



SENAT  
RZECZYPOSPOLITEJ  
POLSKIEJ

X kadencja

# Zapis stenograficzny

z posiedzenia  
Komisji Infrastruktury (47.)

3 sierpnia 2021 r.

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (druk senacki nr 474, druki sejmowe nr 1393, 1406 i 1406-A).
2. Rozpatrzenie ustawy o otwartych danych i ponownym wykorzystywaniu informacji sektora publicznego (druk senacki nr 469, druki sejmowe nr 1338, 1390 i 1390-A).

(Początek posiedzenia o godzinie 13 minut 14)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący  
Jan Hamerski)

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Jest mi niezmiernie miło powitać członków komisji, państwa senatorów, a w imieniu senatorów i własnym również naszych zacnych gości i współpracowników. Już przedstawiam, kto jest z nami dzisiaj. Ministerstwo Infrastruktury reprezentuje pan minister Andrzej Bittel wspólnie ze swoimi współpracownikami, z panem Tomaszem Rurką, Waldemarem Niedzielą i Grzegorzem Kuzką. Urząd Transportu Kolejowego reprezentuje prezes, pan Ignacy Góra ze swoimi współpracownikami, panem Piotrem Combiem, panem Leszkiem Miętkiem i panem Jakubem Majewskim. Jest z nami również prezes Zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, pan Adrian Furgalski. A zdalnie...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Słucham?

(Głos z sali: Pan Majewski jest z „Pro Kolej”.)

Oj, przepraszam, przepraszam najmocniej.

Tak, tak, jest z nami prezes Zarządu Fundacji „Pro Kolej”, pan Jakub Majewski. Zdalnie w pracach uczestniczy reprezentujący Federację Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych pan przewodniczący Grzegorz Samek wspólnie z wiceprzewodniczącym, panem Andrzejem Koniecznym, który również jest zdalnie.

Jest z nami reprezentujący Kancelarię Prezesa Rady Ministrów sekretarz stanu, pan Adam Andruszkiewicz ze swoimi współpracownikami. Są nimi pani Magdalena Witkowska-Krzyżmowska, pani Anna Gos, pan Dominik Sybilski, pan Mikołaj Garstka, pan Szymon Rymsza i pan

Bartosz Makowiecki. Jest z nami prezes Zarządu Stowarzyszenia ISACA, pani Barbara... Przepraszam, niestety nieobecna. Jest z nami, również zdalnie, reprezentujący Najwyższą Izbę Kontroli, Departament Infrastruktury pan Leszek Korczak. I są też państwo reprezentujący Kancelarię Senatu, nasi współpracownicy, pani główny legislator Danuta Drypa oraz państwo współpracownicy z Komisji Infrastruktury.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę?

(Głos z sali: I pani Beata Mandylis.)

A, tak, tak, przepraszam. Jest też pani Beata Mandylis, również legislator z Biura Legislacyjnego Senatu.

Szanowni Państwo, chciałbym zapytać, czy w tej chwili mamy łączność z wszystkimi członkami komisji, którzy pracują zdalnie. Mamy. Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, muszę również zapytać, czy są na sali osoby, które zawodowo zajmują się działalnością lobbingsową. Nie ma takowych.

Przystępujemy do realizowania porządku obrad.

W punkcie pierwszym mamy dzisiaj do rozpatrzenia ustawę o zmianie ustawy o transporcie kolejowym i mamy przedstawić Senatowi opinię o tej ustawie.

I bardzo proszę pana ministra o przedstawienie nam tej ustawy.

SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**ANDRZEJ BITTEL**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Mam przyjemność przedstawić, przybliżyć zmianę ustawy o transporcie kolejowym, która

ma na celu wprowadzenie egzaminów państwowych na stanowisko maszynisty. Dotychczas egzaminy państwowe na maszynistów nie były przeprowadzane. Aktualnie zarówno szkolenie, jak i egzaminowanie maszynistów jest realizowane przez te same podmioty – ośrodki szkolenia i egzaminowania, które nie są instytucjami o charakterze państwowym. Ustawa wprowadza również system monitorowania maszynistów w zakresie ich kompetencji zawodowych.

W obecnym stanie prawnym ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów są umiejscowione zazwyczaj w strukturze przewoźników kolejowych lub funkcjonują jako wyodrębnione do tego celu firmy. Co do zasady kandydat na maszynistę musi odbyć w takim ośrodku szkolenie, następnie zdać egzamin na licencję maszynisty również w tym ośrodku. Po otrzymaniu pozytywnego wyniku egzaminu na licencję maszynisty kandydat na maszynistę składa wniosek do prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o wydanie licencji maszynisty. W aktualnym porządku prawnym rola prezesa Urzędu Transportu Kolejowego sprowadza się jedynie do wydania licencji maszynisty.

Ustawa wprowadza zasadnicze zmiany, związane z uzyskiwaniem uprawnień przez maszynistów. Zgodnie z projektem szkolenie kandydatów na maszynistów zostanie powierzone ośrodkom szkolenia, które powstaną z przekształcenia wyżej wspomnianych ośrodków szkolenia i egzaminowania. Z kolei przeprowadzenie egzaminu będzie należało, tak jak w przypadku kierowców pojazdów drogowych, do instytucji państwowej, w tym przypadku do prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który jest organem w zakresie krajowej władzy bezpieczeństwa w odniesieniu do rynku kolejowego. Egzamin będzie realizowany w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego lub w jednym z jego oddziałów terenowych. Egzamin na licencję maszynisty będzie egzaminem teoretycznym, przeprowadzanym w formie testu.

Należy również nadmienić, że kandydat na maszynistę przed dopuszczeniem do pracy na stanowisku, oprócz posiadanej już licencji maszynisty, będzie musiał uzyskać jeszcze 1 dokument, tj. świadectwo maszynisty, gdyż zgodnie z prawem Unii Europejskiej sama licencja maszynisty nie uprawnia do prowadzenia pociągu. Świadectwo maszynisty jest wystawiane przez zatrudniającego maszynistę pracodawcę,

najczęściej przewoźnika kolejowego, na podstawie zdanego egzaminu na świadectwo maszynisty. Obecnie, tak jak w przypadku licencji, szkolenie oraz egzamin na świadectwo maszynisty przeprowadzają ośrodki szkolenia i egzaminowania.

Ustawa w przypadku świadectw zakłada rozwiązanie analogiczne do rozwiązania zastosowanego w przypadku uzyskiwania licencji, a mianowicie szkolenie zostanie powierzone ośrodkom szkolenia, a sam egzamin zostanie przeprowadzony przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Oprócz dotychczasowej części teoretycznej egzaminu w postaci testu oraz praktycznej w postaci jazdy na szlaku kolejowym w kabinie maszynisty, egzamin realizowany przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego zostanie wzbogacony o część praktyczną, przeprowadzaną w symulatorze jazdy. Część egzaminu prowadzona przy wykorzystaniu symulatora będzie miała na celu sprawdzenie reakcji egzaminowanego na sytuacje nadzwyczajne i niebezpieczne. Egzamin będzie realizowany przez egzaminatorów zatrudnionych przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Z uwagi na fakt, że ośrodki szkolenia nadal będą odpowiedzialne za szkolenie i potwierdzanie uprawnień podczas części praktycznej, czyli podczas jazdy, w kabinie maszynisty obok egzaminatora Urzędu Transportu Kolejowego będzie znajdował się dodatkowy egzaminator z ośrodka szkolenia, posiadający uprawnienia do jazdy na danym typie pojazdu kolejowego, na którym przeprowadzany jest egzamin. Planuje się, że przed dopuszczeniem do egzaminu państwowego ośrodek szkolenia przeprowadzi wewnętrzne sprawdzenie kandydata ze znajomości typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej, na których będzie prowadzony egzamin.

Jednocześnie chciałbym poinformować, że przygotowanie do wdrożenia nowych zadań prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, wynikających z tego projektu ustawy, jest przewidziane do finansowania w ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę systemu egzaminowania i monitorowania maszynistów” realizowanego przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” na lata 2014–2020. Szacowany koszt projektu współfinansowanego z Unii Europejskiej to blisko 37 milionów zł.

Ten projekt ustawy jest kolejnym krokiem w ramach szeroko podejmowanych działań związanych z poprawą bezpieczeństwa na kolei, które jest w centrum naszego zainteresowania, jeśli chodzi o Ministerstwo Infrastruktury. Rząd, Sejm i Senat również wiele razy dały temu wyraz. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Prosiłbym panią mecenas, aby zechciała przedstawić uwagi Biura Legislacyjnego, oczywiście swoje uwagi do przedmiotowego projektu.

Bardzo proszę.

**GŁÓWNY LEGISLATOR  
W BIURZE LEGISLACYJNYM  
W KANCELARII SENATU  
BEATA MANDYLIS**

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący.

Beata Mandylis, Biuro Legislacyjne.

Szanowni Państwo!

Ta ustawa z punktu widzenia zasad techniki legislacyjnej została sporządzona bardzo starannie. Można powiedzieć, że Biuru Legislacyjnemu nie pozostawiono zbyt wiele pola do działania. Mam 3 uwagi, w opinii są 4, jednak z czwartej chciałabym się wycofać po rozmowie z przedstawicielem resortu. Zresztą tutaj nie zawarłam propozycji poprawki i teraz również nie proponuję tu żadnej poprawki. Omówię te 3 punkty, które pozostały.

Wśród nich 2 pierwsze uwagi mają charakter czysto redakcyjny. Pierwsza polega na usunięciu zbędnego wyrazu „oraz”. To jest propozycja poprawki przedstawiona na stronie 4. Chodzi o przepis, który stanowi w ten sposób: zapewniający przeprowadzanie sprawdzianów wiedzy, umiejętności przez egzaminatorów wpisanych do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1 – i teraz niepotrzebnie jest wpisany wyraz „oraz” – którzy złożyli pisemną deklarację wykonywania czynności egzaminatora w sposób bezstronny i niedyskryminujący. To jest poprawka redakcyjna.

Druga ma charakter stylistyczny, wynikający z zasad poprawności języka polskiego, to jest na

stronie 8, a chodzi o uchybienie. Tutaj jest ust. 14, w którym jest napisane: uchybienie terminu, o którym mowa w ust. 3. Powinno być: uchybienie terminowi, o którym mowa w ust. 13.

I ostatnia sprawa. Jedyna uwaga, która ma charakter materialny, to uwaga dotycząca wytycznych, którymi powinien kierować się minister właściwy do spraw transportu, który będzie wydawał rozporządzenie wykonawcze w zakresie spraw określonych w ust. 1 dodawanego art. 22bc. Chodzi tu o potrzebę zapewnienia odpowiedniego poziomu merytorycznego. Zarówno w pktcie 3, jak i w pktcie 4 mówi się o potrzebie zapewnienia odpowiedniego poziomu merytorycznego egzaminów na świadectwo maszynisty, podczas gdy wydaje się, że w pktcie 3 powinno się mówić o zapewnieniu odpowiedniego poziomu merytorycznego egzaminów na licencję maszynisty.

I to są wszystkie moje uwagi. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję, Pani Mecenas.

Może poprosimy w tej chwili stronę rządową o odniesienie się do tych propozycji poprawek, które zgłosiła pani mecenas z Biura Legislacyjnego.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
ANDRZEJ BITTEL**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowna Pani Mecenas!

Dziękujemy za ciepłe słowo. Następnym razem postaramy się sprawić jeszcze więcej kłopotów w poszukiwaniu jakichś usterek, które jednak udało się znaleźć.

Jeśli Wysoka Komisja, pan przewodniczący pozwoli, ja bym zaprezentował stanowisko, propozycję, żeby tych 3 uwag nie konsumować za pomocą poprawek. Wyraz „oraz” to jest kwestia stylu, to jest kwestia tego, jak tam kto lubi formułować przepisy takiej natury. Ja bym powiedział, że jest to kwestia stylistyczna, chyba nie najważniejsza.

Jeśli chodzi o ten zapis, którego dotyczy trzecia uwaga, to rzeczywiście uważamy, że jest to uregulowane w innych miejscach i nie ma potrzeby wprowadzania tutaj zmiany. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.  
Może pani mecenas zechce od razu odpowiedzieć?

**GŁÓWNY LEGISLATOR**  
**W BIURZE LEGISLACYJNYM**  
**W KANCELARII SENATU**  
**BEATA MANDYLIS**

Oczywiście.

Szanowni Państwo Senatorowie, ja mam świadomość tego, że te uwagi nie są uwagami o charakterze kardynalnym. Dlatego może powiem w ten sposób: gdyby państwo senatorowie proponowali jakieś własne poprawki merytoryczne, to wtedy te propozycje Biura Legislacyjnego przydałoby się uwzględnić, jeśli jednak państwo senatorowie nie przedstawicie jakichś merytorycznych zmian, to one rzeczywiście nie są tak bardzo konieczne. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję, Pani Mecenas.  
Mamy jasność w tej sprawie. Czyli w zależności od tego, czy senatorowie zgłoszą poprawki, czy ich nie zgłoszą, propozycje poprawek Biura Legislacyjnego poddamy głosowaniu.  
*(Brak nagrania)*

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Proszę uprzejmie, Pani Senator.

**SENATOR**  
**HALINA BIEDA**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Państwo Senatorowie! Panie Ministrze!

Ja z racji swojego wykształcenia nauczycielskiego chciałabym tylko o pewną sprawę dopytać. Ostatnio często, może nie często, ale zdarzają się zarówno wypadki, jak i samobójstwa z udziałem pociągów, dlatego chciałabym zapytać, czy w tych szkoleniach są jakieś zajęcia z zachowania w takich sytuacjach stresowych czy kryzysowych. Pytam, bo wydaje mi się, że to jest duże obciążenie dla maszynisty, jeżeli takowy wypadek czy samobójstwo ma miejsce, a uważam, że jest to bardzo ważne w kontekście zapewnienia bezpieczeństwa. To jest pierwsze pytanie.

Drugie. Czy te zajęcia prowadzone są tylko na symulatorach, czy też w rzeczywistości, tak jak w przypadku prawa jazdy?

I ostatnie pytanie. Ja zrozumiałam, że te środki – przynajmniej tak usłyszałam, a wydaje mi się, że inaczej jest zapisane na końcu ustawy – pochodzą z tego budżetu, a z rozpisania na lata wynika, że z następnego budżetowania unijnego.

To takie 3 krótkie pytania. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Panie Ministrze, czy pan bądź ktoś z pana współpracowników zechce odnieść się do podniesionych problemów?

**SEKRETARZ STANU**  
**W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY**  
**ANDRZEJ BITTEL**

Tak, tak, oczywiście.

Jeśli chodzi o kwestie finansowe, to te kwoty, które są w OSR, wynikają z konieczności utrzymania ośrodka w kolejnych latach, a sama inwestycja jest realizowana w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” na lata 2014–2020. Tak więc to jest jakby... W ten sposób odpowiem.

Jeśli chodzi o kwestie związane ze szkoleniami i przygotowaniem adeptów, ale też działaniami związanymi z podtrzymywaniem wysokich umiejętności, które są potrzebne do tego, aby prowadzić pojazdy kolejowe, to oczywiście wszystkie te elementy, o które pani senator pytała, są i w programach szkoleń, i w ramach

okresowych pouczeń. Jest duży nacisk na to, żeby maszynista był bardzo dobrze przygotowany do zawodu, żeby sobie radził w sytuacjach stresowych, bo przecież reakcja czasem musi następować w ułamku sekundy. Są to ludzie, którzy mają tego typu umiejętności, są to umiejętności nabyte, wypracowane i weryfikowane tak na etapie szkolenia, jak i później, już na etapie służby, w ramach codziennych czynności. Te wszystkie elementy są uwzględnione. Oczywiście nie spoczywamy na laurach. Nie chcemy tutaj mówić, że polska kolej jest bezpieczna, bo jest bezpieczna, ale te wszystkie działania, które podejmujemy, mają na celu to, aby cały czas poziom bezpieczeństwa poprawiać, a liczbę wypadków czy zdarzeń kolejowych ograniczać.

Warto też dodać w tym miejscu, że całkiem pokaźna grupa zdarzeń kolejowych wynika po prostu z łamania przepisów czy to o ruchu drogowym, czy innych, dotyczących obszaru kolejowego i jest spowodowana przez osoby spoza sektora kolejowego. To też warto powiedzieć, bo 99% wypadków na przejazdach kolejowych to jest efekt złamania przepisów ruchu drogowego, a zdarzenia związane ze śmiercią albo utratą zdrowia, poranieniem na terenie kolejowym wynikają z nierozważnego czy wręcz, można powiedzieć, głupiego przechodzenia przez tory kolejowe w miejscach do tego nieprzeznaczonych. Dziękuję bardzo.

**SENATOR  
HALINA BIEDA**

Ja jeszcze dopytam. Otóż ja nie twierdziłam, że to wynika z błędów maszynistów. Mnie chodziło o to, czy wobec tego, że takowe zdarzenia występują, mają oni zajęcia uodparniające, wspomagające umiejętności zachowania się w sytuacji kryzysowej. Bardziej o to mi chodziło.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
ANDRZEJ BITTEL**

Tak, tak, oczywiście. Pomoc psychologiczna, szkolenia psychologiczne, opieka już po zdarzeniu, ale też trening przed zdarzeniem, oczywiście na symulatorze... Tak, takie elementy radzenia sobie czy niejako osvajania, jeśli w ogóle

można użyć takiego słowa, z taką sytuacją mają miejsce.

(*Senator Halina Bieda: Dziękuję.*)

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Proszę uprzejmie, czy ktoś z gości?

Prosiłbym się przedstawiać, gdy państwo zabieracie głos, wtedy będzie łatwiej wpisać do protokołu.

Bardzo proszę.

**PREZYDENT ZWIĄZKU ZAWODOWEGO  
MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE  
LESZEK MIĘTEK**

Bardzo dziękuję.

Leszek Miętek, prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, ale też członek Rady Dialogu Społecznego, przewodniczący Zespołu ds. polityki gospodarczej i rynku pracy.

Ja przede wszystkim bardzo serdecznie chciałbym podziękować paniom i panom senatorom za zaproszenie na dzisiejsze posiedzenie komisji senackiej, bo ustawa, o której rozmawiamy, jest bardzo techniczna i to Senat pomyślał o zaproszeniu osób, które są zawodowo związane z materią tej ustawy, czego nie zrobiono w Sejmie.

Ja celowo wymieniłem również swoją funkcję jako przewodniczącego Zespołu ds. polityki gospodarczej i rynku pracy w Radzie Dialogu Społecznego, żeby zwrócić uwagę na to, że, niestety, ta ustawa w ramach Rady Dialogu Społecznego nie była konsultowana, a raczej fizycznie nie mogła być poddana konsultacjom, z uwagi na to, że od pana premiera dostaliśmy tę ustawę na 3 dni przed posiedzeniem sejmowej Komisji Infrastruktury, a na 4 dni przed przyjęciem przez Sejm. Tak że, niestety, ona technicznie nie mogła być poddana konsultacjom, a powinna być im poddana, bo materia jest olbrzymia i myślę, że wszystkim nam zależy na tym, żeby prawo stanowione było właściwe i wyczerpywało wszystkie aspekty, które są konieczne.

Chcę zwrócić uwagę na to, że rzeczywiście egzaminowanie maszynistów przez niezależny organ, maszynistów, którzy wchodzi do

zawodu, w związku z liberalizacją rynku szkoleniowego, rynku przewozowego jest jak najbardziej potrzebne. Jest to potrzebne z uwagi na to, żeby ustalić jednolity poziom wiedzy, którą pozyskują maszyniści na etapie szkolenia w różnych ośrodkach szkoleniowych. Tu trzeba tylko zwrócić uwagę na to, że to będzie pod auspicjami Urzędu Transportu Kolejowego, ale w większości te egzaminy będą prowadzone przez osoby, przez instruktorów, którzy już dzisiaj pracują w spółkach kolejowych, bo przecież takowych sam Urząd Transportu Kolejowego nie ma i będzie musiał ich wynająć. W każdym razie będzie większa pewność co do jednolitego poziomu szkolenia. W szczególności rozwiązań nie chcę teraz wchodzić, bo do tego jest wiele drobnych uwag, ale skoro Urząd Transportu Kolejowego i ministerstwo przygotowały takie rozwiązania, to rozumiem, że mają pomysł, jak to fizycznie przeprowadzić.

Ale jako środowisko mamy fundamentalną uwagę do tej ustawy, do drugiej jej części, bo ona się składa niejako z 2 części, jedna część dotyczy szkolenia i egzaminowania maszynistów, a druga – nadzoru nad maszynistami w formie centralnego rejestru maszynistów. Niestety, mimo że z mojego środowiska płynęły uwagi dotyczące centralnego rejestru maszynistów, żeby poprzez ten centralny rejestr uzyskać narzędzia realnej kontroli, powtarzam, realnej kontroli, uprawnień maszynistowskich do prowadzenia pociągu, nie zostało to wprowadzone, przynajmniej w 2 kluczowych aspektach: w aspekcie kontroli czasu pracy oraz autoryzacji na infrastrukturę i tabor kolejowy.

Musicie szanowni państwo wiedzieć, że dzisiaj ani Urząd Transportu Kolejowego, ani żadna inna służba nie ma realnych narzędzi, żeby w sposób precyzyjny skontrolować maszynistę pod względem uprawnień związanych i z wypoczynkiem, i z autoryzacją. To miał spełniać centralny rejestr, który działałby online. To nie są tylko teoretyczne kwestie, bo chociażby po wypadku w Białymstoku sama Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych stwierdziła przypadek, w którym to ten sam maszynista w tym samym czasie prowadził pociąg u 2 różnych przewoźników. Niemożliwe, ale tak jest.

Szanowni Państwo, dzisiaj – ja wielokrotnie mówiłem o tym w parlamencie – system weryfikacji i kontroli uprawnień maszynistów jest taki, że my możemy spodziewać się nawet jakiejś

prowokacji w tej dziedzinie. Przecież tabor kolejowy często jest odstawiany na różnych stacjach, stoją tam lokomotywy różnych przewoźników, maszyniści wymieniają się w krótkich odstępach czasu, nie znają się, więc może dojść do sytuacji, w której ktoś nieuprawniony wejdzie do takiej lokomotywy i ją uruchomi. Stąd też były naciski środowiska maszynistowskiego, ażeby na bazie centralnego serwera – przecież mamy odpowiednie systemy elektroniczne – wprowadzić parametry czasu pracy i wypoczynku, bo maszyniści pracują u różnych przewoźników i trudno jest to realnie skontrolować na co dzień, a także w kwestii autoryzacji na infrastrukturę i na linię. Sam Urząd Transportu Kolejowego, przeprowadzając kontrolę, stwierdził, że bywają sytuacje, w których maszyniści bez odpowiedniej autoryzacji, czyli znajomości linii kolejowej, co jest od nich wymagane, prowadzili pociągi. Ta sprawa wychodziła dopiero wtedy, kiedy dogłębnie zaczęto sprawdzać autoryzację, gdy sprawdzano, kiedy rzeczywiście dany maszynista ostatnio jeździł, kiedy nabywał te uprawnienia. I to jest nasze fundamentalne zastrzeżenie w odniesieniu do tej ustawy.

I moja prośba, prośba płynąca ze środowiska maszynistowskiego jest taka, żebyście państwo, ktoś z państwa senatorów, ktoś z pań czy panów senatorów przejął taką poprawkę i żebyście państwo ją wprowadzili, ratując zapisy tej ustawy w fundamentalnej sprawie, jak mówię, centralnego rejestru, który jest opisany w art. 25x ust. 1 pkt 2. Rejestr, który opisany jest w tej ustawie, to jest w większości praktycznie dzisiejszy rejestr licencji, który jest w Urzędzie Transportu Kolejowego, czyli zawierający takie podstawowe dane: imię, nazwisko, badania okresowe, numer PESEL itd. Chodzi o narzędzie, które pozwoli w czasie rzeczywistym kontrolować te kwestie.

Ja wiem, że pan minister na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury mówił, że kwestia czasu pracy będzie regulowana ustawą o czasie pracy maszynistów. Tyle że to jest kolejna niekończąca się historia, bo chcę powiedzieć, że środowisko maszynistów o ustawę o czasie pracy walczy już od 10 lat, tak, od 10 lat, w tym z obecnym rządem od początku, jak tylko zaczął rządzić, z panem ministrem już chyba od 6 lat o tym rozmawiamy. Są deklaracje, że ona będzie, podobno ma być. Skoro jednak nie jest to wpisane do centralnego rejestru, mówię o rejestrowaniu czasu pracy, skoro te parametry nie



są wpisywane, to wypada mi twierdzić, że tej ustawy może nie być. Dzisiaj mogłyby być one wpisane chociażby na podstawie kodeksu pracy, a docelowo, gdyby w krótkim czasie ta ustawa o czasie pracy została przygotowana, to te parametry mogłyby zostać wprowadzone.

Sytuacja jest podobna, jeśli chodzi o autoryzację na odcinki linii, czego nie da się w inny sposób wprowadzić. Ustawa o czasie pracy dotyczy zupełnie innej materii, to jest inna materia niż autoryzacja. Rozporządzenie? No trudno sobie wyobrazić, żeby rozporządzenie ingerowało w materię samej ustawy, która enumeratywnie wymienia parametry, które w tym centralnym rejestrze powinny się znaleźć.

Tak że to jest rzecz, którą... Nie wiem. Ja proszę i stronę rządową... Ja rozumiem, że to są kłopoty legislacyjne, bo musi to trafić z powrotem do Sejmu itd. W każdym razie moja serdeczna prośba jest taka, żeby ten zidentyfikowany brak, który tutaj zauważamy, został uzupełniony, żeby to zostało naprawione, wprowadzone, bo ten centralny rejestr jest po prostu... Te 2 elementy to są fundamenty: czas pracy i autoryzacja. Pozostałe zmieniają się w dłuższym okresie, np. badania lekarskie, a oczywiście obywatelstwo czy numer PESEL w ogóle się nie zmieniają. Tymczasem online to są te 2 parametry, które uściśliłyby... W kontekście tej prowokacji, o której mówiłem, dodam, że maszynista, który przychodził i obejmował, nawet na stacji pośredniej, tę lokomotywę, którą ktoś zostawił, wchodził i musiał się zalogować do centralnego rejestru UTK, podając swoje imię i nazwisko. Wtedy ten system dawał mu kontrasygnatę, pozwolenie na to, żeby on mógł poprowadzić ten pociąg. Dzisiaj takiego narzędzia nie ma i ta ustawa tego nie daje. To jest fundamentalna sprawa.

Jeszcze jedno, niejako próbując się włączyć w to, o co pytała pani senator. Niestety, sprawy potrąceń osób postronnych, wypadków na przejazdach kolejowych to jest zmora kolejowa i z punktu widzenia maszynisty uważam, że w obszarze legislacji, regulacji prawnych jest tu bardzo dużo do zrobienia. Prawdą jest to, o czym powiedział pan minister, że maszynista, przynajmniej w niektórych spółkach, ma możliwość korzystania z pomocy psychologicznej, ale to jest post factum. Dzisiaj, Szanowni Państwo, nie ma żadnych regulacji dotyczących sytuacji, w której po traumatycznym przeżyciu, jakim jest widok śmierci człowieka, maszynista ma

dalej prowadzić pociąg. On może być w stresie traumatycznym, z którego sobie nawet nie zdaje sprawy, a dalej prowadzi pociąg, bo nie ma żadnych regulacji. My jako związek maszynistów takie regulacje wprowadziliśmy ostatnio w niektórych spółkach kolejowych Grupy PKP przez układy zbiorowe pracy, wprowadziliśmy regulacje, które nakazują w takiej sytuacji zmianę maszynisty w miejscu wypadku. Musi on dostać zmiennika i jeszcze musi mieć możliwość ewentualnego odreagowania, czyli wzięcia kilku dni wolnych na złapanie równowagi na żądanie pracownika. Ale generalnie takich regulacji prawnych nie ma. Co więcej, są takie regulacje prawne, które prowadzą do tego, że w przypadku śmierci na torach, nawet samobójstwa, gdy przyjeżdża prokurator, to z urzędu podejmuje czynności prawne przeciwko maszyniście jako sprawcy tego wypadku. No, jak maszynista może być sprawcą tego wypadku? Jest kuriozalna sprawa, która się teraz toczy, jeśli chodzi o maszynistę z południa Polski, gdzie już jest apelacja. Rzecz dotyczy tego, że o 4.00 rano w ciemności potrącił kobietę, kobietę, która siedziała w ciemnym miejscu przed przejazdem kolejowym, on ją potrącił, a ona przy torze siedziała przed 4.00 rano itd. Dość głośna sprawa. Pewnie państwo o tym wiedzą.

To w tej materii... I bardzo dobrze, że pani senator tego dotknęła, bo być może podejmiemy jakąś inicjatywę, ja jestem do dyspozycji, oczywiście możemy o tym później porozmawiać, bo to posiedzenie komisji nie po to zostało zwołane. W każdym razie jest tutaj bardzo dużo do zrobienia, przede wszystkim w kierunku zmian prawnych, jeśli chodzi o procedurę przeciwko maszyniście jako sprawcy, i – to druga sprawa – wprowadzenia przepisów prawnych, które w przypadku śmiertelnego wypadku na torach kolejowych nakazą dokonanie podmiiany maszynisty. Maszynista nie może prowadzić pociągu w takim stresie, w takiej traumie, bo po prostu stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Oczywiście teoretycznie możemy powiedzieć, że maszynista jest w rejestrze pracowników, którzy muszą spełniać odpowiednie warunki psychofizyczne, i w każdej chwili ma prawo odmówić. Ale proszę pokazać takiego maszynistę, który powie pracodawcy, że odmawia. Zaraz zostanie posądzony, że ma jakieś tam... że jest słaby psychicznie i nie wiadomo, czy się nadaje. Nikt takiego ryzyka nie będzie podejmował,

bo każdy chce pracować i chce zarabiać na rodzinę. W związku z tym, jeżeli nie będzie wprost takich regulacji prawnych, to trudno z tym coś robić. Przepraszam, że odbiegłem od tematu tej ustawy, ale chciałem odpowiedzieć pani senator.

Jeszcze raz bardzo serdecznie proszę panie i panów senatorów, żebyście to przemyśleli i podjęli trud zgłoszenia tych poprawek, a stronę rządową bardzo serdecznie proszę – ja wiem, że to jest sprawa, która skomplikuje proces i spowoduje odesłanie tej ustawy do Sejmu w celu rozpatrzenia tych poprawek – żeby dla bezpieczeństwa polskich kolei w roku kolei zrobić ten ukłon i wprowadzić to do centralnego rejestru maszynistów, bo inaczej nie będziemy w stanie realnie ocenić zagrożeń. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję panu serdecznie.

Ja myślę, Panie Ministrze, że jeszcze dopuścimy naszych gości do głosu, a później, reasumując to wszystko, odpowiadając na poszczególne pytania, poruszone problemy, będzie pan uprzejmy odpowiedzieć. Dobrze?

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Tak, tak, dobrze.*)

Proszę. Pan Furgalski bodajże się zgłaszał?

**PREZES ZARZĄDU ZESPOŁU DORADCÓW  
GOSPODARCZYCH TOR  
ADRIAN FURGALSKI**

Tak. Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Moje 4 uwagi będą miały bardziej ogólny charakter, 2 uwagi dotyczą tej ustawy, a 2 wykraczają poza ten druk, ale związane są z tą problematyką. Tych, którzy byli na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury, przepraszam, bo będę się trochę powtarzał, ale kilka rzeczy chciałbym powtórzyć.

My – mówię to jako przewodniczący związku pracodawców rynku kolejowego – oczywiście mieliśmy ten projekt do zaopiniowania i muszę tutaj, podobnie jak Biuro Legislacyjne, przyznać, że on był legislacyjnie bardzo poprawnie napisany. My niewiele mieliśmy, że tak powiem, do wyszlifowania. Ale oczywiście główna idea, która

przyświecała temu projektowi, była też omawiana w czasie szerszej dyskusji na posiedzeniu komisji sejmowej o sytuacji na rynku maszynistów i idea oddzielenia tego miejsca, gdzie się szkoli maszynistów, od miejsca, gdzie się ich potem egzaminuje, była słuszna. Są przypadki, rozmawialiśmy o tym z panem prezesem Urzędu Transportu Kolejowego, że zdawalność jest stuprocentowa. No, w przypadku np. kierowców zawodowych czy pilotów to jest rzecz, która nie tylko w Polsce, ale też na świecie właściwie się nie zdarza, a w tym przypadku takie zjawisko ma miejsce. Można podejrzewać, że ponieważ nie jest tak, że miliony osób chcą być maszynistami, cały czas mamy deficyt maszynistów, ośrodki starają się walczyć o kandydatów do tego zawodu, podkreślając może nie tyle jakość... Oczywiście ja nie chcę tak samo potraktować wszystkich ośrodków, ale faktem jest, że pokazują one wysoką zdawalność, często stuprocentową, a jakość tych egzaminów może być różna. Tym bardziej że... Tu też nawiążę do kwestii bezpieczeństwa. Ja się cały czas upieram, jeśli chodzi o taką sprawę. Otóż jest zjawisko, które od lat występuje, i mamy z nim pewien problem, czyli zignorowanie sygnału „Stój” na semaforze. Są takie dane, bodajże sprzed 2 lat, ale nie sądzę, żeby sytuacja się poprawiła, z których wynika, że za aż 13% takich zachowań odpowiedzialni są najmłodsi maszyniści, ze stażem poniżej 1 roku. Tak więc na pewno uporządkowanie tej sytuacji, zwłaszcza że w przypadku innych zawodów związanych z przewozem osób mamy oddzielone ośrodki szkolące od egzaminującego, to wyrównanie, że tak powiem, musi nastąpić. To pierwsza rzecz.

Druga rzecz, o którą ja pytałem na posiedzeniu Komisji Infrastruktury – tutaj padło zapewnienie, jak to będzie wyglądać kwotowo – to jest kwestia w art. 1 w zmianie piątej dotycząca tego, jaka będzie stawka za przeprowadzenie egzaminu czy na licencję, czy na świadectwo maszynisty. W projekcie było odniesienie do minimalnej pensji, tu jest do średniego wynagrodzenia, 20%. My trochę baliśmy się tego, że to może być zaporne w przypadku maszynistów. Ale deklaracja pana prezesa, która zresztą znalazła się w protokole, jest taka, że mówimy tu o kwocie w okolicach 700 zł.

I teraz 2 takie ogólne kwestie. Chyba wszyscy zgadzamy się też co do tego, że dobrze byłoby po przyjęciu tych zmian przystąpić do rozmowy w ogóle nad zmianą systemu szkoleń maszynistów. Gdy popatrzymy... My zresztą wspólnie

z kolegą Majewskim, też ze wszystkimi organizacjami, które działają na rynku kolejowym, przeprowadziliśmy, można powiedzieć, audyt tego procesu. Mówiąc bardzo krótko, wyszło nam z niego, że szkolenie zdecydowanie dłużej niż średnia unijna, że mamy przepisy, które są dzisiaj niezdrowe i powinny zostać zmienione. Dość powiedzieć, że nie tylko w szkoleniu na maszynistę mamy największą liczbę dni i godzin, które trzeba, że tak powiem, przepracować, ale też w porównaniu do szkolenia nie tylko kierowcy zawodowego, bo to wiadomo, jedni powiedzą, że to jest prostsze, inni, że trudniejsze ze względu na mnogość tych zjawisk, które mogą się wydarzyć, ich niepowtarzalność na drogach... Ale nawet na wykształcenie pilota Dreamlinera przeznaczona jest mniejsza liczba godzin i dni. Tak więc naszym zdaniem trzeba to będzie zmienić.

I rzecz ostatnia. Skoro my już zaimplementowaliśmy zapisy tej czwartej reformy unijnej rynku kolejowego, czyli czwartego pakietu, teraz mamy kwestie związane z egzaminowaniem maszynistów, to jest taka potrzeba... W przekonaniu coraz większej grupy osób ta ustawa to już jest, można powiedzieć, taki groch z kapustą, jest w niej wszystko: przewozy, bezpieczeństwo, kwestie interoperacyjności itd. Dobrze byłoby nie tyle napisać nową ustawę, ile rozbić ją na kilka ustaw – tak niejako zadają pracę domową, za co bardzo przepraszam – bo rzeczywiście rozdzielenie tej materii na kilka ustaw, uporządkowanie byłoby jak najbardziej wskazane. To oczywiście nie jest kwestia miesiąca, 2 miesiące czy pół roku, ale żeby w zgodzie z sumieniem zakończyć swoje wystąpienie, to na taką kwestię też chciałem zwrócić uwagę. Bardzo dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Bardzo panu dziękuję.  
Czy ktoś z naszych gości...  
(*Wypowiedź poza mikrofonem*)  
Pani Mecenas, proszę uprzejmie.

**GŁÓWNY LEGISLATOR  
W BIURZE LEGISLACYJNYM  
W KANCELARII SENATU  
BEATA MANDYLIS**

Ja tylko chciałabym powiedzieć słówko na temat kosztów przeprowadzania egzaminu na

licencję maszynisty albo na świadectwo maszynisty. To 20% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w I kwartale roku poprzedniego to jest obecnie 1 tysiąc 66 zł. Tak że to jest do...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Nie, nie 700 zł.

Tak że to jest do decyzji państwa senatorów, czy to jest kwota odpowiednia, nie za niska, nie za wysoka, za przeprowadzenie takiego egzaminu. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Pani Mecenas.

Czy ktoś z naszych gości zechce zabrać głos?  
(*Zakłócenia w trakcie wypowiedzi*)

Szanowny Panie Ministrze, proszę uprzejmie o odpowiedź.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Gdyby pan przewodniczący pozwolił, to zacząłby pan prezes Ignacy Góra, a ja bym dokończył.*)

Ależ oczywiście, Panie Ministrze. Ja, zwracając się do pana ministra, miałem na myśli pana lub pańskich współpracowników.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Tak. Tak też to odczytałem, ale zasady kultury nakazują przedstawić sposób procedowania wcześniej.*)

Bardzo proszę.

**PREZES URZĘDU TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO  
IGNACY GÓRA**

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowny Panie Ministrze! Szanowni Państwo Senatorowie! Szanowni Państwo!

Ja może zacząłbym od tego, że polski system kolejowy jest teraz najbezpieczniejszym systemem, odkąd prowadzimy statystyki. Jeżeli chodzi o rok 2020, zamknięty rok, to wydarzyło się 1,79 wypadku na 1 milion przejechanych kilometrów. Jeszcze nigdy nie zdarzyło się osiągnięcie tak dobrego wskaźnika. Mówię o tym oczywiście dlatego, że szanowny mój kolega, prezydent Leszek Miętek wprowadził tu taką atmosferę, powiedziałbym, grozy, która moim zdaniem absolutnie nie ma żadnego odzwierciedlenia

w rzeczywistości. Ja oczywiście dziękuję za to zatroskanie, ale chciałbym przedstawić kilka takich faktów, które, jak miemam, w pewnej mierze uspokoją zarówno państwa senatorów, jak i prezydenta Leszka Miętka.

Otóż zacznę od 2 najważniejszych kwestii, o których wspomniał pan prezydent Miętek. Jeżeli chodzi o kwestię kwalifikacji maszynistów i wszystko to, co będzie znajdowało się w centralnym rejestrze maszynistów, powiem tak. Proszę państwa, dzisiaj jest 1 taki dokument i ten dokument to jest świadectwo maszynisty. Wszystkie zagadnienia, które związane są właśnie ze znajomością odcinków linii, ze znajomością taboru, ze znajomością języka i wszystkie inne, które dotyczą kwalifikacji maszynistów, dziś znajdują się w świadectwie maszynisty, a to wszystko, co znajduje się w świadectwie maszynisty, będzie znajdowało się w centralnym rejestrze maszynistów, czyli w aplikacji, w programie, który będzie prowadził prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Proszę państwa, jest 1 kwestia, która w naszym odczuciu w dniu dzisiejszym, niestety, nie może być do końca uregulowana i nie może znajdować się w rejestrze maszynistów. Rozmawialiśmy o tym wielokrotnie w różnych gremiach. Chodzi mianowicie o czas pracy maszynistów. Czas pracy maszynistów jest regulowany nie tylko kodeksem pracy, ale układami zakładowymi i ponadzakładowymi pracy, czyli tak naprawdę ten czas pracy jest różny u różnych przewoźników. Dlatego chcemy w najbliższym czasie uregulować zagadnienie czasu pracy maszynistów i wprowadzić ustawę o czasie pracy maszynistów. Ta ustawa będzie wskazywała jednakowe zasady dla wszystkich ponad 18 tysięcy maszynistów, którzy zatrudnieni są przez różnych pracodawców w systemie kolejowym w Polsce. I dopiero wtedy, kiedy tę kwestię uregulujemy, będziemy prowadzili monitoring w centralnej bazie danych, czyli w centralnym rejestrze maszynistów.

Proszę państwa, jeszcze taka bardzo ważna informacja, myślę, że państwo senatorowie musicie o tym wiedzieć. Otóż nie jest tak, jak tu już wcześniej pan prezydent w pewien sposób to sugerował, że w polskim systemie kolejowym dochodzi do wypadków z powodu nieprzestrzegania czasu pracy i wypoczynku, co bardzo ważne, maszynistów. Otóż statystyki, które prowadzimy, pokazują tendencję czy trend wręcz odwrotny. Nie ma dzisiaj takiej sytuacji, żeby można było

powiedzieć: tak, to stanowi dla polskiego systemu kolejowego olbrzymie zagrożenie.

Chciałbym przy tej okazji tak naprawdę wszystkim wypowiadającym się bardzo serdecznie podziękować, bo jeżeli chodzi o sam pomysł, wspólny koncept Ministerstwa Infrastruktury i Urzędu Transportu Kolejowego, który związany jest z uregulowaniem kwestii zasadniczej i wprowadzeniem rozwiązania dotyczącego przeprowadzania egzaminów, wprowadzeniem egzaminu państwowego, czyli czegoś takiego, co istnieje już od dawna w innych gałęziach transportu, to wszyscy państwo wypowiadaliście się pozytywnie. Za to zrozumienie chciałbym wszystkim przy tej okazji bardzo podziękować.

Na samo zakończenie 1 istotna kwestia, która związana jest z tym innowacyjnym przeprowadzaniem egzaminów z wykorzystaniem symulatora. Otóż dzisiaj jest 1 kraj w Europie, który wykorzystuje symulator do przeprowadzania egzaminów. Ten symulator umożliwi symulowanie różnych sytuacji, różnych zagrożeń i ćwiczenie reakcji maszynisty na te zagrożenia. To jest coś, co do tej pory nie miało miejsca. Te kwestie, o które pytała pani senator, też to, co związane było z wypadkowością m.in. na przejazdach kolejowych, kwestie postępowania maszynisty, reakcji maszynisty, to wszystko będzie sprawdzane, przeprowadzane testowo na symulatorach. Być może jest tak, że nie wszystkie osoby, które mają już badania, wykażą się odpowiednimi umiejętnościami w sytuacjach stresowych, a nie ma żadnych wątpliwości, że dla maszynistów, nie tylko dla maszynistów, takimi sytuacjami są wypadki. Ja bym mógł tu powiedzieć również o wielu działaniach, które wspólnie z panem ministrem podejmujemy, a które mają na uwadze ograniczenie liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, ale pewnie to nie czas i pora. Bardzo dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Prezesie.  
Czy pan minister zechce uzupełnić?

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
ANDRZEJ BITTEL**

Tak, tak.

Choć oczywiście we wszystkich tych, którzy zajmują się sektorem kolejowym, jest pewne poczucie satysfakcji w związku ze statystyką wypadków, niemniej jednak oprócz tej statystyki jest też takie codzienne życie, które np. w moim przypadku łączy się z monitoringiem od zarządcy infrastruktury i jest to doskonale narzędzie do tego, żeby motywować się do dalszego działania w tych sprawach, nie poprzestawać na dotychczasowych osiągnięciach, bo one są, ale z całą pewnością może być lepiej. Ja praktycznie codziennie mam informacje o zdarzeniach kolejowych z udziałem czy to osób, czy pojazdów wraz z kierowcami, które się kończą śmiercią ludzką bądź ranami, i to jest najlepsza motywacja do tego, żeby podejmować wszystkie możliwe działania konsekwentnie, po kolei, ale też z rozwagą. Adresuję to do kolegów, którzy mówią o skracaniu szkolenia maszynistów. Będziemy to robić, ale będziemy to robić z rozwagą, ostrożnie, w taki sposób, żeby mieć pewność, że wprowadzane zmiany przyczynią się do tego, że bezpieczeństwo – jedna z głównych zalet polskiego systemu kolejowego – nie ulegnie pogorszeniu. To jest kierunek, w którym chcemy podążać. Jeśli chodzi o wszystkie rzeczy związane z bezpieczeństwem, będziemy zachowywali się w sposób ostrożny, odpowiedzialny i rozważny. Z całą pewnością tak będzie i takie działanie państwu deklaruje. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Ministrze.  
Panie senator prosiły jeszcze o głos.  
(Wypowiedź poza mikrofonem)  
Już, już...  
(Senator Halina Bieda: Bo ja...)  
Ponieważ pani senator już mówiła, może pani senator Rotnicka.

**SENATOR**  
**JADWIGA ROTNICKA**

Bardzo króciutko.  
Dziękując za takie dogłębne przedstawienie sprawy osobom, które z kolei właściwie tylko

korzystają, a nie oceniają stanu technicznego itd., chciałabym powiedzieć, że znaczna część społeczeństwa polskiego, zwłaszcza wiekowo nieco starsza, ma dużą atencję do kolei i duże zaufanie, i to jest prawda. My też często korzystamy z tych przejazdów.

Chciałabym zapytać o ten rejestr pracy maszynistów. Czy to jest taka wielka trudność, żeby to wprowadzić od razu? Teraz, przy takim stopniu cyfryzacji, elektronizacji wydaje się, że jest to stosunkowo proste. Czy nie mogłoby, nie wiem... Tutaj pan kiwa głową, że nie bardzo. Czy nie można by tych prac przyspieszyć?

I jeszcze takie pytanie. Czy macie państwo dane dotyczące wypadkowości, ale w takim układzie: z czyjej winy i z jakiego powodu, czyli ze wskazaniem, kto niejako ponosi winę za spowodowanie wypadku. Czy to zawiodła np. rogatka, cokolwiek, tory były nie takie, czy maszynista był nie w pełni sprawny, czy też najczęściej bywa tak, że to człowiek z zewnątrz, niezwiązany z koleją, te wypadki powoduje?

(Głos z sali: Tak, tak. Dokładnie tak.)

Bo wejdzie, powiedzmy, wpuści zwierzę, zrobi cokolwiek. Tak więc prosiłabym o taką informację.

I taki apel z mojej strony, żeby ten rejestr jednak był możliwie jak najwcześniej, jak najszybciej. Z takim apelem się do strony ministerialnej zwracam. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję, Pani Senator.  
Pani senator Bieda.

**SENATOR**  
**HALINA BIEDA**

Ja w zasadzie tylko w uzupełnieniu, bo chciałam zapytać, kiedy będzie ta ustawa o czasie pracy maszynistów. Być może to, co pan przewodniczący mówił, że jeśli jest potrzebna nasza inicjatywa w innym kontekście, to może też w kontekście tego czasu pracy... Dlatego pytam, jak szybko może być i czy rzeczywiście jest to taki duży problem, żeby wpisać te 2 sprawy w tym punkcie dotyczącym rejestru. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję.  
(*Senator Jadwiga Rotnicka: ...wtedy vacatio legis...*)

Dziękuję, Pani Senator.  
Pan senator Lamczyk.

SENATOR  
**STANISŁAW LAMCZYK**

Dziękuję bardzo.  
Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Mam pytanie do pana prezesa Góry odnośnie do Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym. Mam pytanie, na ilu trasach on już działa w pełnym zakresie i jak on wpływa na bezpieczeństwo przede wszystkim maszynisty. Jak to się ma do tego, że np. maszyniści za granicą... Tam już ten system działa w pełni, przynajmniej tak jest w Niemczech czy we Francji, i tam pracuje pojedynczy maszynista. Jak to się ma do polskich realiów?

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Senatorze.  
Adresatem pytania był zapewne pan prezes.

PREZES URZĘDU TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO  
**IGNACY GÓRA**

Szanowny Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie!

Może zacznę od tego europejskiego systemu sterowania ruchem kolejowym. Oczywiście, Szanowni Państwo, mamy w Polsce strategię wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym i po prostu ją realizujemy. Mogę powiedzieć tylko tyle, że przewidujemy, że do 2030 r. w polskiej sieci kolejowej, na którą składa się ponad 19 tysięcy linii, 7 tysięcy linii zostanie wyposażone w ten system.

(*Głos z sali: Do którego roku?*)

Do 2030 r. nawet ponad 7 tysięcy linii.

Oczywiście, proszę państwa, nie ma takiego kraju w Europie, a przypuszczam, że i na

świecie, w którym cała sieć kolejowa byłaby w ten system wyposażona. I chyba nie ma takiej zasadności ani w sensie ekonomicznym, bo przecież kolej musi być konkurencyjna, ani też, jeżeli chodzi o względy bezpieczeństwa. Europejski system kolejowy powinien być wdrażany przede wszystkim na magistralach, czyli tam, gdzie jeździ się z dużymi prędkościami, tam, gdzie tych pociągów jeździ najwięcej. I to jest w naszej strategii.

Mamy już kilka linii kolejowych, na których ten system funkcjonuje, mogę powiedzieć, że na niektórych już od bardzo dawna. Do tych linii zalicza się oczywiście Centralna Magistrala Kolejowa. Tak naprawdę już dzisiaj od Krakowa do Gdańska można jechać pod nadzorem tego systemu.

Oczywiście ten system ma te zalety albo tę wielką zaletę, że on w pewien sposób kontroluje pracę maszynisty, zwłaszcza w sytuacji, gdy to najsłabsze ogniwo, a tym najsłabszym ogniwem, nie tylko w systemie kolejowym, jest oczywiście człowiek, gdy człowiek popełni błąd, to oczywiście system to w pewien sposób koryguje.

Ja oczywiście nie chciałbym wchodzić w szczegóły, jeżeli chodzi o działanie samego systemu, ale jeśli chodzi o te kwestie, o których mówił pan przewodniczący Adrian Furgalski, dotyczące przejechania obok semafora ustawionego w ten sposób, że daje sygnał „Stój”, to ten system w pełni to zabezpiecza i tutaj taka sytuacja nie może się zdarzyć.

Proszę państwa, są pozostałe linie kolejowe, ok. 12 tysięcy, nawet mniej, ok. 11 tysięcy, ale zwracam uwagę na to, że tam są inne systemy. To są na ogół systemy SHP i czuwak. One są przestarzałe, ale też mamy pewien koncept wspólnie z panem ministrem wprowadzenia tam docelowej zmiany i wymiany tych urządzeń, choć oczywiście nie na wszystkich pozostałych liniach, na tych 12 tysiącach. Chcielibyśmy tam wprowadzić Limited Supervision, czyli taką najuboższą wersję Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym. Zastanawiamy się tutaj nad wykorzystaniem pewnych środków unijnych, bo to są bardzo ważne kwestie i ważne jest to, żeby środki na ten cel się znalazły.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Prezesie.  
Bardzo proszę.

SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**ANDRZEJ BITTEL**

Jeśli chodzi o kwestię statystyk, to oczywiście Urząd Transportu Kolejowego ma pełen przegląd i pełne statystyki dotyczące tego, z jakiego powodu dane zdarzenie kolejowe miało miejsce, i ma oczywiście tę statystykę zagregowaną do wymiarów procentowych. O tym wymiarze procentowym ja już wspominałem: 99% wypadków na przejazdach kolejowych to jest wina kierowców pojazdów. Takie zdarzenia mają miejsce praktycznie codziennie. Podejmujemy też działania natury sankcyjnej, ale i prewencyjnej, mające na celu podniesienie bezpieczeństwa. Ja jestem zwolennikiem wysokich, słonych mandatów karnych za wjeżdżanie na przejazd kolejowy bądź wjechanie przy czerwonym świetle albo przy zamkniętych półrogatkach, albo przy zamykających się rogatkach, czy też wjechanie na przejazd kolejowy bez możliwości z niego zjechania. Te wszystkie zdarzenia powinny być o wiele mocniej karane. I mam nadzieję, że w ramach zmian legislacyjnych to przeprowadzimy.

A jeśli chodzi o te 2 kwestie, o które pani senator pytała, to one z pewnością będą ujęte w ustawie o czasie pracy maszynistów. Prace nad tą ustawą trwają. Ja myślę, że koledzy ze strony społecznej czy reprezentujący pracowników bądź pracodawców, czy też grupujący pracodawców to potwierdzą. Zdania na temat tej ustawy są podzielone, jak to zwykle w życiu. Moim zdaniem ta ustawa nie byłaby potrzebna, gdyby wszystkie firmy kolejowe miały w odpowiedni sposób skonstruowane ponadzakładowe układy pracy, ale tego nie jesteśmy w stanie ani dopilnować, ani wymusić, bo jest tutaj pewna swoboda. W związku z tym zostaną przyjęte rozwiązania dla wszystkich. Ostatnia dyskusja odbyła się w czerwcu, były prowadzone takie 3-dniowe, trzykrotnie w poniedziałek warsztaty z udziałem wszystkich zainteresowanych tą tematyką podmiotów. I muszę powiedzieć, że tylko związek zawodowy maszynistów wykazał otwartość co do tego, aby ze swoich pozycji przedstawianych wcześniej zejść. Tak więc te rozmowy będziemy prowadzili i będziemy starali się przedstawić skorygowany projekt ustawy, tak aby on był dla wszystkich niejako jednakowo niezadowolający.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję, Panie Ministrze.  
(*Senator Jadwiga Rotnicka: ...Barbary czy Miłkołaja...*)

(*Wesołość na sali*)  
(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Jeszcze pan prosi o głos.  
Proszę uprzejmie.

PREZYDENT ZWIĄZKU ZAWODOWEGO  
MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH  
W POLSCE  
**LESZEK MIĘTEK**

Mam nadzieję, że nie nadużyję cierpliwości pań i panów senatorów, zabierając głos jeszcze raz, ad vocem.

Chcę tylko zauważyć, zacznę od końca, że data nie padła, a było pytanie o to, kiedy ta ustawa o czasie pracy będzie w parlamencie. Data nie padła. Przyznam szczerze, że prace nad tą ustawą, tak jak powiedziałem... To jeszcze była pani minister Bieńkowska, 10 lat temu. Od wtedy prowadzone są rozmowy na temat ustawy o czasie pracy.

A chcę zwrócić uwagę na taką sprawę. Oczywiście pan prezes Urzędu Transportu Kolejowego... Tu przy okazji taka uwaga. Ja z większą pokorą podchodzę do kwestii bezpieczeństwa, nie chodzi o chępczenie się statystykami, bo myślę, że w ubiegłorocznych statystykach dotyczących transportu i drogowego, i lotniczego, i morskiego, jakiegokolwiek transportu, były spadki liczby wypadków, bo po prostu był COVID i byliśmy zamknięci w domu. Być może wypadków domowych, np. poślizgnięć, było więcej, ale wypadków komunikacyjnych było mniej, bo po prostu był mniejszy ruch i na drogach, i na kolei, wszędzie. Dlatego opieranie się na tych statystykach i mówienie, że jest super... No, to Pan Bóg mówi: wy sobie planujcie, ciescie się, a ja decyduję. Oby się nic nie stało. Ja chcę zwrócić uwagę na to, że kwestie ustawy o czasie pracy itd. były konsekwencją m.in. wielkiej katastrofy kolejowej pod Szczekocinami, 10-punktowego programu poprawy bezpieczeństwa itd. Od wtedy tak było. I gdyby dzisiaj – pani senator zwróciła na to uwagę – oczywiście była dobra wola, w co nie wątpię... Ja jestem człowiekiem dobrej wiary. Ale

tego vacatio legis na ten czas pracy w tym rejestrze nie ma itd.

Inna sprawa. Ja jestem prostym maszynistą i mogę się nie znać, ale jeżeli prezes Urzędu Transportu Kolejowego mówi mi, że dzisiaj już ma wykaz świadectw maszynisty, gdzie jest autoryzacja itd., to chciałbym zapytać: czy fakt, że dzisiaj on to ma, realnie w tym czasie zapobiega uruchomieniu pociągu przez osobę niepożądaną? Otóż nie. Bo ja mówię o systemie online. Musi być wprowadzony system online, do którego maszynista będzie musiał się zalogować, konkretnie, np. kartą chipową, i dostać zgodę na uruchomienie danego pociągu na odpowiedniej lokomotywie, którą umie obsługiwać, i po szlaku, który zna. Bo inaczej to jest prowokowanie wypadku kolejowego. Oczywiście, żeby miał miejsce wypadek kolejowy, musi się zdarzyć szereg rzeczy, musi zaistnieć szereg czynników.

Również chyba takim pójściem dość na skróty jest twierdzenie, że przecież nie stwierdzono żadnych wypadków na kolei z tytułu przekroczenia czasu pracy. No, oczywiście, że nie stwierdzono, bo już kilka lat temu na posiedzeniu Rady Ochrony Pracy, gdzie były prezentowane wyniki kontroli Najwyższej Izby Kontroli, a także Urzędu Transportu Kolejowego, stwierdzono, że ten czas pracy trudno jest kontrolować przy dzisiaj obowiązujących kodeksowych uwarunkowaniach, które pozwalają, w świetle prawa, na to, że maszynista może być 24 godziny na dobę w pracy. W świetle prawa tak jest z uwagi na to, że szereg przewoźników do czasu pracy maszynisty zalicza tylko i wyłącznie czas prowadzenia pociągu, a czas, który musi on poświęcić na dojazd do tego pociągu, wysłany przez dyspozytora, i powrót, jest już zaliczany do wypoczynku itd. Są przypadki, że maszyniści jeżdżą w tylnej kabinie i niby wypoczywają. I oni robią to wszystko zgodnie z prawem, bo nie ma regulacji, które by ten czas pracy... A jak nie ma regulacji, to trudno wykazać przy badaniu wypadku kolejowego, że on przekroczył swój czas pracy, bo się tego nie... On wypoczywał, bo zszedł z lokomotywy 12 godzin temu, ale w tym przez 8 godzin wracał do miejsca, w którym jest zatrudniony itd. Tutaj jest szereg spraw. W związku z tym zonglowanie statystykami tutaj nic nie daje. Ja mówię o realnych... Z wypowiedzi zarówno pana ministra, jak i pana prezesa – bardzo żałuję – wynika, że po prostu nie chce się tego wpisać. Ja nie wiem, dlaczego nie chce się tego wpisać. Nie

wiem, dlaczego nie chce się tego wpisać. Przecież ten system elektroniczny, tak jak państwo mówiliście... No, przecież mamy technologię tak daleko posuniętą do przodu. Ilu jest maszynistów na świecie? 16 tysięcy? To co to jest w odniesieniu do 40 milionów Polaków? Chodzi o to, żeby był system, który realnie to kontroluje. Przecież mamy zliberalizowany rynek, my nie mamy jednej kolei. Są dziesiątki a może nawet setki spółek kolejowych, których pociągi jeżdżą po tych samych torach. Urząd transportu musi mieć realne narzędzie, które będzie wyłapywało pewne nieprawidłowości, które stwarzają potencjalne zagrożenia. Ja nie powiedziałem, że kolej polska jest niebezpieczna, ale widzę te zagrożenia, którym powinno się przeciwdziałać, bo profilaktyka jest najważniejsza. Dlaczego teraz, kiedy robimy tę ustawę, na którą, jak mówiłem, środowisko czekało, i to długo czekało, nie możemy zrobić kroku, który te rzeczy... tym bardziej że są na to pieniądze...

Tak że ja tego nie mogę zrozumieć, ale raz jeszcze bardzo serdecznie proszę o to, żeby rozważyć możliwość uzupełnienia centralnego rejestru o te parametry, które będą kontrolowane – jeszcze raz to mówię – online, nie w archiwum UTK, tylko online, bo to jest istota sprawy. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję.

Panie Ministrze, dwa zdania w ramach odpowiedzi na wystąpienie pana prezydenta.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
ANDRZEJ BITTEL**

Pomiędzy mną a panem prezydentem, jak oceniam, nie ma tutaj wielkich rozbieżności. Jest rozbieżność co do tego, w którym miejscu takie przepisy powinny być zawarte. I chyba przy tej rozbieżności na dzisiejszym posiedzeniu komisji zostaniemy. Z całą pewnością naszym wspólnym celem jest to, aby regulować kwestię czasu pracy maszynistów, żeby tutaj zaprowadzić porządek, bo chcemy uniknąć sytuacji, w której jest możliwość działania na podstawie kodeksu



pracy w taki sposób, jak powiedział pan prezydent. Ale z drugiej strony na podstawie kodeksu pracy, bez ustawy o czasie pracy maszynistów, trudno byłoby aplikować o jakiś moduł rozwiązujący te problemy już teraz. W związku z tym najpierw projekt ustawy o czasie pracy maszynistów, a potem moduł, który to będzie nadzorować, nie odwrotnie.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Szanowni Państwo Senatorowie, pomału finalizujemy posiedzenie komisji.

Ponieważ nie zostały zgłoszone przez państwa senatorów żadne poprawki, zgodnie z sugestią pani legislator, nie będziemy rozpatrywać, tak to zrozumiałem, właściwie stylistycznych uwag, tak?

*(Głos z sali: Redakcyjnych.)*

Redakcyjnych, stylistycznych czy redakcyjnych uwag.

Dlatego składam wniosek o przyjęcie ustawy bez poprawek.

Kto jest za przyjęciem tej ustawy?

*(Głos z sali: 5 głosów na sali za.)*

Kto jest przeciw?

*(Głos z sali: Nie ma.)*

Kto się wstrzymał?

*(Głos z sali: Nie ma.)*

*(Głos z sali: Mam prośbę... O, już mam ankietę.)*

Już jest. Wszystko jest dobrze.

*(Rozmowy na sali)*

*(Głos z sali: 9 głosów za. Jednogłośnie.)*

Szanowni Państwo, 9 głosów było za przyjęciem tego projektu ustawy, nikt nie był przeciw, nikt nie wstrzymał się od głosu.

Tak że gratuluję stronie rządowej.

Chciałbym serdecznie podziękować wszystkim gościom zarówno strony społecznej, jak i strony rządowej za takie podejście do tegoż projektu ustawy.

Nie wiem, czy słusznie, ale moja sugestia byłaby taka, by sprawozdawcą była kobieta. Zresztą pani mówiła, że jest tym bardzo... Z pani wypowiedzi w ramach dyskusji wynikało, że pani na temacie się zna. Chodzi o panią senator Halinę Biedę.

Czy przyjmuje pani...

*(Senator Halina Bieda: Tak. Dziękuję bardzo. Ale chciałam powiedzieć, że na posiedzeniu będę dopytywała i oczekiwała deklaracji, żeby pan minister podał termin, kiedy wejdzie w życie ustawa o czasie pracy.)*

Czy senatorowie akceptują kandydaturę pani senator na sprawozdawcę? Nie ma uwag.

*(Senator Halina Bieda: Dziękuję.)*

Dziękuję serdecznie pani senator i państwu. Do zobaczenia.

5 minut przerwy technicznej dla członków komisji.

*(Przerwa w obradach)*

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Przystępujemy do kolejnego punktu porządku obrad na dzisiejszym posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Ponieważ zdążyłem już przywitać większość gości, zostali... Zostały nam do przywitania chyba tylko 2 osoby. Ze Stowarzyszenia ISACA... Jest pani? Nie widzę jej chyba, bo nie widzę żadnej kobiety. Naczelny Sąd Administracyjny reprezentuje prof. Wojciech Sawczyn.

*(Głos z sali: Tu jest pani...)*

Zdalnie?

*(Głos z sali: Pani profesor zdalnie.)*

Dobrze, dobrze. Czyli też zdalnie. Dobrze. Dziękuję serdecznie.

Szanowni Państwo, chciałbym prosić w tej chwili stronę rządową, aby zechciała przedstawić nam projekt ustawy, który mamy zaopiniować, ustawy o otwartych danych i ponownym wykorzystywaniu informacji sektora publicznego.

Jest z nami już uprzednio witany pan minister Andruszkiewicz.

Panie Ministrze, proszę bardzo.

**SEKRETARZ STANU W KANCELARII**  
**PREZESA RADY MINISTRÓW**  
**ADAM ANDRUSZKIEWICZ**

Bardzo dziękuję.

Szanowny Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Państwo Senatorowie!

Sektor publiczny posiada w wielu obszarach duże ilości wartościowych zasobów danych,

które mogą być z powodzeniem wykorzystywane do prowadzenia analiz, badań, a także do tworzenia produktów i usług, w szczególności w sektorze teleinformatycznym, np. na potrzeby rozwiązań sztucznej inteligencji.

Zasadniczym celem ustawy o otwartych danych i ponownym wykorzystywaniu informacji sektora publicznego jest wzmocnienie rynku opartego na danych oraz stworzenie optymalnego otoczenia regulacyjnego dla efektywnego wykorzystania informacji posiadanych przez sektor publiczny, w szczególności poprzez zapewnienie dostępu do takich danych w formatach przeznaczonych do odczytu maszynowego oraz za pośrednictwem interfejsu programistycznego aplikacji API. Udostępnienie zasobów publicznych za pośrednictwem tego rodzaju rozwiązań technicznych ułatwi użytkownikom, w tym przede wszystkim branży IT, dostęp do danych i pozwoli na bardziej efektywne ich wykorzystanie.

Projektowana ustawa implementuje postanowienia nowej dyrektywy w sprawie otwartych danych. W ramach dostosowania polskich przepisów do wymogów prawa unijnego wyodrębniono nowe kategorie informacji sektora publicznego, takie jak dane o wysokiej wartości, których wykorzystywanie wiąże się z istotnym korzyściami dla społeczeństwa, środowiska i gospodarki, oraz dane dynamiczne, czyli dane podlegające częstym aktualizacjom lub aktualizacjom w czasie rzeczywistym, np. dane środowiskowe, dane wygenerowane przez czujniki, dane o ruchu.

Jednocześnie wprowadzono szczególne wymogi dotyczące udostępniania takiej informacji do ponownego wykorzystania. W przypadku danych o wysokiej wartości podmioty zobowiązane będą zobligowane do ich udostępniania do ponownego wykorzystania co do zasady bezpłatnie, w formacie nadającym się do odczytu maszynowego oraz za pośrednictwem interfejsu programistycznego aplikacji API. Udostępnieniu podlegać będą zbiory danych o wysokiej wartości, które wymienione zostaną w wykazie ustanowionym w aktach wykonawczych Komisji Europejskiej, wydanych na podstawie dyrektywy w sprawie otwartych danych. Wykaz ten obejmować będzie dane spośród kategorii tematycznych, takich jak dane geoprzestrzenne, dane dotyczące obserwacji Ziemi i środowiska, dane meteorologiczne, dane statystyczne,

dane dotyczące przedsiębiorstw i ich własności oraz dane dotyczące mobilności. Obecnie Komisja Europejska wciąż pracuje nad wykazem. Jego publikacja została zapowiedziana na II–III kwartał bieżącego roku.

Wartość ekonomiczna i użytkowa danych dynamicznych zależy od natychmiastowej dostępności informacji i ich regularnego aktualizowania. Dlatego też dane dynamiczne będą udostępniane do ponownego wykorzystywania niezwłocznie po ich zgromadzeniu oraz za pośrednictwem interfejsu programistycznego aplikacji API.

W ślad za rozwiązaniami dyrektywy poszerzono również zakres ponownego wykorzystywania, obejmując regulacją ustawy dane spoza klasycznie pojmowanego sektora publicznego. Celem jest zwiększenie ilości informacji dostępnych do ponownego wykorzystywania. Nowe rozwiązania dotyczą w tym zakresie danych badawczych, które podlegać będą bezpłatnie ponownemu wykorzystywaniu, jeżeli zostały wytworzone lub zgromadzone w ramach działalności naukowej finansowanej ze środków publicznych i są już publicznie udostępniane w systemach teleinformatycznych, oraz danych będących w posiadaniu tzw. przedsiębiorstw publicznych prowadzących działalność w sektorze gospodarki, takich jak np. sektor energii elektrycznej, gospodarki wodnej czy też usług transportowych. Zaznaczyć należy przy tym, że projektowana ustawa nie wprowadza ogólnego obowiązku udostępniania lub przekazywania przez przedsiębiorstwa publiczne informacji z sektora publicznego do ponownego wykorzystywania. Decyzja o tym, czy zezwolić na ponowne wykorzystywanie posiadanych informacji, pozostanie w gestii zainteresowanego przedsiębiorstwa.

Oprócz regulacji mających na celu dostosowanie polskich przepisów do wymogów dyrektywy w sprawie otwartych danych, w ustawie zawarto również rozwiązania o charakterze krajowym, których celem jest stworzenie kompleksowego otoczenia regulacyjnego opartego na 3 filarach: organizacyjnym, instytucjonalnym oraz technicznym. Rozwiązania te dotyczą portalu dane.gov.pl, stanowiącego jedną bramę dostępu do zasobów danych sektora publicznego, „Programu otwierania danych”, który jest dokumentem strategicznym w obszarze polityki otwartych danych, oraz sieci pełnomocników do spraw otwartości danych.

Ponadto do ustawy wprowadzono filary otwartości zdefiniowane w standardach oraz w dokumentach programowych dotyczących otwartych danych. Opracowano kompleksową strukturę pojęciową w postaci słowniczka ustawowego, zawierającego m.in. definicję otwartych danych i informację sektora publicznego, interfejsu programistycznego aplikacji API.

W ustawie zawarto również podstawę prawną do stosowania licencji standardowych oraz wprowadzono jeden organ odwoławczy od decyzji dotyczących przekazywania informacji sektora publicznego na wniosek wydany w pierwszej instancji przez podmioty zobowiązane. Rolę organu odwoławczego, organu drugiej instancji, pełnić będzie minister właściwy do spraw informatyzacji jako organ posiadający odpowiednią wiedzę specjalistyczną.

Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, warto też podkreślić, że ten projekt ustawy został przeprowadzony przez Sejm w duchu bardzo dobrej współpracy ponadpartyjnej. Uwzględniliśmy również szereg uwag i sugestii, które padały z różnych stron w toku prac nad tą ustawą. Finalnie w czasie głosowania nad ustawą nie było głosów przeciwnych, za co także bardzo dziękuję.

Jesteśmy oczywiście do dyspozycji państwa senatorów.

**PRZEWODNICZĄCY**

**JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Ministrze. Dziękuję za zwięzłe przedstawienie tego projektu ustawy.

Jeżeli pani mecenas Drypa będzie uprzejma odnieść się do tego, to chętnie wysłuchamy uwag.

**GŁÓWNY LEGISLATOR  
W BIURZE LEGISLACYJNYM  
W KANCELARII SENATU  
DANUTA DRYPA**

Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

W opinii Biura Legislacyjnego przedmiotowa ustawa nie zawiera rekomendacji legislacyjnych zawartych w zbiorze „Dobre praktyki legislacyjne”, a także „Zasad techniki prawodawczej”

w zakresie odsyłania do odrębnych przepisów – chodzi tutaj o art. 4 ust. 2 – ponieważ w przepisach prawa należy unikać posługiwania się wyrażeniem „przepisy odrębne” z uwagi na to, że jest to niewłaściwa metoda konstruowania odesłań, gdyż nie informuje precyzyjnie adresata aktu, który normę ma w danej sytuacji zastosować.

Uwaga nr 2 dotyczy również sposobu odsyłania do innych aktów normatywnych. Mianowicie w myśl §158 ust. 1 pkt 3 „Zasad techniki prawodawczej” jeżeli w danym akcie normatywnym odsyła się do innego aktu normatywnego, to przy odesłaniu przytacza się w całości aktualny tytuł tego aktu oraz oznaczenie rocznika i pozycji dziennika urzędowego, w którym ogłoszono ostatni tekst jednolity. Uwaga ta dotyczy art. 6 ust. 1 przedmiotowej ustawy, zgodnie z którym prawo do ponownego wykorzystywania podlega ograniczeniu w zakresie i na zasadach określonych w przepisach o ochronie informacji niejawnych oraz o ochronie innych tajemnic ustawowo chronionych. W opinii Biura Legislacyjnego zasady ochrony informacji niejawnych zostały... Można wprost wskazać tę ustawę, gdzie zostały one określone, jest to ustawa z dnia 5 sierpnia 2010 r. o ochronie informacji niejawnych. I propozycja poprawki polega na tym, aby ten przepis uzupełnić o pełen tytuł ustawy i adres publikacyjny ustawy o ochronie informacji niejawnych.

Uwaga nr 3 również dotyczy rekomendacji legislacyjnej, która polega na tym, aby nie zamieszczać w przepisach formuły „nie narusza”. Zgodnie z rekomendacjami legislacyjnymi szczególnie w przypadku nowych ustaw należy unikać tego rodzaju techniki. Przedmiotowa ustawa posługuje się takim sformułowaniem w art. 7 w ust. 1 i 2, a także w ustawie zmieniającej, w art. 50 – to jest pkt 1 lit. a. I uwzględniając tę uwagę te przepisy należy... One są po prostu w opinii Biura Legislacyjnego zbędne. I propozycja poprawki polega na tym, aby je usunąć.

I ostatnia uwaga jest to uwaga, która dotyczy sposobu formułowania zastrzeżeń. Zgodnie z rekomendacjami legislacyjnymi jeżeli istnieje konieczność sformułowania zastrzeżenia wyłącznie w celu poinformowania adresata, że w jakimś przypadku mamy zastosować wyjątek od normy, to wtedy używa się określenia „z wyjątkiem”. A jeżeli istnieje konieczność sformułowania zastrzeżenia wyłącznie w celu poinformowania, iż w innym przepisie sformułowano

uszczegółowienie normy, wówczas należy posługiwać się wyrażeniem „z uwzględnieniem”. I ze względu na tę rekomendację propozycja poprawki polega na tym, aby w art. 2 w pkt 11 wyrazy „z zastrzeżeniem” zastąpić wyrazami „z uwzględnieniem”, a w art. 6 w ust. 4 w pkt 7 oraz w art. 10 w ust. 2 wyrazy „z zastrzeżeniem” zastąpić wyrazami „z wyjątkiem”. Dziękuję. To wszystko.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję, Panie Mecenas.

Czyli reasumując, jeżeli... Pozwolę sobie na taką rekapitulację: mamy 3 zaproponowane poprawki, Pani Mecenas, tj. w art. 6... Tak? Skreśla się art. 7... Ten się skreśla, tak? I w art. 2... Propozycja trzecia to jest do art. 2 w art. 6...

(*Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Danuta Drypa: W sumie byłoby to 4 poprawki.*)

W sumie 4, tak. Mówiąc o tej trzeciej, miałem na uwadze art. 2 pkt 11 i art. 6 ust. 4.

Szanowni Państwo, jeżeli można, zanim przeslibyśmy do dyskusji... Ja bym jednak rozpoczął – ze względu na ograniczony czas, jaki mamy – od tego, że zgłosilibyśmy poprawki, które, jak wiem, wpłynęły już do prezydium komisji. I takie poprawki oprócz, przyznam szczerze, mnie, zgłosił pan senator Lamczyk, przewodniczący Lamczyk. Poprawkę zgłosił również – mam ją gdzieś tu przed sobą, o, tak, jest – senator Bury. I byłyby to chyba na razie wszystkie zgłoszone poprawki. Czyli 1, 2, 3... Tak, 4 poprawki. I moja prośba byłaby taka, aby do tych zgłoszonych ewentualnych poprawek ministerstwo od razu się odniosło. A ewentualnie później, jeszcze w trakcie debaty, jeżeli dojdą jakieś sprawy, będziemy nad nimi deliberować. Jeżeli państwo pozwolicie, to szybcitko...

Otóż chciałbym zgłosić poprawkę do art. 2 pkt 12. Poprawka ta... Sugeruję wprowadzenie następującego brzmienia. Pkt 12: „ponowne wykorzystywanie – wykorzystywanie przez użytkowników informacji sektora publicznego w jakimkolwiek celu, z wyjątkiem wymiany informacji sektora publicznego między podmiotami zobowiązanymi wyłącznie w celu realizacji zadań publicznych”. Uzasadnienie: przyjęcie tej poprawki pozwoli na uproszczenie definicji i uniknięcie ewentualnych problemów

interpretacyjnych. Wskazanie, że ponownym wykorzystywaniem informacji sektora publicznego jest jej wykorzystywanie w celu innym niż pierwotny plan, dla którego została wytworzona, może bowiem prowadzić do ograniczenia przez podmioty zobowiązane w sposób niewłaściwy prawa do ponownego wykorzystania.

Druga poprawka dotyczy art. 51 i tego, aby po ust. 1 dodać ust. 1a w brzmieniu: „Podmioty prowadzące rejestry publiczne i systemy teleinformatyczne określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 6 udostępniają na potrzeby analiz w ramach zintegrowanej platformy analitycznej dane określone w tych przepisach, zgromadzone przez te podmioty na podstawie przepisów odrębnych w związku z realizacją zadań publicznych”. Brak tego rodzaju przepisu rangi ustawowej może powodować bowiem wątpliwości interpretacyjne w zakresie przekazywania danych w sytuacji, gdy podstawą prawną do ich przekazania będzie wyłącznie rozporządzenie.

Państwo Senatorowie, pozwolicie, że... W tej chwili ja mam państwa poprawki, ale prosiłbym, abyście państwo zechcieli je przedstawić. Może najpierw przewodniczący Lamczyk, a później senator Bury.

**SENATOR  
STANISŁAW LAMCZYK**

Tak, dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Ja mam w zasadzie 1 poprawkę. Rozchodzi się o to, że w projekcie ustawy uwzględniono przewoźników pasażerskich, którzy mają umowy na wykonywanie przewozu w zakresie służby publicznej, ale pominięto Polskie Linie Kolejowe, które też uczestniczą w wykonaniu planów, rozkładów jazdy i też przyjmują wszelkiego rodzaju reklamacje. Dlatego prosiłbym o ujęcie tu też Polskich Linii Kolejowych. To jest propozycja dotycząca art. 3 pkt 3. Chodzi właśnie o umieszczenie zapisu: zarządca infrastruktury kolejowej posiadający autoryzację bezpieczeństwa wydaną na podstawie art. 17d ustawy o transporcie kolejowym. Tu się rozchodzi o ujęcie, jak powiedziałem na samym początku, Polskich Linii Kolejowych jako zarządcy całej tej infrastruktury.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Pan senator Bury.

**SENATOR  
JACEK BURY**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!  
Drodzy Państwo!

Moja poprawka jest praktyczna tożsama z tym, co złożył pan przewodniczący – też dotyczy art. 2 pkt 12 i uproszczenia tej definicji ponownego wykorzystywania. Ona brzmi identycznie, więc nie ma chyba sensu, żeby ją tu podtrzymywać. Ja popieram tę poprawkę pana przewodniczącego. Jeżeli ona będzie procedowana, to też z naszym, czyli mojego koła, poparciem. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Senatorze.

Czyli to są wszystkie dotychczas zgłoszone poprawki.

Dziękuję bardzo, Senatorze, że nasze poprawki tak się poskładały, nałożyły się jedna na drugą. To świadczy o tym, że takie poprawki są potrzebne.

Szanowni Państwo, w tej chwili, jeżeli można, poprosiłbym pana ministra, aby był uprzejmy odnieść się do poprawek proponowanych przez Biuro Legislacyjne i zgłoszonych przez senatorów.

**SEKRETARZ STANU  
W KANCELARII PREZESA  
RADY MINISTRÓW  
ADAM ANDRUSZKIEWICZ**

Panie Przewodniczący, pozwolę sobie odwrócić kolejność i najpierw odnieść się do poprawek państwa senatorów, a następnie oddam głos, jeśli chodzi o propozycje Biura Legislacyjnego Kancelarii Senatu.

Jeśli chodzi o te poprawki, które zgłosił pan przewodniczący Hamerski, to my je jako rząd jak najbardziej popieramy. Zgadzamy się z ich treścią. Potwierdzam również to, co tutaj padło, że ta pierwsza poprawka jest tożsama z poprawką pana senatora Burego, w związku z powyższym ją również popieramy. Gwoli ścisłości należy także podkreślić to, że na tę sprawę zwracał bardzo wyraźnie uwagę poseł Gramatyka – i tutaj także kieruję podziękowania dla pana posła za współpracę w czasie prac komisji cyfryzacji.

Jeśli chodzi o poprawkę pana senatora przewodniczącego Lamczyka, to za chwilę poproszę panią dyrektor, żeby się do niej bardzo merytorycznie odniosła.

Bardzo proszę, pani dyrektor Anna Gos, która jest dyrektorem Departamentu Zarządzania Danymi.

**DYREKTOR DEPARTAMENTU  
ZARZĄDZANIA DANYMI  
W KANCELARII  
PREZESA RADY MINISTRÓW  
ANNA GOS**

Bardzo dziękuję, Panie Ministrze.

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Odnosząc się do uwagi pana senatora, chciałabym podkreślić, że słuszny jest kierunek, żeby PKP PLK oczywiście udostępniało informacje sektora publicznego do ponownego wykorzystywania. Jednakże jeśli chodzi o PKP, to już dzisiaj podlegają one pod przepisy ustawy o ponownym wykorzystywaniu informacji sektora publicznego i dzisiaj PKP również udostępnia na swojej stronie warunki ponownego wykorzystywania danych. W związku z tym ta poprawka po prostu powtarza i tak już obowiązujące objęcie tego typu przedsiębiorstw zakresem ustawy o ponownym wykorzystywaniu ISP. Informacje w tym zakresie są dostępne w Biuletynie Informacji Publicznej PKP, można się zapoznać, na jakich warunkach i zasadach PKP udostępnia dane pod reżimem obowiązującej ustawy, a tym samym przechodzi to również pod reżim nowych regulacji. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.

**SEKRETARZ STANU  
W KANCELARII PREZESA  
RADY MINISTRÓW  
ADAM ANDRUSZKIEWICZ**

Czyli, Panie Przewodniczący... Rozumiem, że teraz byśmy jeszcze odnieśli się do poprawek zaproponowanych przez Biuro Legislacyjne...

(Przewodniczący Jan Hamerski: Tak, tak. Oczywiście.)

Czyli tutaj, konkludując słowa pani dyrektor... Uważamy tę poprawkę, do której się właśnie odnieśliśmy, za bezprzedmiotową, za zbyt daleko idącą, bo w kodeksie już te przepisy de facto istnieją.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, teraz, po zgłoszeniu poprawek, prosilibym, aby ewentualnie goście, jeżeli zechcą zabrać głos, to...

Proszę przejmie, Panie Prezesie.

**PREZES ZARZĄDU FUNDACJI „PRO KOLEJ”  
JAKUB MAJEWSKI**

Dziękuję bardzo.

Jakub Majewski, Fundacja „Pro Kolej”.

Tak się dobrze złożyło, że mamy dziś 2 ustawy, najpierw kolejową, później tę o przetwarzaniu informacji sektora publicznego.

Jeżeli mógłbym wyjaśnić, z czego wynika kłopot z PKP Polskimi Liniami Kolejowymi... Otóż tak jak państwo proponujecie i jest to opisane w uzasadnieniu ustawy... Np. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, która ma informacje o ruchu drogowym w Polsce, jest objęta tą ustawą, i dokładnie na tej samej zasadzie powinny być nią objęte PKP Polskie Linie Kolejowe czy w ogóle, szerzej mówiąc, autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej – mówię tak, bo tutaj bezpośrednio nazw agend ani spółek się nie wymienia. Sytuacja, którą mamy dzisiaj... Nie wiem, być może część państwa słyszała o bardzo zaawansowanych bataliach osób, które starają się udostępnić rozkład jazdy na swoich stronach internetowych, budować w oparciu o kolejowy rozkład jazdy aplikacje, uzupełniać informację turystyczną, robić promocję naszego kraju za granicą. Ale dostęp do informacji, które posiadają PKP Polskie Linie Kolejowe, jest zabetonowany do tego stopnia, że... Były pewne możliwości korzystania z takich bezpośrednich, automatycznie sczytywanych danych i był bardzo poważny spór, opisywane to było szeroko na portalach kolejowych, po czym zostało to

zamknięte. Aplikacje, które miały bardzo wysokie oceny w internecie, zostały zlikwidowane po to, żeby te właśnie informacje nie wyciekały w żaden inny sposób jak tylko przez portal zarządcy. To jest jedna sprawa.

Druga sprawa. Informacje na bieżąco aktualizowane, te, o których państwo mówicie – to, co pochodzi z czujników, to, co pochodzi z automatycznego odczytu, np. informacje o punktualności... Dzisiaj w Polsce nikt poza PKP Polskie Linie Kolejowe nie ma dostępu do informacji o punktualności kursowania pociągów, nie można takich informacji przetwarzać, nikt tego nie może, włącznie z przewoźnikami, którzy np. chcieliby informować o przesiadkach i informować również o tym, czy pociąg innego przewoźnika jest opóźniony, i chcieliby to podawać pasażerom w czasie rzeczywistym. Dostępu automatycznego do tego typu danych nie ma, nie ma żadnego API, żeby z tego typu danych korzystać. A jeżeli ktoś próbuje wystąpić o tego typu informacje, dostaje ofertę komercyjną, i to są oferty bardzo wysokie, bo dzierżawa takiego łącza to jest kilkadziesiąt tysięcy złotych miesięcznie. Itd. itd. Oczywiście można napisać wnioski w trybie dostępu do informacji publicznej i po 14 dniach bądź po odpowiednio przedłużonym czasie dostać informację, czy dany pociąg jedzie punktualnie, czy nie, ale jest to absurdalne, bo ta informacja ma wartość wyłącznie w czasie rzeczywistym i pozyskiwanie jej w trybie normalnego dostępu jest kompletnie bezużyteczne.

My jako środowisko kolejowe, szanując bardzo głęboko tę ustawę, powzięliśmy duże nadzieje, jeśli chodzi o to, że właśnie ukaże się dobry, sprawny tryb pozyskiwania takich danych. Ale jak zwykle traktujemy kolej jako królestwo czy jako państwo w państwie, które przecież ma kolejowe przepisy i można na tych kolejowych przepisach to oprzeć... Dzisiaj takiej informacji nie ma. Powiem zresztą, korzystając z doświadczeń naszych czeskich kolegów, że taka sprawa oparła się o Europejski Trybunał Sprawiedliwości, ponieważ jeden z przewoźników wystąpił do zarządcy infrastruktury o dane, chciał informować w czasie rzeczywistym o tym, co się dzieje na sieci, dostał odmowę, i wygrał dopiero przed ETS. A więc te przepisy nie są realizowane w praktyce. I myślę, że taka poprawka i taka możliwość... Skoro przewoźnicy są zobligowani do tego, a zarządca infrastruktury nie, to jest dość dziwna sytuacja, bo przewoźnicy są różni,

są różne formy własności przewoźników, oni konkurują, zaś zarządca jest neutralny rynkowo i jest jeden, jest w 100% własnością Skarbu Państwa. A więc wydaje się, że dane, publiczne dane, które zarządca wytwarza, powinny być danymi, które każdy z nas, obywatele, powinien być w stanie w stosunkowo łatwy sposób pozyskać i w sumie móc wykorzystywać do dalszej promocji kolei jako takiej.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Prezesie.

Jest z nami również pani Barbara Nerc-Szymańska, prezes Stowarzyszenia ISACA. Również prosiła o głos.

Proszę uprzejmie.

**PREZES ZARZĄDU  
STOWARZYSZENIA ISACA WARSZAWA  
BARBARA NERC-SZYMAŃSKA**

Dzień dobry wszystkim. Witam państwa obecnych i panów senatorów.

Nazywam się Barbara Nerc-Szymańska, jestem prezesem stowarzyszenia audytu i kontroli systemów informatycznych ISACA Warszawa.

Zgłaszaliśmy już na posiedzeniu komisji sejmowej przygotowującej tę ustawę propozycje poprawek do art. 34 i do art. 51. Naszym przedstawicielem wtedy była Joanna Karczewska, która jest certyfikowanym audytorem systemów informatycznych i długoletnim pracownikiem naszego stowarzyszenia.

Uwagę, jaką mam do art. 34 ust. 3... Mówi on o tym, że minister właściwy do spraw informatyzacji może zlecić wyspecjalizowanym podmiotom czynności związane z prowadzeniem portalu danych. I potem specyfikowanych jest szereg punktów, co należy zapewnić, żeby taki portal danych był prowadzony. Moja propozycja w imieniu stowarzyszenia audytorów jest taka, żeby to uprościć i po prostu zakończyć ten punkt po przecinku, tj.: minister właściwy do spraw informatyzacji może zlecić wyspecjalizowanym podmiotom czynności związane z prowadzeniem portalu danych – i tutaj koniec. chodzi o to, że zawsze zawiera się umowę powierzenia danych i w tej umowie są wszystkie warunki wyspecyfikowane. Poza tym kolejne

punkty tego ustępu odnoszą się do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego w sprawie ochrony danych, tzw. RODO, i tam wszelkie warunki organizacyjne i techniczne zapewniające ochronę przetwarzanych danych są już uwzględnione.

Przy okazji jako przedstawiciel stowarzyszenia, które w praktyce zajmuje się cyberbezpieczeństwem, audytowaniem cyberbezpieczeństwa i bezpieczeństwa informacji, chciałabym zwrócić uwagę, że jest tu taki zapis, że należy zabezpieczyć dane przed ich modyfikacją, uszkodzeniem, zniszczeniem lub utratą. I chciałabym zwrócić uwagę, że z punktu widzenia ustaw chroniących dane osobowe należy niezwłocznie usunąć dane, jeżeli umowa pomiędzy podmiotami traci moc prawną. Jest taka zgłaszana przeze mnie wątpliwość, żeby to nie było źle interpretowane w sensie takim, że w ogóle tych danych nie można usunąć. Oczywiście myślę, że intencja była taka, że chodzi o nieuprawniony dostęp do danych – owszem o to, by zabezpieczyć przed nieuprawnionym dostępem, nielegalnym ujawnieniem lub pozyskaniem – ale nie możemy ich zabezpieczać całkowicie przed zniszczeniem lub modyfikacją, bo to by uniemożliwiało późniejszą aktualizację danych, a także uniemożliwiłoby ich zniszczenie w momencie, kiedy ustaje umowa. Bo cały czas – przypominam – mówimy tutaj o punkcie, wg którego minister może zlecić wyspecjalizowanym podmiotom czynności związane z prowadzeniem portalu danych, czyli z założenia tak jakby ta umowa jest czasowa i może ulec rozwiązaniu.

Liczę, że wyjaśniłam mój punkt widzenia. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Pani Prezes.

Prosił o głos również pan prof. Wojciech Sawczyn.

Proszę.

**CZŁONEK BIURA ORZECZNICTWA  
W NACZELNYM SĄDZIE  
ADMINISTRACYJNYM  
WOJCIECH SAWCZYN**

Szanowny Panie Przewodniczący... Halo? Szanowny Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowny Panie Ministrze!

Dziękując za możliwość zabrania głosu, chciałbym tylko króciutko, w nawiązaniu do mojego wystąpienia w imieniu Naczelnego Sądu Administracyjnego na posiedzeniu komisji sejmowej, powtórzyć jeszcze raz apel do szanownych panów senatorów, jak również do strony rządowej, apel czy prośbę i sugestię dotyczącą art. 43 ust. 3, ale kwestia, jak mówiłem na posiedzeniu komisji sejmowej, jest bardziej ogólna. Chodzi mianowicie o to, że niepokojącym zjawiskiem, które pojawia się... Akurat w tej ustawie – i też już wcześniej mówiłem, że jest to powtórzenie rozwiązania z ustawy z roku 2016, więc nie jest to uwaga dotycząca *stricte* analizowanej dzisiaj ustawy... Ale generalnie rzecz biorąc, widzimy w Naczelnym Sądzie Administracyjnym – a potwierdzam to również jako naukowiec zajmujący się postępowaniem administracyjnym i sądowniczym, tak że również nas, badaczy tych postępowań, troszkę to niepokoi – postępujące zjawisko, które nazywamy dekodyfikacją postępowania, w tym przypadku myślę tu o postępowaniu sądowniczym. Mianowicie chodzi o to, że tak jak w tej ustawie... Jeszcze raz podkreślam, że to jest powtórzenie przepisów z 2016 r., więc to nie jest uwaga, którą mamy rozpatrywać, ale taka myśl ogólna, bo w tej ustawie też ten problem występuje. Chodzi o to, że coraz częściej w ustawach szczególnych pojawiają się takie przepisy, które narzucają na sądy administracyjne inne niż ogólne terminy do załatwienia spraw. I co do zasady jest to oczywiście słuszne, rozumiemy to i w pełni zgadzamy się z wolą ustawodawcy, realizując ją oczywiście w ramach możliwości, jakie posiadają sądy administracyjne, i dobrze, że obywatel ma otrzymać jak najszybciej rozpatrzenie swojej sprawy w sądzie, tylko że mamy już również zapisane przez tego samego ustawodawcę przepisy, które, po pierwsze, wskazują, jak szybko powinny być rozpatrywane sprawy w sądach administracyjnych. Dodatkowo ustawodawca, m.in. dużą zmianą z roku 2017, poszerzył katalog spraw, które mogą być rozpatrywane w postępowaniu uproszczonym, a więc szybciej, dodał również nową kategorię skargi do sądu administracyjnego kryjącą się pod pojęciem sprzeciwu od decyzji, gdzie również sprawa ma być załatwiona szybciej. A więc chodzi mi o to, że jeśli chcemy i zależy... Tu mówię oczywiście pro futuro, na przyszłość. Otóż jeśli ustawodawca chce, żeby jakieś sprawy... No, tu jest też pytanie, które to sprawy i czy ten wybór taki powinien być, bo to też jest kwestia, które

sprawy powinny być szybciej załatwiane, a które nie. Ale jeśli wolą ustawodawcy jest załatwienie jakichś spraw szybciej, to być może warto wpisać tę kategorię spraw bezpośrednio do ustawy – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi, chociażby właśnie do katalogu spraw rozpatrywanych w postępowaniu uproszczonym, a nie tworzyć w kolejnych ustawach właśnie te wyjątki. Tak? Bo chodzi o to, że jest to przede wszystkim nieczytelne dla obywateli. My oczywiście w sądzie radzimy sobie z tym, bo doskonale, co jest zrozumiałe, te ustawy znamy, no ale obywatel może mieć wątpliwości, dlaczego to akurat konkretna specjalna ustawa, a nie ogólne przepisy dotyczące postępowania sądowniczym, reguluje kwestię szybkości rozpatrywania sprawy przez sądy administracyjne. A więc to tylko taka ogólna informacja, bardziej w nawiązaniu do przepisów ustawy, a nie jakaś sugestia czy prośba. Bardzo, bardzo dziękuję za możliwość zabrania głosu w imieniu prezesa Naczelnego Sądu Administracyjnego. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję serdecznie, Panie Profesorze, w imieniu całej komisji.

Chciałbym również przypomnieć członkom komisji, iż otrzymaliśmy – i macie to państwo na serwerze – informację w tej sprawie od pana prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych, dotyczącą również przedmiotowego projektu ustawy.

Czy państwo senatorowie macie jeszcze jakieś uwagi?

Skoro nie ma, to przystępujemy, Szanowni Państwo, do głosowań.

Jeżeli można, to enumeratywnie byśmy... Ja bym tylko pokrótce przypomniał...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Chyba że jeszcze jakieś uwagi macie państwo ze strony ministerialnej.

**SEKRETARZ STANU W KANCELARII  
PREZESA RADY MINISTRÓW  
ADAM ANDRUSZKIEWICZ**

To znaczy, Panie Przewodniczący, chcielibyśmy się tylko jeszcze, pokrótce i szybko, to



odnieść do uwag Biura Legislacyjnego, bo nie było chyba sposobności wcześniej to zrobić.

DYREKTOR DEPARTAMENTU  
ZARZĄDZANIA DANymi  
W KANCELARII PREZESA  
RADY MINISTRÓW  
**ANNA GOS**

Tak. Bardzo dziękuję za te uwagi legislacyjne. Ale chciałabym zwrócić uwagę, że, po pierwsze, wprowadzenie frazy „przepisy odrębne” to był świadomy zabieg legislacyjny z tego względu, że przepis art. 4 ust. 2, implementuje dyrektywę, która opiera się... tzn. wyłącza czy uzależnia dostęp do informacji publicznej od wykazania przez użytkowników interesu prawnego lub faktycznego. I tego typu zapisy znajdują się w dyrektywie. W związku z powyższym nie da się wylistować, że tak powiem, wszystkich przepisów, które w naszym krajowym systemie prawa uwzględniają tego typu ograniczenie w zakresie dostępu do informacji sektora publicznego, nie da się ich wymienić, a pominięcie któregoś mogłoby spowodować po prostu daleko idące szkody. To tyle, jeśli chodzi o pierwszą proponowaną poprawkę.

Jeśli chodzi o drugą propozycję, polegającą na doprecyzowaniu czy zamianie przepisów o ochronie informacji niejawnych, konkretnie chodzi o ustawę z dnia 5 sierpnia o ochronie informacji niejawnych, to chciałam w tym miejscu zwrócić uwagę, że również tu był świadomy zabieg, bowiem tego typu przepisy są również sytuowane w innych aktach prawnych, chociażby w tych o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach. A tak konkretnie odniesienie się tylko do tej ustawy spowoduje, że wyeliminuje się podobne przepisy w innych ustawach. Poza tym przepis w takim brzmieniu, w jakim on jest zresztą dzisiaj, obecnie, koreluje z drugą częścią tego artykułu, która odnosi się do przepisów o ochronie innych tajemnic ustawowo chronionych, które to tajemnice również są rozproszone w innych przepisach prawa.

Jeśli chodzi o propozycję nr 3, czyli wykreślenie art. 7... Ja rozumiem intencje i zasady techniki prawodawczej, ale wykreślenie tego artykułu byłoby bardzo daleko idącą zmianą, bowiem chodzi tu o normę kolizyjną i wskazówkę interpretacyjną również co do implementacji art. 1 ust. 3 dyrektywy o otwartych danych i ponownym

wykorzystywaniu informacji sektora publicznego. Otóż prawo ponownego wykorzystywania opiera się na systemach dostępu do informacji sektora publicznego, w związku z tym pozostaje... w dyrektywie... to pozostaje bez uszczerbku i w naszych przepisach nie narusza się po prostu innych przepisów, które ten dostęp regulują.

Jeśli chodzi o art. 50, bo jest on zgłoszony w tej samej propozycji poprawki, to tak naprawdę to dotyczyłoby przeniesieniu całej regulacji związanej z Centralnym Repozytorium Informacji Publicznej do projektowanej ustawy, bo na gruncie tej ustawy jest to portal danych, a dotychczas był on zakotwiczony w ustawie o dostępie do informacji publicznej. To jest Centralne Repozytorium Informacji Publicznej... I jest to przepis, który po prostu ma za zadanie tylko wyścić czy usunąć z tamtej ustawy to Centralne Repozytorium Informacji Publicznej.

Jeśli chodzi o ostatnią z proponowanych poprawek, nr 4, to tutaj przyjmujemy te zmiany redakcyjne, bo rozumiem, że to jest po prostu dostosowanie do obowiązujących dzisiaj zasad techniki prawodawczej.

SEKRETARZ STANU  
W KANCELARII PREZESA  
RADY MINISTRÓW  
**ADAM ANDRUSZKIEWICZ**

Czyli jakby, konkludując... Dziękuję, Panie Przewodniczący. Czyli co do tej ostatniej proponowanej poprawki, nr 4, to jesteśmy jako rząd za, a co do pozostałych postulujemy, aby je odrzucić. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Szanowni Państwo, ja myślę, że... Pozwolę sobie przed każdym głosowaniem chociaż króciutko zasygnalizować poprawkę, żebyśmy jako członkowie komisji mieli jasność, o czym mówimy.

Przystępując do poprawek Biura Legislacyjnego... Propozycji poprawek... Pani Mecenas, proszę mnie...

(*Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Danuta Drypa: Przepraszam...*)

To dotyczy art. 6... Tak?

(*Główny Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Danuta Drypa: Przepraszam bardzo, Panie Przewodniczący, ale czy ktoś z państwa senatorów przejmuje te poprawki?*)

Ja tylko chciałem po prostu przypomnieć członkom komisji stanowisko ministerstwa.

Czyli jeśli chodzi o art. 6, o zmianę w art. 6, to opinia ministerstwa jest negatywna. Tak?

(*Sekretarz Stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Adam Andruszkiewicz: Tak.*)

Jeżeli chodzi o art. 7 również jest negatywna?

(*Sekretarz Stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Adam Andruszkiewicz: Tak.*)

I poprawka... I propozycja poprawek do art. 2...

(*Sekretarz Stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Adam Andruszkiewicz: Też negatywna.*)

Pkt 11: wyrazy „z zastrzeżeniem” zastępuje się wyrazami „z uwzględnieniem”.

(*Dyrektor Departamentu Zarządzania Dany-mi w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Anna Gos: Tę pozytywnie uwzględniamy.*)

(*Sekretarz Stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Adam Andruszkiewicz: To uwzględniamy, Panie Przewodniczący. Tu jest pozytywna opinia.*)

To uwzględnicie, tak?

(*Sekretarz Stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Adam Andruszkiewicz: Tak jest.*)

I kolejna. W art. 6 „z zastrzeżeniem” zastępuje się wyrazami „z wyjątkiem”. Tę również?

(*Sekretarz Stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Adam Andruszkiewicz: Tak.*)

Czyli ta poprawka de facto... Ja myślę, że to byłaby chyba jedna poprawka. Tak, Pani Mecenase?

**GŁÓWNY LEGISLATOR  
W BIURZE LEGISLACYJNYM  
W KANCELARII SENATU  
DANUTA DRYPA**

Panie Przewodniczący, tak naprawdę są to zmiany w trzech artykułach, ale one mają zbliżony zakres, więc w artykule... Propozycja poprawki zawarta w lit. a dotyczy zastąpienia wyrazu „z zastrzeżeniem” wyrazami „z uwzględnieniem”, a w odniesieniu do 2 kolejnych artykułów, czyli art. 6 i art. 10, byłaby to tożsama zmiana zastępująca wyrazy „z zastrzeżeniem” wyrazami „z wyjątkiem”. Czyli są to...

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Czyli możemy je traktować jako jedną?

(*Główny Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Danuta Drypa: Można, tak.*)

Jako jedną.

(*Główny Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Danuta Drypa: Do głosowania.*)

Czyli to byłaby poprawka, założmy... założmy tu nr 3... Poprawka nr 1 byłaby to ta dotycząca art. 6, poprawka nr 2 to byłaby ta dotycząca art. 7 – tak? – i poprawka nr 3 dotyczyłaby art. 2, art. 6 i 10. Czy tak?

Czy ktoś z państwa senatorów w tej chwili, po tym małym resumé, chce przejść te poprawki?

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Nie widzę zgłoszeń. Dziękuję.

W takim układzie, Szanowni Państwo, przystępujemy...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Przystępujemy do głosowania nad poprawkami, które zostały zgłoszone. Będę również prosił jeszcze przed samym aktem głosowania, aby ministerstwo wyraziło swoją opinię: tak lub nie.

Poprawka dotycząca art. 2, którą zgłosił senator Bury razem ze mną – jeżeli tak mogę powiedzieć.

Ministerstwo jest za. Tak?

**SEKRETARZ STANU  
W KANCELARII PREZESA  
RADY MINISTRÓW  
ADAM ANDRUSZKIEWICZ**

Tak, jak najbardziej, Panie Przewodniczący.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję.

Przystępujemy do głosowania.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki?

Ktoś jest przeciw?

Ktoś się wstrzymał?

Poprawka została przyjęta jednogłośnie: 6 głosów za, brak wstrzymania się od głosu i głosów przeciwnych.

Poprawka nr 2, dotycząca art. 51.

Czy ministerstwo to akceptuje?

SEKRETARZ STANU  
W KANCELARII PREZESA  
RADY MINISTRÓW  
**ADAM ANDRUSZKIEWICZ**

Tak, Panie Przewodniczący, akceptujemy.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.  
Kto jest za przyjęciem tej poprawki?  
Kto jest przeciw?  
Kto się wstrzymał?  
6 głosów za, jednogłośnie, brak głosów przeciwnych i wstrzymania się od głosu.  
I poprawka nr 3, przewodniczącego Lamczyka, dotycząca art. 3.

SEKRETARZ STANU  
W KANCELARII PREZESA  
RADY MINISTRÓW  
**ADAM ANDRUSZKIEWICZ**

Tu jesteśmy przeciw, Panie Przewodniczący.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Ministerstwo jest przeciw.  
Kto jest za przyjęciem tej poprawki? Ręka do góry.  
Kto jest przeciw?  
Kto się wstrzymał?  
3 głosy za, 2 – przeciw, 1 wstrzymanie się.  
Dziękuję bardzo.  
I teraz głosujemy nad całością...  
(*Głos z sali: Pan senator...*)  
Proszę?  
(*Głos z sali: Pan się zgłaszał jeszcze co do propozycji Biura Legislacyjnego.*)  
(*Senator Stanisław Lamczyk: Tak, tak, bo ja je chciałem przejąć...*)  
Pan senator Lamczyk chce przejąć poprawki zaproponowane przez Biuro Legislacyjne.  
(*Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Danuta Drypa: Ale, Panie Senatorze, wszystkie czy tylko tę ostatnią, którą...*)

SENATOR  
**STANISŁAW LAMCZYK**

Tę, która była uzgodniona.  
(*Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Danuta Drypa: Tę, którą popiera rząd. Tak?*)

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Przypominam, jest to poprawka dotycząca zmiany w art. 2 w pkt 11 i w art. 6 w ust. 4. Tak?  
(*Głos z sali: Tak.*)  
Ministerstwo?  
(*Wypowiedź poza mikrofonem*)  
Tak.  
Kto jest za przyjęciem tej poprawki?  
Kto jest przeciw?  
Kto się wstrzymał?  
Ponownie jednogłośnie ustawka... ustawa, przepraszam... poprawka do ustawy została przyjęta: brak głosów przeciw i brak wstrzymania się od głosu.  
Czyli tym sposobem mamy przyjętą kolejną poprawkę proponowaną przez Biuro Legislacyjne.  
I w tej chwili głosujemy nad projektem ustawy wraz z przyjętymi przez komisję poprawkami.  
Kto jest za przyjęciem tej ustawy z poprawkami?  
Kto jest przeciw?  
Kto się wstrzymał?  
6 głosów za, brak głosów przeciwnych, brak wstrzymania się od głosu.  
Ustawa została przyjęta.  
Szanowni Państwo, i tym sposobem...  
(*Wypowiedź poza mikrofonem*)  
Proszę?  
(*Senator Jadwiga Rotnicka: Sprawozdawca.*)  
Zbliżamy się do końca.  
Proszę bardzo, czy są ochotnicy do sprawozdawania tego projektu ustawy na posiedzeniu? Myślę, że przewodniczący Lamczyk – jeżeli można... Czy są inne zgłoszenia? Nie ma.  
Gratulujemy, Panie Przewodniczący, i dziękujemy za przyjęcie tej propozycji.  
Serdecznie dziękuję wszystkim naszym gościom, ministerstwu wraz z całym zespołem.

**Kancelaria Senatu**

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie:

Centrum Informacyjne Senatu, Dział Wydawniczy