekcie.

(Przewodniczący Janusz Sepioł: Nie, tutaj nie mogły być... Przedmiotem negocjacji nie były kwoty, tylko system podziału, kwoty wynikały z systemu. Można było dyskutować nad systemem podziału, a nie nad kwotami.)

Przepraszam, to było... Nad kwotami, ale... Nad systemem podziału i wynikającymi z tego systemu kwotami, które były... Bo to jest na podstawie roku 2015, czyli pewnych...

(Brak nagrania)

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Kamil Wilde:

Jeżeli można, to jeszcze dodam, chociaż pani dyrektor Postuła praktycznie odpowiedziała na ostatnie pytanie, kto stworzył projekt... Projekt jest komisyjny, Komisji Infrastruktury, chociaż nie ukrywamy, że powstał z udziałem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju i we współpracy z nim.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Dobrze.

Zdaje się, że pani senator Rotnicka się zgłaszała... Czy nie?

(Senator Jadwiga Rotnicka: Nie.)

Przepraszam. Kto... Pan senator Jurcewicz, pan senator Kogut chyba się zgłaszał...

(Głos z sali: Tak.)

...i potem pan senator Gintowt-Dziewałtowski.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Bardzo dziękuję.

Na początek mam pytanie, czy była jakakolwiek próba opracowania OSR. Bo rozumiem, że...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ja mam jeszcze kilka... Rozumiem, że to wywołuje skutki, i myślę, że powinna wystąpić jakaś ocena skutków regulacji.

Druga sprawa. Szanowni Państwo, wymienione województwa, dolnośląskie i mazowieckie, były płatnikami janosikowego. W związku z ustawą, którą przyjęliśmy – ona miała być tylko i wyłącznie na rok 2015 – dolnośląskie nie otrzymało pieniędzy na drogi. Ale dobrze, sytuacja była określona. Teraz okazuje się, że na kolej dostało zero.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Ale przepraszam bardzo, ja bym chciał skończyć, Panie Dyrektorze.

Pierwsza wersja to jest zero, później, i to usłyszeliśmy od państwa, w drodze zmian, które były wprowadzone w parlamencie... Teraz to mają być 3 miliony. Są przedstawiciele Dolnego Śląska, mam nadzieję, że w odpowiednim momencie pan przewodniczący udzieli im głosu. Do czego zmierzam? Ja proszę o odpowiedź na następujące pytania. Ile pociągokilometrów obsługują poszczególne województwa w roku? Ilu obsługują pasażerów? I jakie kwoty dostawały do tej pory? Bo jeżeli przyjąć to, co państwo mówicie w uzasadnieniu, jak rozumiem, stworzonym przez komisję sejmową, że chodzi tu o lepszą jakość, lepszy tabor, lepszą obsługę, to... Oniemiałem, słuchając o niektórych kwotach dla niektórych regionów. Sieć kolejowa, obszar, jaki ona obsługuje – no, zdaje się, że to nie miało żadnego znaczenia. Jak państwo sobie wyobrażacie takie województwa jak mazowieckie i dolnośląskie, które miały na pierwszym etapie zero, a teraz jest jakiś tam ukłon w ich stronę... Moja wiedza mówi, że dolnośląskie dostawało, zgodnie z umowami, które zostały... Pan marszałek województwa śląskiego, senator Śmigieński, powiedział, że była umowa i województwo dostawało chyba 6 milionów, a teraz będzie o połowę mniej. Jak państwo wyobrażacie to sobie dalej? Na drogi nie, bo janosikowe, teraz, w świetle tego podziału, 3 miliony... I tyle. Jaka ma być stabilność tych przewozów? Przepraszam, ale może w Przewozach Regionalnych jest za dużo prezesów? Nie rozumiem tego. Dlatego prosiłbym o odpowiedź na pytanie, jakie parametry techniczne, od strony obsługi... Czy parametry, które wymieniałem, były brane pod uwagę?

Przewodniczący Janusz Sepiół:

Pan senator Kogut. Proszę bardzo.

Senator Stanisław Kogut:

Panowie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie! Drodzy Goście!

Ogromnie się cieszę, że doczekałem dzisiaj tej dyskusji. Ja byłem zdecydowanym przeciwnikiem usamorządowienia i cały czas mówiłem, że samorzady są oszukiwane. I po dzisiejszy dzień są oszukiwane. Pan senator Śmigieński

w 100% ma rację, on także negocjował, kiedy miało być podpisane usamorządowienie. Państwo Drodzy, ja nie chcę wracać, choć mogę powiedzieć całą historię powstania Funduszu Kolejowego... Fundusz Kolejowy powstał, po naszych ogromnych protestach, z akcyzy paliwowej. Najpierw miał być przeznaczony na bieżące utrzymanie infrastruktury kolejowej, później zaczęto tym funduszem łączyć wszystkie dziury. I, Państwo Drodzy, naprawdę, uderzmy się w piersi, bo cały czas udajemy, że pomagamy samorządom, a nie pomagamy im. W tym czasie, kiedy ja argumentowałem... Trzeba było 2 miliardy zł z budżetu państwa na Przewozy Regionalne do samorządu... Przecież tam się przewozi najwięcej pasażerów. Cały czas się udaje, że się im pomaga, a nic się nie pomaga. Ja popieram wniosek kolegi senatora Śmigieńskiego i zgłaszuję za jego propozycją, bo dość, Drodzy Państwo, oszukiwania samorządu, dość. Chciano zaoszczędzić w budżecie państwa 2 miliardy zł, były jeszcze przewozy międzywojewódzkie i tam potrzeba było 215 milionów... Tym wszystkim tak pomanipulowano, że w końcu nie wiadomo, gdzie te pieniądze poszły. I było tak, jak mówił senator Śmigieński: miały być przyrosty z CIT, liczone, pokazywano słupki, przekazano samorządom, nie wiadomo ile, pan Hausner od ręki dał 300 milionów na przewozy mazowieckie, po przekazywano wszystko, a teraz samorzady zostały tak naprawdę same.

Ja nie zadaję pytania, Panowie Przewodniczący, ale wiem, że mam naprawdę ogromną satysfakcję, że, po tylu latach plucia na mnie jako przewodniczącego „Solidarności”, dzisiaj cała prawda wyszła na jaw. Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepiół:

Pan senator Gintowt-Dziewałtowski.

Senator Witold Gintowt-Dziewałtowski:

Dziękuję.

Panowie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Trochę nie na temat mówimy, jeśli chodzi o kwestię podziału. Otóż w Polsce, jeśli chodzi o różnice między regionami, sytuacja jest taka oto, że różnice między zasobnością województw najbiedniejszych a najbogatszych rosną i to bardzo zdecydowanie. Stąd uważam, że nawet trochę wstyd dyskutować nad tą kwotą, którą dzisiaj wymieniono. Bo co to jest raptem 10 milionów? To są żadne pieniądze. Ja jestem mieszkańcem województwa warmińsko-mazurskiego. Panie Senatorze Śmigieński, u mnie z jednego krańca województwa ma drugi kraniec jest 420 km. Tymi kolejami będzie jeździło góra półtora miliona mieszkańców województwa, bo więcej ich nie ma, w związku z tym rentowność tych przewozów jest przynajmniej czterokrotnie niższa niż na Śląsku. Oczywiście uważam, że coś z tym trzeba zrobić, że trzeba szukać sposobów na naprawienie sytuacji. Ja mam pretensję do tych, którzy negocjowali, bo albo wynegocjowali złe warunki, albo też nie chcą egzekwować tego, co im się należy. Ale wydaje mi się, że mimo wszystko powinniśmy spoglądać nieco inaczej na sposób wyrównywania nierówności pomiędzy poszczególnymi regionami, i to akurat dotyczy nie tylko

kwestii Przewozów Regionalnych. Mimo wszystko my jako parlament jesteśmy winni wobec tych najbardziej potrzebujących tego, że nie zadaliśmy o to, żeby te dysproporcje malały. Wprost przeciwnie, paradoksalnie jedyny region w Polsce, którego dochodowość jest wyższa od średniej europejskiej, województwo mazowieckie, dostało dodatkowe pieniądze za bałagan i marnotrawstwo pieniędzy, które uprawia od wielu, wielu lat. Dostało nie najbardziej potrzebujące województwo, a to najbogatsze.

(Głos z sali: 300 milionów dostało.)

To nie jest dobra droga. Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Dobrze, to jeszcze ja i potem pan.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dobrze, proszę bardzo.

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Kamil Wilde:

To ja częściowo odpowiem na pytania pana przewodniczącego.

Czy była OSR? Tak, była OSR. Wystarczy sięgnąć po druk sejmowy nr 3582 do projektu, tam jest cała ocena skutków regulacji.

Odnosnie do tych elementów technicznych powiem, że na to pytanie w chwili obecnej na pewno nie jesteśmy w stanie odpowiedzieć. Możemy odpowiedzieć pisemnie...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak. Na pewno w tym momencie, tutaj na tej sali nie posiadamy takich danych. Ale ja przez cały czas będę powtarzać, że tu jest kwestia dofinansowania do taboru, a nie do PSC. A więc czy mazowieckie, czy dolnośląskie... Panie Przewodniczący: dofinansowanie do zakupu taborów, a nie w ogóle do umów PSC. Taki jest cel tejże regulacji.

Na pytanie senatora Koguta odnośnie do przeszłości usamorządowania Przewozów Regionalnych... Myślę, że na chwilę obecną, w przypadku tego projektu ustawy ciężko jest powiedzieć... To nie dotyczy tego przedłożenia, tego projektu. A więc możemy rozpocząć dyskusję, ale nie wiem, czy ona faktycznie będzie dotyczyła przedłożenia sejmowego.

Ostatnie pytanie... Nie pamiętam... Nie wiem, czy pani dyrektor...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Tutaj komentarz raczej...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak.

Bardzo proszę, jeszcze pan senator Śmigielski.

Senator Bogusław Śmigielski:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Ja uważam, że to był trudny okres dla Przewozów Regionalnych i dla samorządów, przebrnęliśmy przez taki naprawdę trudny okres i jest coraz lepiej, z tym że te województwa, które same prowadzą przewozy w swoim regionie, ponoszą koszty już samodzielnie. Zgadza się z tym, co powiedział pan senator Gintowt-Dziewałtowski o tym, że w kraju potrzeba jakiegoś wsparcia dla tych biedniejszych regionów czy województw. Dla mnie zaskakujące jest, że mimo iż dajemy tyle pieniędzy na, tutaj ktoś powie, że nie zgadza się z tym określeniem „ściana wschodnia”, ale właśnie na te województwa, to pogłębia się ich zła sytuacja gospodarcza. Uważam, że należy wesprzeć te województwa, ale niekoniecznie w ramach tego mechanizmu i nie w ten sposób, dlatego że ten mechanizm, ten Fundusz Kolejowy został przeznaczony, jak powiedziałem, dla wszystkich województw i po równo, taki był warunek podpisania umów. Oczywiście on wygasa w 2015 r. i jest nowy okres... Ale wydaje mi się, że generalnie sytuacja Przewozów Regionalnych nie poprawiła się na tyle, jeśli chodzi o wynik finansowy, co do wyglądu, co do tego, jakie pociągi jeżdżą itd... To jest konsekwencja tej historii, tego, co przeżyły samorządy.

Po pierwsze, ten fundusz powinien zostać podzielony, tak jak mówiłem, po równo, a te 10 milionów, które są dodatkowe, dołożone, podzielmy między te województwa, które mają mniej, odwróćmy tę sytuację. Po drugie, jeśli chcemy wesprzeć te biedniejsze samorządy, to znajdziemy inny mechanizm, który im pomoże, ale nie ten mechanizm, który wspierał wszystkich. I po trzecie, powtórzę, historycznie: niektóre województwa płaciły po 120 milionów, mając około 8% udziałów, a inne województwa, które miały 3% czy 4% udziałów, płaciły po 35 milionów, 40 milionów i jeszcze zalegały z płatnościami. Jeśli spojrzeć na to od strony jakiejś historii, odpowiedzialności, to widać, że tutaj nie ma usprawiedliwienia dla tych województw, które nie chciały płacić i podpisywały umowy poniżej kosztów, jakie powinny... My mówimy o tych województwach, które teraz mają dostać specjalne wsparcie, mimo że wtedy ktoś inny płacił za nie za przewozy. W związku z tym ja, patrząc z tego historycznego punktu widzenia, dalej jestem za takim rozwiązaniem, żeby było po równo, a jeśli chcemy wprowadzić jakiś mechanizm wsparcia dla tamtych województwa, to dołożymy te pieniądze specjalnie dla nich. Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

No, rzeczywiście sprawa jest dość skomplikowana, zwłaszcza jeśli byśmy chcieli brać pod uwagę różne fakty z przeszłości Przewozów Regionalnych i kwestię nakładów różnych województw. Mnie jest ciężko pogodzić się z tą ustawą, dlatego że tutaj chodzi o zakup taboru. Nie chodzi ani o realizację przewozów, ani o modernizację sieci, chodzi o tabor. No a przecież on jest potrzebny tam, gdzie jest największa praca przewozowa.

(Głos z sali: Oczywiście.)

Tylko tam on będzie efektywnie wykorzystany czy najbardziej efektywnie wykorzystany. A tutaj w ogóle nie jest brane pod uwagę kryterium pracy przewozowej. Oczywiście

są jakieś tam różnice w zamożności województw, aczkolwiek ja bym tu nie dramatyzował. Jest oczywiście program związany ze ścianą wschodnią, no i generalnie są różne inne mechanizmy służące do wyrównywania sytuacji województw. Ale czy akurat to powinno być istotną kwestią w związku z zakupem taboru, to ja mam wątpliwości. No i co się stało? Musimy wydać dodatkowy... Zmiana systemu podziału wywołuje dodatkowy wydatek w wysokości 10 milionów. Tak że jest konflikt pomiędzy województwami plus dodatkowe 10 milionów. A więc jeśli chodzi o efektywność zarządzania, to tu jest chyba przeciwny efekt. Ja, szczerze mówiąc, skłaniałbym się tutaj do wniosku senatora Śmigielskiego, żeby pozostać przy dotychczasowym systemie równego podziału.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie do końca mam świadomość skutków... Pani nam tłumaczy, że to uniemożliwi czy utrudni osiągnięcie właściwych wyników firmy. Tu bym prosił o wyjaśnienie, czy zakupy taboru, które będą realizowane z tych pieniędzy... Ten tabor stanie się własnością województw, a nie własnością Przewozów Regionalnych. Tak? Czy on będzie tylko udostępniony firmie Przewozy Regionalne, czy wejdzie na stan Przewozów Regionalnych? Jak to będzie? Tu jest istotne, czy to zwiększy majątek Przewozów Regionalnych jako jednej firmy, czyli można powiedzieć, że będzie bez znaczenia, do którego województwa to wpłynie, czy to będzie majątek województw. No, to jest różnica.

Jeszcze pan się zgłaszał. Proszę tylko o przedstawienie się.

**Dyrektor Departamentu Infrastruktury
w Urzędzie Marszałkowskim
Województwa Dolnośląskiego
Wojciech Zdanowski:**

Wojciech Zdanowski, dyrektor Departamentu Infrastruktury, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego.

Szanowni Państwo!

W nawiązaniu do tej dyskusji chciałbym zwrócić szczególną uwagę na fakt, że przyjęcie kryterium subwencji wyrównawczej, jeśli chodzi o podział środków, bardzo mocno dyskryminuje województwa, które zamawiają najwięcej pracy przewozowej i które, częściowo ze względu na swój metropolitalny charakter, w największym stopniu korzystają z transportu kolejowego. Jako przykład mogę podać Dolny Śląsk, który stanowi de facto ponad 11% wolumenu całej pracy eksploatacyjnej w ruchu regionalnym w Polsce. W wyniku tej propozycji zmiany ustawy w zasadzie bylibyśmy pozbawieni środków finansowych na utrzymanie, naprawy i modernizację taboru kolejowego, to chciałbym doprecyzować. Do tej pory właśnie te środki finansowe przeznaczaliśmy w spółce Przewozy Regionalne głównie na naprawę i utrzymanie taboru kolejowego. Dzięki temu udało nam się zmodernizować ponad siedemdziesiąt jednostek elektrycznych, co umożliwiło nam rozwijanie przewozów kolejowych. Na tę chwilę jesteśmy pozbawieni... byliśmy pozbawieni i w zasadzie dalej jesteśmy pozbawieni tych środków. Czym to może skutkować? W zasadzie uniemożliwia nam

to zawieranie umów wieloletnich ze spółką Przewozy Regionalne, a de facto może prowadzić do ograniczenia liczby zamawianych pociągów.

W swoim wystąpieniu chciałbym też zwrócić uwagę na pominięcie twardych kryteriów transportowych, takich jak liczba pasażerów, praca eksploatacyjna w poszczególnych województwach, jako kryteriów podziału środków z Funduszu Kolejowego. Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Dziękuję bardzo.

Teraz prosimy o komentarze i odpowiedzi.

**Kierująca Pracami
Departamentu Rozwoju Kolei
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju
Marta Postuła:**

Ja może najpierw odniosę się do kwestii wielkości całego planu restrukturyzacji, poruszanej przez panów senatorów. Przede wszystkim chcielibyśmy zwrócić uwagę na to, że dyskutujemy tak naprawdę... Przejście tej ustawy w takim kształcie, w jakim jest przedłożenie sejmowe, wpisuje się w cały proces restrukturyzacji i dopełnienie tego procesu, który nie odnosi się tylko do 110 milionów złotych, o których jest tu mowa, ale, przypominam, do kwoty 770 milionów zapisanej w ustawie o budżecie, która wprost wskazuje, że te środki, oczywiście pomniejszone chyba o 65 milionów... Będzie je można przekazać je do Agencji Rozwoju Przemysłu na proces restrukturyzacji Przewozów Regionalnych w przypadku, gdy wystarczająca większość marszałków podejmie decyzje, będzie zgoda właścicielska co do przeprowadzenia takiego procesu restrukturyzacji. Obecnie z analiz prowadzonych – ja się zgadzam z państwem, te dyskusje trwają nie od miesiąca czy od dwóch, tylko tak naprawdę od początku roku, jeśli nie od ubiegłej jesieni – w zakresie stworzenia modelu restrukturyzacji tegoż przedsiębiorstwa, którego właścicielami są marszałkowie... Oni posiadają w tym udziały. Aby te udziały zwiększyły swoją wartość oraz żeby to służyło usługom, które mają w jak najlepszym kształcie... Może nie dość dokładnie się wyraziłam. W pierwszej kolejności zdecydowano się, spróbowano opracować z właścicielami, z marszałkami proces restrukturyzacji Przewozów Regionalnych w oparciu o tę kwotę 770 milionów, mówiąc, że możemy to w ten sposób dofinansować, czy też że tak możemy odciążyć, jeśli chodzi o koszty finansowe, Przewozy Regionalne, które, jak państwo wiecie, są zadłużone i przeznaczają duże kwoty na odsetki, co wpływa na ich koszty. W ten sposób stworzymy model właścicielski, tak żeby marszałkowie, którzy są właścicielami tego przedsiębiorstwa... Tak jak mówię, na dzisiaj jest tak, że to oni podejmują wszystkie decyzje, rada nadzorcza przez nich stworzona... Wiemy, że sytuacja Przewozów Regionalnych jest zła. Historia jest taka, jak panowie senatorowie mówili: od 2008 r. zobowiązania, które kończyły się, tak jak pan senator powiedział, w roku 2015... Stąd też regulacje dotyczące Funduszu Kolejowego. Kolejnych regulacji w tym zakresie nie planowano, wszystkim jednak zale-

żało na dostępności usług, o tym powiedział pan senator. Czasami tych ludzi jeździ mniej, ale musi być dostępność usług publicznych, bo to jest usługa publiczna, nie jest to działalność, powiedziałabym, komercyjna. My staramy się dostarczyć obywatelom w naszym kraju usługi jak najlepszej jakości nawet tam, gdzie tych obywateli jest mniej i dla przedsiębiorstw prywatnych byłoby nierentowne, żeby tam pojechać czy obsłużyć pasażerów, tak żeby oni dotarli do swoich miejsc pracy czy też zamieszkania. W związku z tym, że tak naprawdę Przewozy Regionalne, jak wynika z danych, obsługują 30% rynku kolejowego i przewozów i zależało wszystkim na utrzymaniu tego przedsiębiorstwa, doprowadzeniu do podniesienia stabilności finansowej po to, żeby to przedsiębiorstwo nie generowało ciągłych strat, a utrzymać się... Te udziały, które mają marszałkowie... Trwały negocjacje. Te negocjacje, jak powiedziałam, trwały praktycznie rok i miały się skończyć na tym, że rząd, czyli budżet państwa, dołoży, za zgodą wszystkich, te zapisane 770 milionów złotych. Po konsultacjach, w indywidualnych przypadkach okazało się, że... Biorąc pod uwagę również to, co pan senator... Zgadzam się, że były pewne zobowiązania... Okazało się, że ta kwota jest niewystarczająca. Z punktu widzenia marszałków... Uznano, że z taką kwotą dofinansowania plus modelem finansowym Przewozów Regionalnych i tak by wrócił ten kłopot, mówiąc kolokwialnie, czyli nie zapewnilibyśmy przedsiębiorstwu trwałej rentowności. Stąd też wrócono do pomysłu Funduszu Kolejowego, który nie miał w swoim planie środków na ten cel. Próbowano znaleźć maksymalną kwotę, jaką można na to przeznaczyć, ale jednocześnie stawiano nadrzędny cel: dostępność usług, jakość usług i powodzenie procesu restrukturyzacji. Jeśli nie dojdzie do procesu restrukturyzacji, to zgodnie z obowiązującym obecnie prawem i zapisami ustawy o budżecie do Przewozów Regionalnych... Jeśli nie będzie pozytywnych ustaleń co do tego procesu, to te pieniądze, o których wspomniałam, nie trafią do Przewozów Regionalnych, tylko trafią... One są w części dotyczącej ministra infrastruktury i rozwoju i będą przeznaczone na inny cel, na który mają być przeznaczone, i tak naprawdę zostaniemy w takiej sytuacji, że jeśli chodzi o przewozy, to będzie status quo, będzie zadłużenie, a przewozy nie będą zrestrukturyzowane, czyli nie wyjdziemy z problemu. Na dziś jest tak, że to przedsiębiorstwo nie może upaść, dlatego że ustawa tego nie przewiduje. W normalnych warunkach z takimi zobowiązaniami byłoby to przedsiębiorstwo, które jest stosunkowo mało rentowne albo nierentowne. W związku...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Słucham?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, ale nie może upaść...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Zgodnie z ustawą nie może upaść.

W związku z tym podjęto działania, aby doprowadzić do stałej rentowności tego przedsiębiorstwa. Pieniądze... Zapisy, o których dzisiaj dyskutujemy... Stąd też taki podział środków, które mogą być przeznaczone na tabor bądź remont... Jeśli chodzi o to, na co te środki mogą być przeznaczone, to ten zapis jest odzwierciedleniem tego zapisu, który miał funkcjonować do roku 2015. Te środki podzielo-

no według takiej skali, żeby właśnie w tych rejonach, gdzie jest największa luka finansowa, można było w maksymalny sposób zniwelować tę lukę pieniędzmi przeznaczonymi na zakup bądź remont nowego taboru, tak aby zakończył się proces restrukturyzacji. Gdyby podział środków był równy, a taki wariant był analizowany... Z informacji, jakie posiadamy ze spółki Przewozy Regionalne, wynika, że plan restrukturyzacji nie zapewniałby stałej, zakładanej i wymaganej przez Komisję Europejską rentowności, która jest na tym poziomie... Proszę również pamiętać, że te pieniądze trafiają do marszałków...

(Rozmowy na sali)

To ja już nie przedłużam, bo panowie... Nie przedłużam, ale, tak jak mówiłam, proszę pamiętać, że to jest kawałek, część... W tym momencie mówimy nie o 100 milionach czy 110 milionach rocznie, ale o tych 700 milionach, które mogą trafić do Przewozów Regionalnych. Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepiół:

Dobrze.

Ja mam pytanie do pana senatora wnioskodawcy poprawki. Czy mógłby pan dokładnie sformułować tę poprawkę? Czy pan jest w tej chwili przygotowany na to, żeby precyzyjnie sformułować tę poprawkę?

Senator Bogusław Śmigielski:

Panie Przewodniczący, ja mam prośbę o to, żeby dać mi szansę. Ja teraz to wycofam, a poprawkę, po dokładnym sformułowaniu, zgłoszę ewentualnie na posiedzeniu plenarnym.

Przewodniczący Janusz Sepiół:

Bardzo dziękuję.

Mam takie wrażenie, że jesteśmy niezadowoleni z tej ustawy, ale nie mamy dobrze sformułowanej poprawki. Ja bym zmierzał w tę stronę, żebyśmy zamknęli debatę nad tą ustawą, ale nie ma żadnej wątpliwości, że poprawka zostanie zgłoszona w czasie debaty plenarnej, i o to mam prośbę do pana senatora.

Pan senator Jurcewicz jeszcze chciał...

Senator Stanisław Jurcewicz:

Ja w tym duchu, to będzie jeszcze jedno odniesienie. Jeżeli region, który ma 11% przewozów, najpierw dostaje zero, a później dostaje ileś tam, to... Ja nie rozumiem filozofii, bo przecież... Drodzy Państwo, jestem za wyrównaniem szans regionów, żeby nie było wątpliwości, jeszcze raz to podkreślam. Taki region jak Dolny Śląsk, tak jak mazowieckie, płaci janosikowe, a w związku z ustawą nie dostaje, powtórzę, środków na zakup taboru. A jeśli chodzi o przewozy, to trzecie... Ja mam dane, państwo może nie mają: tu jest prawie dziewięć milionów pociągokilometrów, to jest trzecia obsługa w kraju co do liczby... A więc, Panie Przewodniczący, ja w podobnym duchu proszę i zgłaszam

wniosek o to, aby na tym etapie przerwać posiedzenie komisji, a dwudziestego pierwszego je wznowić, bo, jak widać, są bardzo różne zdania, i zakończyć głosowaniem. Taka możliwość istnieje, też jest do rozważenia.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Dobrze.

Jeszcze pan Gintowt-Dziewałtowski się zgłaszał.

Senator Witold Gintowt-Dziewałtowski:

Ja jestem za tym wnioskiem, ale tak swoją drogą to chciałbym zadać pytanie, trochę retoryczne. W moim przekonaniu większa liczba przewozów, większa liczba przewożonych towarów to jest większa szansa na zarobek. Gorzej mają tacy, którzy muszą jeździć i wozić jednego, dwóch pasażerów pustym składem. No więc...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Panie Senatorze, prawdę mówiąc, pańskie pytanie było nieco nielogiczne.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Jeszcze pan senator Śmigieński się zgłaszał.

Senator Bogusław Śmigieński:

Pan senator rozpoczyna dyskusję. Panie Senatorze, gdyby ekonomia rządziła tym wszystkim, to sprawa byłaby już dawno zamknięta. To jest spółka prawa handlowego, która ma określone...

(Senator Witold Gintowt-Dziewałtowski: Ale jedni zabijają...)

Ale proszę mi dać skończyć. To jest spółka prawa handlowego działająca na określonych zasadach, powinny być wykazywane, oceniane przez radę nadzorczą i wspólników... I powinny być podejmowane decyzje stosownie do ekonomicznych... Jeśli w dużej spółce ogólnokrajowej jeden region zarabia więcej pieniędzy, to niestety, ale z tego pokrywane są koszty związane z tym regionem, gdzie tych dochodów nie ma, gdzie są większe straty. To jest przelewane, to jest ta różnica. Logika jest taka, że... Logika prawa handlowego nie jest tutaj stosowana. Tak?

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Proszę państwa, w tej chwili sytuacja jest taka, że są dwie możliwości postępowania: albo głosujemy nad przyjęciem ustawy bez poprawek ze świadomością, że poprawki zostaną zgłoszone w czasie debaty, albo przerywamy posiedzenie z założeniem, że odbędzie się jeszcze drugie posiedzenie, tuż przed posiedzeniem Senatu.

(Głosy z sali: Przerywamy.)

Ponieważ padł wniosek w sprawie przerywania posiedzenia, chciałbym zapytać: kto jest za przerywaniem posiedzenia? (8)

Kto jest przeciw? (9)

Czy ktoś się wstrzymał od głosu? (3)

Wniosek o przerywanie posiedzenia upadł.

Zgłaszam więc wniosek o przyjęcie tej ustawy bez poprawek.

Kto z państwa senatorów jest za? (11)

Kto jest przeciw? (2)

Kto się wstrzymał od głosu? (7)

Dobrze. A więc przeszedł wniosek o przyjęcie tej ustawy bez poprawek. Ale ja mam do pana senatora prośbę o przygotowanie poprawki na posiedzenie plenarne.

(Głos z sali: Sprawozdawca.)

Szukamy sprawozdawcy ustawy.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie, to może ja wezmę to sprawozdanie.

Dziękuję naszym gościom, dziękuję państwu i zamykam wspólne posiedzenie...

(Głos z sali: Nie, nie. Masz jeszcze...)

Zamykam ten punkt naszego wspólnego posiedzenia. Dziękuję.

Proszę państwa, przechodzimy do drugiego punktu: ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Kto będzie referował? Pan minister.

Bardzo proszę o kilka słów wprowadzenia.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych Przemysław Kuna:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Pozwoliłem sobie zaprosić tutaj kilku kolegów, ponieważ chcemy przeprowadzić nowelizację ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie bazy danych, jaką jest Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. Postaram się jak najszybciej i jak najkrócej to zreferować...

(Rozmowy na sali)

(Przewodniczący Janusz Sepioł: Drodzy Państwo, proszę o zakończenie rozmów, bo nie słyszymy pana ministra.)

Generalnie Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców jest bazą danych, która istnieje od ponad dziesięciu lat, ale tak naprawdę jej początek to jest 2010 r. Od 2010 r. do teraz, czyli w ciągu tych pięciu, sześciu lat istnienia tej bazy, nastąpiło wiele zmian, zarówno od strony legislacyjnej, jak i dotyczących wymogów... Inne ustawy, dookólne de facto wymusiły w 2013 r. rozpoczęcie zmian dotyczących tej bazy. Nazwaliśmy ją roboczo bazą CEPIK 2.0. Tak naprawdę główną ustawą, która wymusiła te zmiany, jest ustawa o kierujących pojazdami właśnie z roku 2013, w której jest mowa o tym, że będziemy zbierali również dane dotyczące zdrowia kierowców, sposobu ich ukarania – mówimy tutaj o punktach karnych. Jest tu też mowa o kwestiach dotyczących młodego kierowcy, tak to nazwijmy, czyli tych pierwszych dwóch lat po uzyskaniu prawa jazdy. Teraz chcemy ujednoczyć... Chodzi o to, żeby w prawie o ruchu drogowym były jasno i precyzyjnie zdefiniowane zakresy danych, żeby było zapisane, co będziemy zbierali, jak będziemy zbierali, jak i to, że w CEPIK 2.0, centralnie będzie możliwość umieszczenia wszelkich informacji, których wymaga obecne prawodawstwo. Dodatkową zaletą, to jest niewątpliwie warte podkreślenia... Dlaczego bardzo chcemy, żeby ta ustawa została przegłosowana i przyjęta? Centralizacja tych danych pozwoli nam na dwie rzeczy.

Pierwsza. Te dane będą zawsze spójne i jednakowe, to się ładnie nazywa referencyjność danych. Obecnie wszyscy starostowie, którzy de facto rządzą prawami jazdy, jeśli chodzi o wydawanie bądź cofanie uprawnień do prowadzenia pojazdów... Tu jest ponad trzysta, prawie czterysta baz lokalnych. One ze sobą współpracują, są połączone przez system teleinformatyczny, ale każdy ze starostów sam sobie wypełnia tę bazę, to nie jest ujednolicone, co powoduje dużo problemów, na przykład błędy literowe czy też błędy w nazwach, tego typu... W efekcie te dane nie są spójne i nie umiemy ich później dobrze przedstawiać, raportować. Druga sprawa, która jest bardzo ważna dla nas, a powinna służyć obywatelom, jesteśmy co do tego przekonani, to jest to, że de facto kiedy scentralizujemy te wszystkie dane, to wszystkie nasze służby, Policja, Straż Miejska i temu podobne, zawsze będą miały dostęp do jednakowych danych dotyczących na przykład ubezpieczenia samochodu, pewnych parametrów tego samochodu, tego, czy przeszedł przegląd techniczny. To wszystko będzie w jednym miejscu, więc zawsze będzie można takie rzeczy sprawdzić. Godne podkreślenia jest też to, że chcemy ujednolicić w tej bazie kwestię kart parkingowych, to dotyczy osób, które są niepełnosprawne i mają prawo do tego, żeby parkować na tych miejscach – ta informacja też znalazłaby się w tej bazie. Dzięki temu unikniemy podszywania się pod kogoś czy coś takiego. Ale taka najbardziej spektakularna sprawa, z którą państwo na pewno mieliście już okazję zapoznawać się po posiedzeniach komisji sejmowej i plenarnych obradach Sejmu, to jest kwestia punktów karnych. Teraz obywatel, żeby dowiedzieć się, ile ma tych punktów i za co je ma, musi iść na komendę Policji i tam zapytać o to policjanta, który ma prawo do tego, żeby dostać się do tej bazy, a on udzieli takiej informacji. To, co my chcemy zrobić, to od 4 stycznia 2016 r. udostępnić to jako e-usługę. Chodzi o to, żeby zdalnie, po autoryzacji i upewnieniu się, że osoba, która zagląda do tych danych, to jest ta osoba, która jest właścicielem tych danych i ma prawo je obejrzeć, każdy mógł sobie zobaczyć, kiedy dostał punkty, za co dostał te punkty, żeby mógł sobie sprawdzić historię swojego samochodu. Dodatkowe usługi takie jak e-autobus czy historia pojazdu, które już funkcjonują, to są te usługi, które pozwalają sprawdzić, powiedzmy, gdy dzieci jadą na kolonie czy na wycieczkę, czy wiozący je autobus przeszedł wszystkie badania, czy nie było żadnych zdarzeń losowych, które zostały wpisane przez stacje diagnostyczne, na przykład że ten autobus jest wycofany z ruchu i nie może służyć do przewozu osób.

Tak że to, co chcemy zrobić w nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym, to usankcjonować wszystkie dookólne zmiany, które i tak zostały w większości ustalone, i tak naprawdę otworzyć się na referencyjną bazę danych CEPiK 2.0, która naszym służbom i generalnie obywatelom zapewni dostęp do rzetelnych danych, które będą zbierane

przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, a tak naprawdę przez Centralny Ośrodek Informatyki, zajmujący się tą bazą CEPiK już od ponad pięciu lat. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepiol:

Dziękuję bardzo.

No, przypominam sobie, że sprawa CEPiK wielokrotnie stawała na posiedzeniach komisji i zawsze była o tym mowa w tym czasie przyszłym i trybie warunkowym. I tutaj też ciągle czytam „do czasu wdrożenia, ale nie dłużej niż 36 miesięcy”. A więc jeszcze trzy lata przed nami.

Może pan legislator ma bardziej szczegółowe uwagi? Proszę bardzo.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:

Dziękuję bardzo.

Przed wszystkim chciałbym przeprosić za brak pisemnej opinii w tej sprawie. To wynika z kalendarza – ustawa trafiła do Senatu bardzo niedawno, a jest bardzo obszerna. Wydaje się, że ustawa wymaga kilku korekt legislacyjnych, które przedstawię szczegółowo, jeśli taka będzie wola komisji. Poza tym zachodzi też kolizja między tą ustawą a zmianą ordynacji podatkowej, która również będzie rozpatrywana przez Senat na najbliższym posiedzeniu. Ta kolizja może być wyeliminowana albo przez zmianę w tej ustawie, albo przez modyfikację ordynacji podatkowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Janusz Sepiol:

Zaraz, to jest poważna sprawa. Skoro nie mamy opinii, a pan legislator zgłasza poważne uwagi, a na dodatek jest sprzeczność z drugą ustawą, którą mamy procedować, to ja bym zaproponował przerwanie obrad komisji i wznowienie ich dwudziestego pierwszego, w przeddzień posiedzenia Senatu.

(Głos z sali: Tak, będą opinie...)

Bo ja nie bardzo widzę możliwość dyskusowania nad tak złożoną i dużą ustawą bez pisemnej opinii.

Czy jest sprzeciw wobec takiego wniosku?

(Głosy z sali: Nie, nie.)

(Głos z sali: Nie ma.)

Skoro nie ma, to dziękujemy panu ministrowi i zamykam posiedzenie komisji...

(Głos z sali: Przerwywamy...)

...posiedzenie połączonych Komisji Gospodarki Narodowej i Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej.

Dziękuję bardzo.

(Koniec posiedzenia o godzinie 15 minut 05)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii