



SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ
POLSKIEJ

X kadencja

Zapis Stenograficzny

z wspólnego posiedzenia
Komisji Infrastruktury (5.)
oraz
Komisji Samorządu
Terytorialnego
i Administracji Państwowej (8.)

30 stycznia 2020 r.

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 39, druki sejmowe nr 43, 91 i 91-A).

(Początek posiedzenia o godzinie 15 minut 12)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Komisji Infrastruktury Jan Hamerski)

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Szanowni Państwo, najmocniej przepraszam za to, że zaczynamy z małym opóźnieniem. Niestety, poprzednie posiedzenie komisji, również wspólne, troszkę się przedłużyło, tak więc ze względów technicznych musieliśmy opóźnić nasze posiedzenie.

Szanowni Państwo!

Chciałbym serdecznie przywitać, otwierając wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej, członków naszych komisji, komisji senackich w osobach pań i panów senatorów, a w imieniu tychże oraz pana przewodniczącego i moim wszystkich naszych zacnych gości. Pozwolicie państwo, że sięgnę do ściąg.

Otóż mamy dzisiaj bardzo wielu i bardzo zacnych gości. Ministerstwo Infrastruktury reprezentuje pan minister Andrzej Bittel. Pozwolicie państwo – mam nadzieję, że panowie dyrektorzy, naczelnicy departamentów się nie obrażą – że przywitam państwa gremialnie, bo zespół jest bardzo duży. Witam państwa. Witam również bardzo serdecznie pana prezesa PKP Polskich Linii Kolejowych SA Ireneusza Mercheła, również z własną ekipą, także znaczącą. Witam przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego, przedstawicieli związków zawodowych, przedstawicieli Związku Miast Polskich, przedstawicieli PKP SA, przedstawicieli Fundacji ProKolej

oraz Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej. Mam nadzieję, że nikogo nie pominąłem. Jeżeli są...

(Głos z sali: Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.)

Jest też z nami prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Witamy serdecznie. A, gdzieś tam się ukrywa.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

A ściąg jest przygotowana ani nie enumearycznie, ani nie alfabetycznie, ani nie według urzędu, stąd też moje niedociągnięcie. Proszę wybaczyć.

Szanowni Państwo!

Przedmiotem naszego dzisiejszego posiedzenia jest rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw; druk senacki nr 39.

Jeżeli można, to prosiłbym wnioskodawców, ponieważ jest to przedłożenie rządowe, o nawiązanie do tejże ustawy.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
ANDRZEJ BITTEL**

Dziękuję bardzo.

Panowie Przewodniczący! Wysokie Komisje!

Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz innych ustaw, którą Wysokie Komisje będą się dzisiaj zajmować, stanowi realizację działań rządowych, których celem jest wzmocnienie sektora transportu kolejowego, transportu, który jest istotną gałęzią transportu zbiorowego, jest transportem najbardziej bezpiecznym, a także, co też nie jest bez znaczenia,

najbardziej ekologicznym oraz, można powiedzieć, najbardziej sprawnym.

Zakres przedmiotowy tej ustawy obejmuje kwestie związane z przeciwdziałaniem procesowi likwidacji linii kolejowych w rozumieniu zakłócania korytarzy transportowych. To w tym celu uściślamy warunki likwidacji linii kolejowych. Pozwoli to na eliminację niekontrolowanej ich likwidacji. Doprecyzowujemy też procedurę likwidacyjną przez obowiązek przeprowadzania analiz i informowania zainteresowanych podmiotów i organów o takim zamiarze. Dajemy też prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego możliwość nakładania kar pieniężnych za likwidację linii lub bocznicy kolejowej przeprowadzoną z naruszeniem przepisów ustawy.

Drugi ważny dział w tym aspekcie to umożliwienie użyczenia jednostkom samorządu terytorialnego nieruchomości pozostałych po zlikwidowanych liniach kolejowych lub ich odcinkach. Jest to dodatkowa możliwość, bo samorząd, oczywiście w trybie obowiązujących przepisów, może występować do PKP SA o udostępnienie terenów kolejowych niezbędnych do realizacji zadań transportowych i jest taka praktyka, takie procesy się dzieją. Wspólne zaangażowanie pozwala np. budować węzły multimodalne przy stacjach kolejowych. To się dzieje. Tyle że do tej pory były to decyzje zero-jedynkowe, czyli decyzje o oddaniu własności. A ponieważ chcemy utrzymywać korytarze transportowe, do tego mamy świadomość, że procesy odtwarzania linii kolejowych nie są procesami prostymi i krótkotrwałymi, chcielibyśmy mieć też szansę, jeśli samorząd będzie o taką możliwość występował, innego zagospodarowywania, a jednocześnie utrzymywania władztwa państwowego nad korytarzem kolejowym, tak aby można było, nawet jeśli on teraz nie działa, w przyszłości taką linię kolejową odtworzyć, bo też identyfikujemy, że zawsze największym problemem w przypadku realizacji inwestycji liniowych jest dostępność terenu.

W ramach tego przedłożenia poszerzamy również możliwości realizacji wojewódzkich połączeń kolejowych poza granice województwa w takim rozumieniu, że będzie to możliwe bez uzgodnienia z sąsiadem. W ramach działalności sąsiedzkiej oczywiście marszałkowie jako organizatorzy transportu kolejowego mogą się porozumieć i sobie jeździć na teren sąsiada, na dalsze odległości. Ale też zdarza się, że mamy

do czynienia z sytuacją, w której nie zawsze jest taka wola porozumienia, a racjonalne podejście do sieci transportowej może wskazywać, że najbliższa stacja za granicą województwa nie zawsze jest tym najlepszym punktem do tego, aby zatrzymać pociąg należący do danego województwa, i pojechać kawałek dalej, do miejsca większego, lepszego z punktu widzenia potoku pasażerskiego... Teraz bez zgody sąsiada jest to niemożliwe, więc poszerzamy ten teren do 30 km w ramach tego projektu.

Jest cała sekcja przepisów dotycząca usprawnień związanych z procesem inwestycyjnym, wśród nich umożliwienie wypłat właścicielom nieruchomości zaliczki w wysokości 70% odszkodowania za ograniczenie – zwracam uwagę na to słowo, ono jest bardzo ważne – w korzystaniu z nieruchomości, nie mówimy tutaj o wywłaszczeniu, tylko o ograniczeniu w korzystaniu z nieruchomości objętej decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Mamy przepisy dotyczące uproszczenia systemu udzielania gwarancji finansowych umożliwiających wszczynanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe procedur przetargowych obejmujących realizację zadań zawartych w Krajowym Programie Kolejowym. Tutaj zmienia się odrobinę rola szczegółowego planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego, który to szczegółowy plan będzie stanowił podstawę do zaciągania zobowiązań finansowych na realizację zadań bez konieczności występowania z wnioskami, dodatkowymi wnioskami do ministra finansów. To też jest efekt dyskusji, którą prowadziliśmy w ramach spotkań z naszymi partnerami z Komisji Europejskiej.

Kolejna ważna rzecz to umożliwienie przekazywania przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych na wniosek ministra właściwego do spraw transportu na rzecz PKP Polskich Linii Kolejowych skarbowych papierów wartościowych z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego oraz umożliwienie przeznaczenia środków uzyskanych z tych papierów na realizację inwestycji. Mamy też przepis, który wydłuża – nazywamy to specrozdziałem kolejowym – do 31 grudnia 2030 r. czas stosowania... Cały ten rozdział służy wprowadzeniu wielu uproszczeń związanych z realizacją procesu inwestycyjnego. Można powiedzieć, że jest to taki troszkę kolejowy system ZRID-owski, troszkę, z pewnymi odrębnościami.

Mamy też sekcję przepisów dotyczącą usprawnienia procesów inwestycyjnych linii tramwajowych położonych poza pasami drogowymi dróg publicznych. Transport kolejowy jest bardzo ważny, ale transport szynowy, tramwajowy też jest istotny, stąd te ułatwienia. Chodzi o to, aby móc te linie tramwajowe poza pasem dróg publicznych też budować w pewnym, tak to nazwę, łatwiejszym standardzie.

Doprecyzowujemy zasady kalkulacji opłat za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej lub świadczonych usług. To jest jeden z elementów, które w ramach tego przedsięwzięcia, tego projektu też są realizowane. Wprowadzamy zasadę określającą, że opłaty nie mogą przekraczać kosztów udostępnienia powiększonych o rozsądny zysk, rozumiany jako stopa zwrotu z kapitału własnego, uwzględniający ewentualne ryzyko, ponoszonych przez operatora obiektu, przy czym zysk ten nie może być większy niż 10% w skali roku.

Ważna rzecz, bo dostosowująca nasze przepisy do wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej: zaliczamy peron pasażerski do elementów infrastruktury kolejowej i jego udostępnienie na rzecz przewoźników kolejowych wchodzi w zakres tzw. minimalnego pakietu dostępu. Stąd też tutaj taki przepis.

Kwestia ochrony tajemnicy przedsiębiorstwa lub innych tajemnic prawnie chronionych w postępowaniu administracyjnym prowadzonym przed prezesem Urzędu Transportu Kolejowego. Te normy mają zapewnić ograniczenie czy możliwość ograniczenia wglądu w akta ze względu na tajemnicę przedsiębiorstwa. Są to przepisy powielone z ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, to jest podobna czy nawet identyczna konstrukcja.

Ważna kwestia, też związana z uchYLENIEM przepisu art. 17a ust. 3 ustawy wprowadzającej przepisy ustawy o samorządzie terytorialnym i ustawy o pracownikach samorządowych. Otóż uznajemy, że obowiązek wszczynania postępowań z urzędu w 30 lat po tym, jak powstał samorząd terytorialny, już może zakończyć swój byt, tym bardziej że jest to przepis wprowadzony w roku 2005, czyli nie od razu. Ma to też na celu ograniczenie komunalizowania linii kolejowych, terenów zlokalizowanych czy położonych pod liniami kolejowymi i danie wojewodom możliwości oceny wniosku składanego przez samorząd terytorialny w tym zakresie.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, na tym zakończę. Tak mniej więcej w telegraficznym skrócie wygląda zakres tej ustawy. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Bardzo dziękuję, Panie Ministrze.

Wszyscy członkowie komisji, zresztą nie tylko, mają materiały, które zostały przygotowane przez sekretariat komisji na dzisiejsze posiedzenie. W związku z tym mogę powiedzieć, że wypowiedź pana ministra była kwintesencją tego, co w tych materiałach jest zawarte.

Szanowni Państwo!

Ze względu na to, że dzisiejsze nasze uczestnictwo jest uczestnictwem w sensie liczbowym, bym powiedział, ponadnormatywnym, bo przyznam, że nie pamiętam, aby na posiedzeniu Komisji Infrastruktury zebrało się tak liczne gremium, chciałbym państwu przypomnieć, że posiedzenie komisji jest transmitowane w internecie.

Chciałbym również zapytać, czy pośród państwa są uczestnicy, są przedstawiciele podmiotów, które prowadzą działalność lobbingsową w rozumieniu ustawy o działalności lobbingsowej w stanowieniu prawa. Jeżeli są tacy, to bardzo bym prosił o przedstawienie się. Nie widzę zgłoszeń.

W takim układzie przystępujemy do dalszego procedowania.

W odpowiedzi na wystąpienie pana ministra prosiłbym Biuro Legislacyjne, naszego mecenasa, pana Macieja Telca o stanowisko Biura Legislacyjnego w sprawie przedmiotowej ustawy.

GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
MACIEJ TELEC

Dziękuję bardzo.

Ja chciałbym zwrócić uwagę państwa na 3 kwestie formalne, które być może warte są tego, aby je skorygować.

Pierwsza uwaga dotyczy art. 9z ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Ten przepis stanowi,

że na wniosek osoby uprawnionej wypłaca się zaliczkę w wysokości 70% odszkodowania określonego w decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. To jest odszkodowanie za wywłaszczenie. Koncepcja jest taka, żeby ta zaliczka nie miała wpływu na prowadzone postępowanie odwoławcze, czyli chodzi o odszkodowanie ustalone przez organ pierwszej instancji. Poprawka polega na tym, żeby tę kwestię jednoznacznie przesądzić, że to jest decyzja wydana w pierwszej instancji.

Druga uwaga dotyczy art. 9z ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym. Ten przepis stanowi, że osoba uprawniona, której wypłacono zaliczkę, jej spadkobierca lub następca prawny są obowiązani do zwrotu zaliczki po jej waloryzacji, jeżeli decyzja o lokalizacji linii kolejowej m.in. została zmieniona w części dotyczącej tej osoby. Tymczasem art. 132 §1 kodeksu postępowania administracyjnego dopuszcza także możliwość zmiany decyzji w całości. W związku z tym można mieć wątpliwości, czy jeżeli decyzja została zmieniona w całości, to będzie skutkowała obowiązkiem zwrotu zaliczki również w tej części osoby zobowiązanej do zwrotu.

Ostatnia uwaga dotyczy art. 13aa ustawy o transporcie kolejowym. Ten przepis stanowi podstawę do ograniczenia w drodze postanowienia prawa wglądu do materiału dowodowego załączonego do akt sprawy, jeżeli zachodzą przesłanki określone w ustawie do takiego ograniczenia. Przepis ten nie koresponduje z art. 73 i 74 kodeksu postępowania administracyjnego, ponieważ k.p.a. mówi o prawie wglądu w akta sprawy i ewentualnie ograniczeniu tego prawa. Zatem ustawa o transporcie kolejowym będzie stanowiła o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego, a k.p.a. – o prawie wglądu w akta sprawy. Ponieważ nie ma definicji materiału dowodowego, a może być nim wszystko, co organ albo też sąd administracyjny uzna za istotne w sprawie, pozostaje otwarta odpowiedź na pytanie: czy będzie kategorią akt sprawy, które nie będą materiałem dowodowym, a wglądu w które nie będzie mógł ograniczyć organ wydający decyzję osobie, która chciałaby do takich akt mieć wgląd? Poprawka polega na tym, żeby tę rozbieżność między ustawą o transporcie kolejowym i kodeksem postępowania administracyjnego wyeliminować, a tym samym przesądzić, że organ może ograniczyć wgląd w akta sprawy, czyli we wszystkie dokumenty, które są

do sprawy załączone, jeżeli zachodzą przesłanki określone w przepisie. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Dziękuję bardzo, Panie Mecenasiu.

Panie Ministrze, senatorowie zapewne chcieliby wysłuchać stanowiska pana ministra w kwestiach przedstawionych przez pana mecenasa.

SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
ANDRZEJ BITTEL

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Chciałbym przedstawić następujące stanowisko. Zacznę od trzeciej kwestii. W naszej ocenie nie ma takiego ryzyka, a te przepisy są, o czym już wspominałem w pierwszej wypowiedzi, kalką przepisów z ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów i są niejako wpisane w porządek, zrozumiałe, i chyba nie ma problemów z ich stosowaniem, z praktyką. Nie chcąc wprowadzać rozwiązania odmiennego niż w głównej ustawie, która dotyczy konkurencji i konsumentów, uznaliśmy, że takie wprowadzenie do naszej ustawy tego rozwiązania będzie najbardziej efektywne z punktu widzenia legislacyjnego. Jeśli pan dyrektor będzie chciał za chwilę jeszcze rozszerzyć wątek dotyczący analizy materiału dowodowego i akt sprawy, to bardzo proszę.

W przypadku doprecyzowania nazwy organu pierwszej instancji, wskazanie, że to jest pierwsza instancja... Dla nas to jest oczywiste, nie widzimy powodu, żeby to robić, bo jest to oczywiste. Jest wydana decyzja ograniczająca prawo własności, określająca odszkodowanie. W sytuacji, w której strona składa od niej odwołanie, ona nie jest ostateczna, ale wtedy i tylko wtedy można wystąpić o zaliczkę. Jeśli decyzja staje się ostateczna, bo nie zostało złożone odwołanie albo rozstrzygnięto to w drugiej instancji, to nie ma kwestii zaliczki. Tak więc z tego powodu nie widzimy tu konieczności doprecyzowania, aczkolwiek ta propozycja jest takim wyrazem dbałości, oczywiście to rozumiem.

Podobne jest uzasadnienie w przypadku drugiej propozycji poprawki, która mówi o tym,

że „została zamieniona w całości lub w części dotyczącej tej osoby”. Dla nas też jest oczywiste, że i w części, i w całości, że jak się coś zmieni, to trzeba zwrócić te pieniądze. To jest jakby jasne.

A jak pan przewodniczący pozwoli, to jeszcze pan dyrektor Kuzka...

(Przewodniczący Jan Hamerski: Oczywiście.)
...dwa zdania w tych sprawach.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Proszę uprzejmie, Panie Dyrektorze.

ZASTĘPCA DYREKTORA
DEPARTAMENTU PRAWNEGO
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
GRZEGORZ KUZKA

Grzegorz Kuzka, Departament Prawny.

Ja tylko chciałbym potwierdzić opinię w kwestii uwagi trzeciej, czyli prawa do wglądu do materiału załączonego do akt sprawy. To nie jest regulacja pionierska, to jest regulacja, która występuje w art. 69 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Na wzór tych regulacji została ona przeniesiona do naszej ustawy. Skoro na gruncie tamtej ustawy interpretacja tego określenia nie stwarza problemów, przynajmniej nie spotkał się ze stwierdzeniem, żeby jakieś problemy były, to uważamy, że także w tym przypadku tych problemów nie będzie. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Dziękuję bardzo panu dyrektorowi.

Reasumując wypowiedź pana ministra i pana dyrektora, można powiedzieć, że w odniesieniu do wszystkich 3 propozycji poprawek stanowisko ministerstwa jest negatywne. Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do dalszego procedowania.

Proszę bardzo, w tej chwili oddaję głos paniom i panom senatorom. Mogą państwo pytać, uszczegóławiać swoje wystąpienia.

(Senator Zygmunt Frankiewicz: Jeśli można...)

Proszę bardzo, pan przewodniczący.

SENATOR
ZYGMUNT FRANKIEWICZ

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie.

Ja mam 2 sprawy w związku z tym projektem. Jedna jest duża i dość poważna, mianowicie dotyczy pominięcia w projekcie ustawy związku metropolitalnego, Górnośląskiego Związku Metropolitalnego. Jest mowa o jednostkach samorządu terytorialnego i tak jest na całym obszarze państwa, oprócz obszaru centralnego województwa śląskiego, gdzie komunikację organizuje Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia. I ta metropolia oprócz organizowania transportu tramwajowego i autobusowego w tej chwili podejmuje projekt budowy kolei metropolitalnej. Według koncepcji wartość tej inwestycji może sięgać 16 miliardów zł. Bez włączenia do wykazu podmiotów, które mogą prowadzić działalność w tym zakresie, związku metropolitalnego, tak jak to wszędzie w Polsce będzie się działo, ten związek nie będzie mógł prowadzić swojej podstawowej działalności na skalę, którą planuje.

Jest jeszcze drugi problem, dlatego że zgodnie z aktualnymi przepisami prawa ten związek nie może przekazywać dotacji podmiotom prawa handlowego, a takimi podmiotami są np. spółki kolejowe. W związku z tym współpraca przy budowie infrastruktury jest z tego powodu znacząco utrudniona.

Członek zarządu tego związku przesłał propozycje poprawek w projektowanej nowelizacji, które rozwiązywałyby te 2 problemy. Mogę przeczytać te propozycje poprawek.

W art. 1 pkt 2 po lit. c ustawy nowelizującej proponuje się dodać lit. d w następującym brzmieniu. Po pkt 56 dodaje się pkt 57 w brzmieniu: „jednostka samorządu terytorialnego – również związek metropolitalny”. W ten sposób rozwiązywany jest pierwszy problem, o którym mówiłem.

W art. 1 po pkt 16 ustawy nowelizującej proponuje się dodać pkt 16a w następującym brzmieniu. Ust. 2 „Zadania, o których mowa w ust. 1, mogą być również finansowane ze środków zarządcy i jednostek samorządu terytorialnego, w tym w formie dotacji celowych, oraz z innych źródeł”. Ust. 3 „Koszty utrzymania infrastruktury kolejowej, z zastrzeżeniem ust. 1 pkt 2, są finansowane przez zarządcę, z tym że mogą być one finansowane przez jednostki

Wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury (5.)
oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej (8.)

samorządu terytorialnego, w tym w formie dotacji celowych, oraz z innych źródeł lub dofinansowane z budżetu państwa”. Myślę, że pismo wraz z uzasadnieniem do komisji dotarło.

I druga sprawa, zupełnie inna, dotyczy uchylecia art. 17a. Jak pan minister powiedział, dotyczy to jeszcze bardzo zamierzonych czasów, czyli spisów inwentaryzacyjnych, które miały być gotowe do końca roku 2005, czyli powinny być gotowe od 15 lat, ale nie są. Są tu może takie marginalne sprawy, ale one mogą się okazać istotne, np. przez wiele lat procedowane wnioski o zasiedzenie przez Skarb Państwa nieruchomości. I w dniu, w którym ta ustawa wejdzie w życie, mogą być orzeczenia sądu, ale wtedy ta procedowana sprawa spowoduje, że ta nieruchomość nie trafi do samorządu, który przez te lata o to zabiegał. Niby marginalna sprawa, ale to jest przykład.

Jest też poważniejsza sprawa. Mianowicie myślę, że nie wzięto pod uwagę tego, iż w zasobie nieruchomości Skarbu Państwa nie ewidencjonuje się nieruchomości, które na podstawie przepisów z dnia 10 maja 1990 r. wprowadzających ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawy o pracownikach samorządowych stały się z mocy prawa z dniem 27 maja 1990 r. własnością gmin, lecz co do których nie zostały wydane ostateczne decyzje potwierdzające nabycie nieruchomości. Takich spraw jest sporo i one się bardzo długo, jak widać, ciągną. Po wprowadzeniu tej zmiany, o której mówimy, trudno będzie określić, do którego zasobu, do zasobu Skarbu Państwa czy do zasobu gminy przypisać daną nieruchomość. I to będzie miało praktyczny wymiar, mianowicie wpływ na bieżące gospodarowanie tą nieruchomością, dotyczy to np. podatków, utrzymania nieruchomości, przekazywania środków przez Skarb Państwa itd. To po prostu zniknie czy nie trafi do ewidencji. Takie zastrzeżenie składam i wnoszę o to – to jest wniosek, propozycja poprawki – aby wykreślić punkt, który ten art. 17a usuwa. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Dziękuję bardzo panu przewodniczącemu.

Ja rozumiem, że pan przewodniczący przejmuje te propozycje poprawek, które w swoim

piśmie zgłosiła Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia.

(*Senator Zygmunt Frankiewicz: Tak.*)

Ponieważ te materiały państwo macie, mają je również Biuro Legislacyjne, mają je także przedstawiciele ministerstwa, chciałbym prosić, aby do tej materii w tej chwili odnieśli się zarówno przedstawiciel ministerstwa, jak i Biura Legislacyjnego.

Proszę bardzo, Panie Mecenasiu.

GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
MACIEJ TELEC

Dziękuję bardzo.

Ja mam do tych poprawek uwagę formalną i niejako z ostrożności procesowej muszę na to zwrócić uwagę. Otóż te przepisy, o których zmianie mówił pan senator, nie były przedmiotem prac w Sejmie, w ogóle, w związku z tym przyjęcie tych zmian do ustawy może się spotkać z zarzutem naruszenia art. 118 i 119 konstytucji. Chodzi o to, że omijamy w ten sposób procedurę 3 czytań sejmowych, jest to rodzaj bardzo szybkiej inicjatywy ustawodawczej Senatu. Zdarzały się już przypadki, w których Trybunał Konstytucyjny uchylał przepisy przyjęte w tym trybie przez Senat, czyli przyjęte przez Senat do ustawy sejmowej, która w żaden sposób tymi kwestiami się nie zajmowała. Tak więc muszę na to zwrócić uwagę komisji. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Bardzo dziękuję, Panie Mecenasiu.

Czy, kontynuując wypowiedź pana mecenasa, chce pan minister coś dodać w tej materii?

SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
ANDRZEJ BITTEL

Mnie też się tak zdawało. Do tego chciałbym dodać, że my na etapie procedowania tej ustawy prowadziliśmy korespondencję z zarządem Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

i wyjaśnialiśmy naszą pozycję w tej sprawie. Ja sobie pozwolę to przekazać, bo w naszej ocenie nie ma przeszkód. Jeżeli ta inwestycja liniowa nie będzie realizowana w ramach wykazu linii państwowych, o znaczeniu państwowym, to art. 38 ust. 5 pozwala na finansowanie. I w naszej ocenie to jest trochę bardziej wewnętrzna konstrukcja w ramach związku, w ramach metropolii. To w tej kwestii.

Zaś w kwestii art. 17a ust. 3 mogę i chciałbym powiedzieć, że ten przepis wyłącznie nakłada obowiązek wszczęcia postępowania z urzędu na wojewodę, nie mówi o wszczynaniu postępowania na wniosek samorządu gminnego tego szczebla i tej drogi z całą pewnością nie zamyka. Tak więc te postępowania będą się toczyły na wniosek, postępowania komunalizujące, zmierzające do tego, aby potwierdzić, czy samorząd gminny z dniem 27 maja 1990 r. stał się z mocy prawa właścicielem danej nieruchomości. I to, że się zajmujemy tym już 30 lat, prowadzi oczywiście nas wszystkich do smutnej refleksji, że ten proces chyba nie pobiął tak, jak był projektowany, z wielu powodów. Z całą pewnością jest to bardzo dobry temat na osobną debatę.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Ja mam taką propozycję dla pana przewodniczącego, w kontekście wypowiedzi głównie pana mecenas, abyśmy jednak, jeżeli pan przewodniczący zechce, w chwili obecnej zrezygnowali z procedowania tej poprawki, skoro miałyby to powodować aż takie perturbacje legislacyjne. Decyzja należy oczywiście do pana przewodniczącego odnośnie do tej pierwszej sprawy, jeśli chodzi o sprawy związane ze związkiem metropolitalnym.

A jeśli chodzi o propozycję poprawki dotyczącą art. 17a... Nie wiem, czy została ona sformułowana na piśmie i trafiła do Biura Legislacyjnego. Nie trafiła? W takim razie mam propozycję, żeby dać czas i ministerstwu, i Biuru Legislacyjnemu. Proponowałbym, żeby pan przewodniczący sformułował to na piśmie i złożył zarówno do ministerstwa, jak i do Biura Legislacyjnego, i ewentualnie na posiedzeniu plenarnym taką poprawkę zgłosił. Wówczas, znając stanowisko jednej i drugiej strony, będziemy

mogli albo w trakcie posiedzenia, albo przed posiedzeniem zwołać posiedzenie komisji i poświęcić czas temu paragrafowi. Jeżeli można, to...

Proszę.

SENATOR
ZYGMUNT FRANKIEWICZ

Dziękuję bardzo.

Faktycznie, zastrzeżenie dotyczące niekonstytucyjności jest tutaj bardzo istotne. Owszem, nie miałem świadomości, że to wychodzi poza zakres, niemniej problem istnieje. To nie jest tak, że bez wprowadzenia tych zmian związek metropolitalny będzie mógł podejmować te inwestycje. W uzasadnieniu jest przykład stanowiska Regionalnej Izby Obrachunkowej w Katowicach, możliwe, że również decyzje wojewody o tym przesądzały.

A co do poprawki, tzn. zmiany dotyczącej usunięcia jednego z zapisów, przygotuję to na piśmie i wtedy zgłoszę. Jest oczywiście tak, jak pan minister powiedział, czyli zostaje tryb na wniosek, ale myślę, że w tych przypadkach, o których ja mówiłem, lepsze jest pozostawienie dotychczasowego trybu, bo taka była intencja wtedy, kiedy ten przepis był wprowadzany w życie, a do tego czasu w wielu sprawach te postępowania się nie zakończyły. Dziękuję.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Dziękuję panu przewodniczącemu.

Szanowni Państwo, Panie i Panowie Senatorowie, proszę o pytania.

Pan senator Lamczyk.

SENATOR
STANISŁAW LAMCZYK

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Oczywiście ustawa ta jest ustawą oczekiwaną. Gdy ktoś obserwował tę degradację, jaka była na kolei, to widzi, że rzeczywiście te punkty, które w ustawie zostały ujęte, chociażby likwidacja stacji, tutaj te kary... To też była jedna z przyczyn

tego, że stacje zmieniano na przystanki, likwidowano mijanki, również te połączenia poza województwami. No, tu był... Na skutek tego zlikwidowano 5 tysięcy km torów w Polsce. I rzeczywiście w tej ustawie te sprawy są poruszane. Chodzi również o zagospodarowanie majątku kolejowego.

Ja nie ukrywam, że też mam poprawki do wniesienia, chodzi o małego zarządcę, tego, który będzie dowoził do szlaków obsługiwanych przez Polskie Linie Kolejowe, tego, który będzie dowoził pasażerów do tych głównych szlaków. Takich małych zarządców w Polsce jest ok. 20, oni są najczęściej pasjonatami kolei. Jakie środki, założymy, jaki procent środków Polskie Linie Kolejowe mają... Bo by się im przydało na sprawy związane z eksploatacją torów, którymi dysponują, to są wąskotorówki czy inne tory, które zostały zbudowane chociażby przez samorządy.

Dlatego pozwolę sobie wnieść poprawki. W art. 35a ust. 1 dodaje się pkt 4 w następującym brzmieniu: „infrastruktura kolejowa obejmuje linie kolejowe o szerokości torów mniejszych niż standardowe 1435 mm”. Druga poprawka. W art. 36 pkt 3 otrzymuje brzmienie: „obejmuje linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm”. Mam tutaj pełne uzasadnienie. Kole-dzy i koleżanki senatorowie otrzymali te uzasadnienia, więc nie będę kontynuował wywodu.

Jest też sprawa art. 38a ust. 1 „Minister właściwy do spraw transportu może dofinansować z budżetu państwa lub z funduszu kolejowego działalność zarządcy”, tego małego, o którym tu właśnie mówiłem. I teraz są takie propozycje – to oczywiście jest jak gdyby pod rozwagę pana ministra. W każdym razie tak na pierwszy rzut to takie małe środki, żeby rozpocząć, to jest w 2020 r. ok. 30 milionów zł, to jest art. 38h, w następnym roku 50... żeby to po prostu utrzymać, żeby ten potok pasażerów wygenerować. Bo wiem, że Polskie Linie Kolejowe zajmują się tymi szlakami podstawowymi, dużymi, ale ten potok pasażerów... To musi być kontynuowane, dlatego te poprawki wnoszę. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Dziękuję bardzo panu przewodniczącemu.
Pana mecenasu bym prosił o odniesienie się do przedłożonych poprawek.

GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
MACIEJ TELEC

Dziękuję bardzo.

Tutaj również muszę uczynić takie zastrzeżenie, jak w odniesieniu do poprzednich propozycji poprawek. Te poprawki również budzą wątpliwości co do tego, czy mieszczą się w trybie legislacyjnym, ponieważ Sejm... Na pewno te przepisy nie były zmieniane, nie zostały zmienione w ustawie, która trafiła do Senatu. Wydaje mi się, że Sejm również nie zajmował się tymi kwestiami, procedując projekt ustawy w 3 czytaniach. W związku z tym, jeżeli przyjęlibyśmy takie poprawki, to moglibyśmy się narazić na zarzut niezgodności z konstytucją.

(Senator Stanisław Lamczyk: Były, na komisji były, Panie Mecenasie.)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Na komisji sejmowej?

(Senator Stanisław Lamczyk: Tak.)

(Senator Kazimierz Wiatr: Mogę?)

A czy były w drugim czytaniu zgłoszone i poddane głosowaniu? Bo ja tego nie wychwyliłem.

(Senator Stanisław Lamczyk: Tak, znaczy Kolej Żuławska...)

(Głos z sali: Mikrofon!)

(Głos z sali: Włącz mikrofon.)

SENATOR
STANISŁAW LAMCZYK

Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych przekazało ten projekt i on był wnoszony na posiedzeniu komisji, był procedowany w pierwszym czytaniu.

(Senator Kazimierz Wiatr: Czy ja mogę?)

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Sekundę.

Pan minister może zechce się...

(Senator Kazimierz Wiatr: W sprawie formalnej chciałbym...)

Proszę.

**SENATOR
KAZIMIERZ WIATR**

Wyrok Trybunału Konstytucyjnego mówi o tym, że Senat może zajmować się tylko tą materią, która została przyjęta przez Sejm. A to, że ona była wnoszona, nie ma żadnego znaczenia. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Senatorze.
Pana ministra bym prosił o głos w tej sprawie.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
ANDRZEJ BITTEL**

Ja chciałbym tylko powiedzieć, że te poprawki rzeczywiście były omawiane w trakcie pracy sejmowej, ale nie zostały przyjęte. I z tych samych powodów, które przedstawialiśmy w Sejmie, jakby nie widzimy uzasadnienia. Kwoty oszacowane czy zapisane... Nie znamy podstaw szacunkowych, to pierwsze zastrzeżenie. Drugie zastrzeżenie. W przypadku poprawki drugiej uważamy, że ona jest już poza dyrektywą unijną i będzie zaprzeczała dyrektywie. Poprawka pierwsza naszym zdaniem jest w porządku i ona jest już w systemie ujęta, więc nie ma potrzeby jej wprowadzania. Ale chyba przesądzającą kwestią jest to, że te poprawki dotyczą materii, której nie obejmuje ustawa przyjęta przez Sejm.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Ministrze.
Szanowni Państwo, Panie Mecenasiu, gdyby pan zechciał odnieść się ewentualnie do tego procedowania w Sejmie i powiedzieć, czy to...

**GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
MACIEJ TELEC**

Oczywiście jest to tylko moja opinia, ja nie mogę przesądzać o zgodności lub niezgodności

przepisów z konstytucją, bo tym się zajmuje Trybunał Konstytucyjny, ale gdyby te poprawki były chociaż przedmiotem głosowania w drugim czytaniu, wtedy można by się zastanawiać, czy przeszły one jakąkolwiek procedurę sejmową, czy też nie. Tutaj oczywiście ma rację pan senator, mówiąc o tym, że przesądzające jest uchwalenie tych poprawek i sytuacja, w której wejdą one do ustawy i trafią do Senatu. Wtedy wątpliwości co do tego, czy Senat może te poprawki zmieniać w dowolny sposób, nie ma. Jeżeli jednak te poprawki były tylko precyzowane, a tym bardziej tylko w pierwszym czytaniu, więc nie przeszły procedury 3 czytań, to wątpliwości są istotne co do tego, czy przyjmując je w Senacie, nie naruszamy art. 118 i 119 konstytucji.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Mecenasiu.
Sądzę, że wypowiedź pana mecenasa niejako podsumowuje tę dyskusję.

(*Senator Kazimierz Wiatr*: Ja chciałbym uściślić.)

Panie Senatorze, moja prośba jest taka, abyśmy w chwili obecnej zaprzestali procedowania tych poprawek. Dziękuję bardzo.

Proszę.

**SENATOR
KAZIMIERZ WIATR**

Ad vocem, chciałem tu uściślić, bo pan mecenas powiedział, że gdyby były chociaż poddane głosowaniu. Według praktyki i orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego my możemy zajmować się tylko tymi poprawkami, które zostały uchwalone przez Sejm. I były w poprzednich kadencjach takie przypadki, że były obszary, którymi Sejm się zajmował, ale ponieważ Sejm nie przyjął zmian w ostatecznym głosowaniu, myśmy nie mogli nic zmienić w trybie normalnym, tylko podejmowaliśmy to potem już jako inicjatywy ustawodawcze. Senator, który ma tu większe doświadczenie...

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Senatorze.

Wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury (5.)
oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej (8.)

Ja myślę, że już poprzednie wystąpienie pana mecenasa niejako podsumowało to wszystko.

I mój wniosek jest taki, abyśmy tego nie procedowali w dalszym ciągu.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
ANDRZEJ BITTEL**

Dziękuję.

Przepraszam, pominąłem jedną kwestię, o której chciałem powiedzieć w kontekście art. 17a ust. 3, może jest to ważna informacja. Otóż w ustawie jest oczywiście przepis przejściowy, który nie wyklucza toczących się postępowań, a więc one się będą toczyły tak, jak się toczyły. Ten przepis będzie miał zastosowanie do postępowań nowych.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Nie widzę więcej chętnych do dyskusji, do debaty.

Szanowni Państwo, czy spośród gości zaproszonych na dzisiejsze posiedzenie ktoś zechce zabrać głos?

Jeżeli nie ma chętnych, to dziękuję bardzo.

Chciałbym zgłosić wniosek o przyjęcie ustawy bez poprawek.

Skoro nie ma żadnych uwag, przystępujemy do głosowania.

Kto jest za przyjęciem ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym bez poprawek? (11)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (2)

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, prosiłbym teraz połączone komisje o wskazanie sprawozdawcy.

**SENATOR
ARTUR DUNIN**

Panie Przewodniczący, Szanowne Komisje, zgłosiłbym pana przewodniczącego Lemańczyka. *(Głos z sali: Lamczyka.)*

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Lamczyka.

Czy pan senator Lamczyk wyraża zgodę?

**SENATOR
STANISŁAW LAMCZYK**

Wyrażam zgodę.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo. *(Brak nagrania)*

(Koniec posiedzenia o godzinie 15 minut 57)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie:

Centrum Informacyjne Senatu, Dział Edycji i Poligrafii