



SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ
POLSKIEJ

X kadencja

Zapis
stenograficzny
ze wspólnego posiedzenia
Komisji Infrastruktury (64.)
oraz Komisji Samorządu
Terytorialnego i Administracji
Państwowej (117.)

25 listopada 2021 r.

Porządek obrad:

- 1 Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (druk senacki nr 567, druki sejmowe nr 919, 1729, 1736 i 1736-A).

(Początek posiedzenia o godzinie 8 minut 02)

(Posiedzeniu przewodniczą przewodniczący Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej Zygmunt Frankiewicz oraz przewodniczący Komisji Infrastruktury Jan Hamerski)

PRZEWODNICZĄCY
ZYGMUNT FRANKIEWICZ

Dzień dobry. Witam bardzo serdecznie wszystkich państwa, gości, państwa senatorów, osoby pracujące zdalnie.

Czy są osoby zajmujące się działalnością lobbującą, w sali albo pracujące zdalnie? Rozumiem, że nie ma.

Informuję, że posiedzenie jest nagrywane i transmitowane.

Tematem wspólnego posiedzenia Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej jest rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych; druk senacki nr 567.

Bardzo proszę pana przewodniczącego Hamerskiego, żeby powitał gości.

(Przewodnictwo obrad obejmuje przewodniczący Komisji Infrastruktury Jan Hamerski)

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Szanowni Państwo, w imieniu pana przewodniczącego i państwa senatorów witam serdecznie naszych gości. A są nimi dzisiaj: pan minister Andrzej Bittel z Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, którymi są pan Marek Sabalski i pan Grzegorz Kuzka. A spośród naszych współpracowników witam

serdecznie pana mecenasza Telca wraz z państwem sekretarzami pomagającymi nam w prowadzeniu posiedzenia komisji. Dziękuję bardzo. *(Przewodnictwo obrad obejmuje przewodniczący Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej Zygmunt Frankiewicz)*

PRZEWODNICZĄCY
ZYGMUNT FRANKIEWICZ

Dziękuję bardzo.

Za chwilę oddam głos panu ministrowi i panu mecenasowi, ale najpierw, jeżeli państwo pozwolą, w celu przyśpieszenia prac naszych komisji zrobię krótkie wprowadzenie. Mianowicie 16 listopada, ponad rok temu Senat przyjął senacką inicjatywę legislacyjną w sprawie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych. Wtedy zajęliśmy się tą sprawą z tego powodu, że stwierdzona została ponad wszelką wątpliwość luka podatkowa w podatku od nieruchomości, która od roku 2016 powodowała straty po stronie samorządu terytorialnego we wpływach z tytułu tego podatku na poziomie paruset milionów złotych. To jest trudne do oszacowania, ale przez ten czas co najmniej 1 miliard zł w sposób zupełnie nieuzasadniony nie wpłynął do budżetów wybranych, bo nie wszystkich, jednostek samorządu terytorialnego, a dokładnie mówiąc, gmin. Ta luka wzięła się z tego, że z podatku od nieruchomości zwolnione zostały całe działki ewidencyjne, na których znajdowała się infrastruktura kolejowa. Orzecznictwo, interpretacja była taka, że przedsiębiorcy zaczęli z tego korzystać w sposób zupełnie nieuprawniony i całe fabryki czy centra handlowe mogły być zwolnione z podatku, jeżeli tylko na ich terenie była jakaś infrastruktura kolejowa,

która spełniała wymagania zapisane w tej ustawie. Niestety, ten nasz projekt przeleżał w Sejmie bardzo długo, dokładnie rok, bo 16 listopada w Sejmie odbyło się posiedzenie, na którym rozpatrywane były 2 projekty ustaw dotyczące tej samej sprawy, czyli ten nasz senacki oraz rządowy, który w międzyczasie się pojawił. Projekt rządowy jest szerszy od naszego. Nasz łątał tylko tę lukę, a rządowy rozszerzał zwolnienia o 2 grupy, mianowicie o infrastrukturę usługową i infrastrukturę nieczynną. Mam nadzieję, że ta infrastruktura usługowa została zdefiniowana w sposób precyzyjny, czyli nie tak jak 5 lat wcześniej, kiedy prowadziło to do powstania luki podatkowej. Oczywiście pewności nie ma żadnej, ale w sprawie zwolnienia z podatku tej infrastruktury usługowej, tak zdefiniowanej jak w ustawie, samorządy terytorialne nie wносиły zastrzeżeń. Jedyne, czego się obawiały, to powstania ewentualnie kolejnej luki, jeżeli to by było niedoprecyzowane. Inaczej jest z infrastrukturą nieczynną. Samorządy i ja, bo mam podobne zdanie, uważamy, że to nie jest dobre rozwiązanie, dlatego że ta infrastruktura nie powinna być zwolniona bezterminowo. Argumentowałem to w ten sposób – bo w Sejmie byłem sprawozdawcą naszej ustawy i tam już to mówiłem – że podatek od nieruchomości nie ma tylko znaczenia fiskalnego, ale powinien także skłaniać do aktywnego gospodarowania nieruchomościami. Jeżeli nie ma żadnych czynników, które by powodowały, że właściciel infrastruktury i gruntu jest zainteresowany jego szybką aktywizacją, to taki stan, kiedy infrastruktura jest nieczynna, zaniedbana, może trwać bardzo długo. Jeżeli to jest np. w centrach miast, to tworzy to koszmarną wizytówkę tych miast. Oczywiście takie sytuacje są w zasadzie na porządku dziennym. Dlatego uważałem i uważam, że zwolnienie powinno być terminowe. Niech to będzie 5 lat, nawet 10 lat, ale niech ono będzie terminowe.

I teraz już zmierzam do konkretów. Z tego względu, że to wszystko jest na ostatnią chwilę, a pierwotnie w ustawie rządowej termin wejścia w życie to był 1 stycznia 2023 r., czyli byłby kolejny rok funkcjonowania tej luki podatkowej i odpływu dochodów jednostek samorządu terytorialnego... Chodzi o wybrane jednostki, bo tych gmin, które mają tę infrastrukturę i takie kłopoty, nie jest tak dużo, ale dla tych, które ją mają, jest to ogromny problem, szczególnie

gdy to są małe gminy i dochody z podatku od nieruchomości dotyczącego właśnie takich gruntów są bardzo istotnymi dochodami tych gmin. No a gdy nie mają zdywersyfikowanych dochodów, to wtedy jest już całkiem źle. Wymieniałem nawet nazwy tych gmin, które najbardziej na tym cierpią. Uznaliśmy – mówię o samorządach i komisji – że termin jest tutaj najważniejszą sprawą. Dlatego proponuję, żeby pomimo wad, które wymieniłem, a które moim zdaniem są wadami tej ustawy, przyjęc tę ustawę bez poprawek – no, zmierzam do finału. Jeżeli przyjmujemy poprawki, sprawa będzie musiała wrócić do Sejmu i ta ustawa nie wejdzie w życie od 1 stycznia 2022 r., a ta data, jak rozumiem, ze stroną rządową została uzgodniona, bo w tym, co do nas trafiło, jest już data 1 stycznia 2022 r. Jeżeli z tym się zgodzimy, to nasza dzisiejsza praca będzie prosta. Będę proponował, i składam taki wniosek, przyjęcie tej ustawy bez poprawek, chociaż zastrzeżenia zostają.

Przepraszam za przydługi wstęp. Jeżeli pan przewodniczący chce coś dodać, to zapraszam.

SENATOR
JAN HAMERSKI

Jeżeli mogę tylko uzupełnić wypowiedź pana przewodniczącego... Otóż w Sejmie, a jest z nami na łączach sprawozdawca sejmowy tej ustawy, głosowano tak: 427 głosów za, 6 przeciw, nikt się nie wstrzymał. Myślę więc, że ta akceptacja strony sejmowej również była. Dziękuję.

PRZEWODNICZĄCY
ZYGMUNT FRANKIEWICZ

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu.
Panie Ministrze, bardzo proszę.

SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
ANDRZEJ BITTEL

Dziękuję bardzo.
Czy ja mam omówić ją szeroko, czy...
(Głosy z sali: Krótko, krótko.)
Dobrze.

(Przewodniczący Zygmunt Frankiewicz: No, przepraszam, ale jak widać, jest tutaj dość jednoznaczna sugestia.)

Vox populi, vox Dei.

Dziękuję bardzo. Przede wszystkim dziękuję za to, że Senat, i to powtórzę w sali plenarnej, na tym posiedzeniu zajął się tym przedłożeniem.

Ono ma na celu wyeliminowanie luki powstałej – i tu z całą pewnością jest różnica między nami – na gruncie orzeczeń sądów administracyjnych i stosowania wykładni prawa odnoszącej się de facto do interpretacji pojęcia... do słów „jest udostępniana”. Wyraźnie widać w orzeczeniach sądów administracyjnych, że to jest interpretacja oparta na zwykłym rozumieniu tego słowa, nieosadzona w ustawie o transporcie kolejowym. I właśnie to doprecyzowanie w ustawie przyjętej przez Sejm, a procedowane dzisiaj na posiedzeniu połączonych komisji, potem zaś na posiedzeniu plenarnym... To doprecyzowanie, czyli wskazanie w ustawie o podatkach ustawy o transporcie kolejowym, a konkretnie rozdziałów 6–6b, w naszej ocenie jest kluczowe, bo tę lukę, wynikającą ze stosowania prawa, a nie z jego brzmienia, usunie. Tej luki nie usunąłby projekt senacki, bo w projekcie senackim nie ma tego doprecyzowania i odniesienia do ustawy o transporcie kolejowym.

Infrastruktura nieczynna. Rzeczywiście w toku dyskusji w różnych formatach budziło to pewne wątpliwości. Musimy ustalić, czy wszyscy tak samo rozumiemy pojęcie infrastruktury nieczynnej. To jest infrastruktura, która jest, nie jest zlikwidowana, ale nie jeżdżą po niej pociągi. I można powiedzieć, że są 2 główne przypadki, w których taka infrastruktura nieczynna występuje.

Pierwszy – chyba najprostszy i budzący najmniej wątpliwości – to sytuacja, w której linia kolejowa jest zamknięta i poddawana remontowi. Chyba dla każdego jest oczywiste, że taka infrastruktura nie powinna być opodatkowana, no bo to jest tak, jakby opodatkować zamkniętą drogę z tego względu, że jest ona objęta remontem.

Druga sytuacja to jest sytuacja, która jest związana z faktem, że rzeczywiście po tej infrastrukturze nie poruszają się pociągi, oczywiście ze względu na jej stan, no ale nie jest ona zlikwidowana, czyli w jakiejś przyszłości, czasami nie zawsze znanej, i wiemy, dlaczego tak jest... Dlatego że budżet jest ograniczony, dlatego że kolej latami była zaniedbana, dlatego że nie było chęci

inwestowania. Ta sytuacja się zmienia, również przy współpracy Senatu. Uważamy, że taką infrastrukturę również należałoby zwolnić z opodatkowania podatkiem od nieruchomości służących do działalności gospodarczej.

Ale opodatkowana jest, dodam, infrastruktura zlikwidowana. I wydaje mi się, że pan senator przewodniczący bardziej się odnosił do tej infrastruktury albo wręcz do takiej, która jest poza obszarem kolejowym, ale jest w dyspozycji spółek kolejowych. Tak więc to krótko o tym aspekcie.

Ja bardzo się cieszę, że dzisiaj się zajmujemy tą sprawą. Nie zgadzam się ze zdaniem, że od 2016 r. tak się działo, bo orzecznictwo się ugruntowało w 2019 r. Nie znamy kwoty, a się posługujemy kwotą 1 miliarda zł. Nie wiemy, jaka ona jest. Ani korporacja samorządowa, ani inne instytucje nie były w stanie tej kwoty podać do OSR, rządowej OSR, jest to wyraźnie napisane. Z OSR opracowanej w Senacie rok temu też ta kwota nie wynika. Ona jest taka publicystycznie ładna. Ja mam nadzieję, że ona nie jest prawdziwa, że jest mniejsza. Ale rzeczywiście to moje przekonanie w tym aspekcie jest oparte tylko na nadziei, bo twardych danych w tej sprawie nie ma.

Dziękuję bardzo. Jestem gotów odpowiedzieć i chętnie odpowiem na pytania, jeśli takie będą po wniosku pana przewodniczącego.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

**PRZEWODNICZĄCY
ZYGUNT FRANKIEWICZ**

Ja zaraz oddam głos, ale może trzymajmy się naszej procedury i najpierw pan legislator, a później...

Bardzo proszę.

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

Dziękuję bardzo.

Ja bardzo krótko. Przede wszystkim przepraszam za brak opinii, ale to wynika z ekstraordynaryjnego trybu prac nad ustawą.

Ja chciałbym zwrócić państwu uwagę tylko na jedną kwestię, czyli na to, o czym mówił

pan przewodniczący, na *vacatio legis*, które jest krótkie, a może się okazać bardzo krótkie, to zaś w kontekście treści ustawy... Jest to ustawa podatkowa, podatek jest płacony w cyklu rocznym, co też jest istotne, a zgodnie z orzecznictwem Trybunału Konstytucyjnego minimalnym terminem dla wejścia w życie tego rodzaju ustaw podatkowych jest 30 listopada roku poprzedzającego kolejny rok podatkowy. W tym wypadku być może ten termin zostanie zachowany, ale jeżeli zostanie zachowany, to kosztem terminu, który został zagwarantowany dla prezydenta na podpisanie ustawy, czyli tych 21 dni. Tak więc te 2 normy, które mają oparcie w konstytucji, mogą zostać naruszone. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY
ZYGMUNT FRANKIEWICZ

Dziękuję bardzo.

W ustawie senackiej, która była tworzona z pomocą Biura Legislacyjnego Senatu, jest zapis, że te zwolnienia są z wyłączeniem budynków i budowli wchodzących w skład infrastruktury kolejowej wykorzystywanych na cele inne niż określone w tej ustawie. Tak że według naszego biura to było wystarczające zabezpieczenie przed luką podatkową.

Szacunki, wielkości kwot brały się z informacji od gmin, które do nas pisały i podawały kwoty swoich strat. A podejrzewam, że informacje, które otrzymywaliśmy, to nie były informacje o wszystkich takich sytuacjach, mogło być ich więcej.

Panowie senatorowie Wadim Tyszkiewicz i Janusz Gromek, jeżeli pamiętam.

Bardzo proszę.

SENATOR
WADIM TYSZKIEWICZ

Panowie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Chyba nie do końca się zrozumieliśmy, bo myślę, że w samorządach nie ma wielkiego problemu z torami, które zostały wykluczone i są nieużytkowane. To nie był problem i ta ustawa nie rozwiązuje... Może inaczej, ta ustawa nie miała rozwiązać problemu tych torów, bo z tymi torami samorzady jakoś sobie radzą. Akurat w moim mieście 48 km byłej linii kolejowej

udało nam się wspólnie zagospodarować na ścieżki rowerowe i to jakoś działa. Bardziej chodziło o obiekty ulokowane na tzw. infrastrukturze kolejowej, które funkcjonowały, działalność gospodarcza była tam prowadzona, a od tych obiektów nie były odprowadzane podatki. Stąd się bierze 1 miliard zł, na pewno nie z linii kolejowej. Myślę, że nieczynna linia kolejowa nie jest solą w oku samorządów. Solą w oku samorządów było nadużywanie tej ustawy i zwolnienie z podatków obiektów, w których była prowadzona działalność gospodarcza.

Reasumując, jeszcze raz powiem, że to nie jest problem torów. Jeżeli przy torach np. były bocznice, przy torach były obiekty, w których była prowadzona działalność gospodarcza... To, jak myślę, jest przedmiotem tej ustawy, która naprawia ten błąd pozwalający na to, żeby z prowadzonej działalności gospodarczej nie były odprowadzane podatki do budżetów gmin.

To tyle. Dziękuję.

PRZEWODNICZĄCY
ZYGMUNT FRANKIEWICZ

Pan senator Janusz Gromek.

SENATOR
JANUSZ GROMEK

Ja oczywiście nie będę wprowadzał żadnych zmian, tylko zapytam, komu zależało na tym, żeby od 2023 r. to wprowadzić, tak żeby następny 1 miliard zł... Bo jestem pewien, że kwota, o której powiedział pan przewodniczący, to kwota zaniżona, gdyż nie wszystkie obliczenia zostały zrobione. Ja znam co najmniej 2 miejsca, w których są duże budowle domów handlowych, chyba na terenach kolejowych, i pewnie ci biznesmeni z tego korzystali, a nie samorzady.

Panie Ministrze, pan tutaj mówił o tych wyłączeniach torów, że w tym momencie podatki to nie... To tak, jakby pan nas uczył abecadła. Przecież to jest tak logiczne, że my to rozumiemy. Nie trzeba nas pouczać aż w taki sposób.

Ale ja dam przykład Kołobrzegu, gdzie tory, dworzec kolejowy, i ten osobowy, i ten towarowy, przedzielają Kołobrzeg na pół, przedzielają strefę uzdrowską. Tam są place wydzierżawione pod naukę jazdy. Ja myślę, że kolej mała

pieniądze z tego bierze, ale dalej są utrzymywane tereny kolejowe, które są już chyba przeznaczone do sprzedaży, ale chcą takie miliony, że miasto nie jest zainteresowane, gdyż mogłoby tylko parking zrobić. Trzeba doprowadzić do tego, żeby jak najszybciej zrobić porządek z tym brudem, który tam jest, dosłownie z tym brudem, który tam jest. Jadę pociągiem, bo jeżdżę Pendolino do Warszawy i z powrotem, i na terenach kolejowych są toalety albo jeszcze te słynne wagony socjalne, rozpadające się. To jest w strefie prawie że uzdrowskiej, w mieście uzdrowskim. Kiedy zrobicie z tym porządek? Bardzo proszę, żeby jak najszybciej to zrobić. Tu chodzi nie tylko o Kołobrzeg, tu chodzi o całą Polskę. Oczywiście zrobiono już wiele z tych rzeczy, bo zbędne tereny sprzedano, ale ja bym oczekiwał, że weźmiecie się do pozostałych terenów. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY
ZYGMENT FRANKIEWICZ**

Dziękuję bardzo.

Tylko jedno wyjaśnienie. Ten szacowany 1 miliard zł to jest całość za cały okres 5-letni.

Pan senator Stanisław Lamczyk.

**SENATOR
STANISŁAW LAMCZYK**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Podoba mi się takie racjonalne podejście, o którym pan przewodniczący mówił, do obiektów kolejowych. Bo jak wiemy, otoczenie kolei się zmieniło. Już nie ma np. sterowania mechanicznego, wchodzi elektronika i niektóre obiekty nie są potrzebne. Samorząd zaś wie, jak ma je zagospodarować. Ja podam przykład z Pomorza, gdzie dużo dworców kolejowych, które nie są takimi właśnie, można powiedzieć, ważnymi dworcami, np. w Kartuzach, Kościerzynie, Chojnicach, Bytowie, teraz właśnie zostało przekazanych samorządom za złotówkę. I samorzady wspólnie z marszałkiem zrobiły duże węzły integracyjne, które będą się rozwijały, bo cała komunikacja na nich się opiera. Dlatego takie racjonalne podejście, o którym pan przewodniczący mówił, jest właśnie bardzo istotne. Dlatego

też jest prośba, żeby kolej zrobiła inwentaryzację tych obiektów, bo niektóre naprawdę są niewykorzystane, straszą, i z jakąś ofertą wysłała właśnie do samorządów, które są gospodarzem i wiedzą, jak mają je zagospodarować, w jaki sposób, tak żeby ten proces przyspieszyć, tak żeby tego bałaganu, o którym mówił senator Gromek, nie było widać. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY
ZYGMENT FRANKIEWICZ**

Najlepiej, żeby bałaganu nie było, a nie tylko nie było go widać. Ale wychodzimy trochę poza tę ustawę, a czasu mamy mało. Zdaje się, że sprawa jest prosta do załatwienia. W związku z tym bym proponował już zamknąć tę dyskusję. Ale pan minister oczywiście dostanie jeszcze głos.

Bardzo proszę.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
ANDRZEJ BITTEL**

Dziękuję bardzo.

Ja nie chciałbym, żeby powstało wrażenie, że kogokolwiek pouczam. Jednak z całą pewnością chciałbym powiedzieć, że przecież dyskusja, która się odbyła i w Senacie, i w Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, de facto opierała się na rozumieniu obiektu infrastruktury usługowej w ramach ustawy o transporcie kolejowym. Tak więc ja do tego się odnoszę. Oczywiście doskonale sobie zdaję sprawę z tego, że wszyscy rozumiemy, że tory to tory, i nikt nie chce ich opodatkowywać, choć jest pewna wątpliwość w przypadku infrastruktury nieczynnej, gdyż strona samorządowa by chciała albo ją opodatkowywać, albo wprowadzić jakiś termin. To oczywiście z punktu widzenia samorządów wojewódzkich, które przejmują linie kolejowe, a jest przynajmniej jeden taki, mogłoby być karkołomne, ale z punktu widzenia samorządu gminnego już nie byłoby karkołomne. To jest pierwsza sprawa.

Druga sprawa. Przecież w porządku prawnym jest od wielu lat, a te przepisy zostały poprawione i jeszcze wzmocnione w ramach pakietu „Kolej Plus”, możliwość pozyskiwania od kolei terenów na określony cel za darmo. To jest

cel opisany w ustawie. I samorzady z tego korzystają. Tak więc nie trzeba robić żadnych inwentaryzacji, bo jeżeli samorząd jest zainteresowany jakimś obiektem, który nie jest wykorzystywany przez kolej, to wie, że ma się udać do PKP SA i przeprowadzić rozmowy na ten temat. I to każdy samorządowiec wie. Takie decyzje są przeze mnie podejmowane dość często, bo wymagana jest zgoda ministra infrastruktury na takie dysponowanie majątkiem. I to też się dzieje.

Trzecia sprawa: robienie porządku. Oczywiście ja też jestem zwolennikiem robienia porządku i taki porządek stopniowo się robi. No ale jeśli przez lata było, jak było, to trudno oczekiwać, że w bardzo krótkim czasie to się zrobi. Każdy samorządowiec wie, a ja do tej grupy też chcę się zaliczać, że to jest pewien proces, a nie coś, co można zrobić na pstryknięcie.

No i czwarta sprawa. Rzeczywiście jest tak, że gdy jest prowadzona działalność gospodarcza niezwiązana z przedmiotem ustawy, o której dzisiaj rozmawiamy, to jest obowiązek jej opodatkowania. I tutaj...

(Głos z sali: Teraz.)

Teraz też, bo... W Sejmie była poruszana kwestia galerii handlowych. Są one opodatkowane. Nawet taka w Krakowie, która jest zbudowana nad torami kolejowymi, jest opodatkowana, według naszej wiedzy, czy powinna być opodatkowana według naszej wiedzy, a te sklepy, sklepiki, które są w dyspozycji PKP, są opodatkowane podatkiem od nieruchomości od działalności gospodarczej, są wynajmowane przez PKP. Każda tego typu działalność powinna być opodatkowana. Jeżeli na nieczynnej linii ktoś by prowadził działalność gospodarczą, bo właściciel tej linii by wynajął, wydzierżawił teren pod jakiś np. skład, tego typu działalność, to powinno to zostać opodatkowane. To jest jakby dla mnie oczywista sprawa i nie ma żadnych wątpliwości co do tego. I również temu wyjaśnieniu służy, mam nadzieję, ta dyskusja, szerokie uzasadnienie ustawy. Ale myślę, że także ta dyskusja, która wcześniej się toczyła w ramach KWRiST, doskonale pokazuje, że samorzady mają prawo kontrolować... Zresztą samorzady same wiedzą, że mają prawo i powinny kontrolować oświadczenia podmiotów, które się odnoszą do zwolnień kolejowych, bardzo wnikliwie. My służymy interpretacjami przepisów, oczywiście niewiązującymi, bo nie mamy prawa do przeprowadzenia wykładni, ale możemy napisać, jak te przepisy

podczas konstruowania były rozumiane, jak były uchwalane w odniesieniu do uzasadnienia. Temu też służy uzasadnienie, żeby w przypadku wątpliwości można było do niego się odnosić.

Jeśli chodzi o termin, to termin był liczony tak, żeby sprostac temu wszystkiemu, o czym powiedział pan legislator, i posłowie, za aprobatą całej sali, w tym strony rządowej, wprowadzili zmianę w tym zakresie. I bardzo dobrze, że to zrobili, bo dzięki temu jest przestrzeń do tego, żeby dzisiaj rozmawiać na temat tej ustawy z nadzieją, że ona zostanie opublikowana do 30 listopada. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY ZYGMENT FRANKIEWICZ

Oczywiście można to było zrobić parę miesięcy wcześniej i my byśmy nie musieli na gwizdek teraz pracować, a tym bardziej skracać konstytucyjnego terminu dla prezydenta Rzeczypospolitej.

Przechodzimy do głosowania, bo nie ma więcej zgłoszeń do dyskusji.

Ja postawiłem wniosek o przyjęcie ustawy bez poprawek. Innych wniosków nie było.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem ustawy bez poprawek?

Kto jest przeciw?

Kto się wstrzymał?

Dziękuję bardzo.

Proszę...

(Głos z sali: Do widzenia.)

Do widzenia.

Proszę o podanie łącznych wyników głosowania.

Jednogłośnie za, 17 głosów za.

Zostaje nam wyznaczenie sprawozdawcy połączonych komisji.

Ktoś jest chętny?

(Głos z sali: Ja myślę, że przewodniczący to powinien zrobić, bo już nam sprawozdanie zrobił na początku.)

(Głos z sali: Tak jest.)

No tak. Dziękuję za tak głębokie zaufanie.

(Głos z sali: Jesteśmy za.)

Rozumiem, że nie ma innych kandydatów, w związku z czym będę sprawozdawcą.

Dziękuję bardzo gościom, państwu senatorom.

Zamykam posiedzenie.

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie:

Centrum Informacyjne Senatu, Dział Wydawniczy