

VII kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ (NR 132)

z dnia 20 marca 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 132)

20 marca 2013 r.

Komisja do Spraw Unii Europejskiej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Agnieszki Pomaskiej (PO)**, przewodniczącej Komisji oraz posła **Andrzeja Gałażewskiego**, zastępcy przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

- informację o dokumentach UE, w stosunku do których prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag (COM(2013) 87, 88, 89, 90, 91, 93, 94, 99, 100),
- w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych (COM(2013) 26 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP,
- w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 881/2004 (COM(2013) 27 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP,
- w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (COM(2013) 28 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Massel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Józef Kowalczyk** prezes zarządu Stowarzyszenia Ekspertów i Menadżerów Transportu Szynowego, dr **Jana Pieriegud** adiunkt w Szkole Głównej Handlowej, dr **Michał Wolański** adiunkt w Szkole Głównej Handlowej, **Stefan Rogulski** radca ministra w Ministerstwie Skarbu Państwa, **Zbigniew Czachór** stały doradca Komisji oraz **Tadeusz Cymański**, **Wojciech Olejniczak** – posłowie do Parlamentu Europejskiego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kaja Krawczyk** – naczelnik Wydziału do Spraw Unii Europejskiej w Biurze Spraw Międzynarodowych, **Agnieszka Maciejczak**, **Agata Jackiewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Spraw Międzynarodowych; **Konrad Kuszel**, **Tomasz Jaroszyński** – eksperci ds. legislacji w Biurze Analiz Sejmowych, **Jacek Krzak**, **Adrian Grycuk** – specjaliści ds. systemu gospodarczego w Biurze Analiz Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Przepraszam za to lekkie spóźnienie, ale jak państwo widzą ten przekaz z sali plenarnej, trwa debata nad wystąpieniem ministra spraw zagranicznych na temat polityki zagranicznej w roku 2013 i część posłów, członków Komisji również brała lub bierze udział w tej debacie. Niezależnie od tego otwieram posiedzenie Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Witam wszystkich przybyłych, pana ministra, naszych ekspertów z zewnątrz, którzy dzisiaj do nas dołączyli, oczywiście panie i panów posłów.

Przypomnę najpierw nasze ograniczenia czasowe: pięć minut dla posła sprawozdawcy, trzy minuty dla posła zabierającego głos w dyskusji po raz pierwszy i minuta dla posła zabierającego głos w dyskusji po raz drugi. Czy jest sprzeciw wobec takiego procedowania? Bardzo proszę.

Posel Anna Fotyga (PiS):

Chciałam zadać pytanie, pani przewodnicząca. Prosiłabym o przedstawienie Komisji ekspertów.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Mogę zrobić to teraz, ale może przy poszczególnych punktach, jeśli moglibyśmy tak zrobić, to byłoby chyba wygodniej. Czy są jakieś uwagi do porządku obrad? Nie słyszę. Porządek obrad uznaję za przyjęty.

Przechodzimy do pkt I, czyli informacji o dokumentach UE, w stosunku do których prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag. Są to następujące dokumenty: COM(2013) 87, 88, 89, 90, 91, 93, 94, 99 i 100. Czy do wymienionych przeze mnie dokumentów państwo posłowie mają jakieś uwagi? Nie widzę zgłoszeń. Stwierdzam, że Komisja postanowiła nie zgłaszać uwag do wymienionych powyżej dokumentów.

Jak państwo wiedzą, kolejne punkty są z pakietu nazwanego umownie pakietem kolejowym. Do wszystkich będzie nas wprowadzał pan minister Massel. Rozumiem, że nie możemy połączyć żadnych z tych punktów, jeśli chodzi o omawianie, czy możemy zrobić jakieś uproszczenie? Pani przewodnicząca, proszę.

Posel Anna Fotyga (PiS):

Pani przewodnicząca, prosiłabym o omawianie punkt po punkcie każdego dokumentu. To są dokumenty, które mają duże znaczenie dla polskiej gospodarki.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Nie mówię, że one nie mają znaczenia, natomiast jeśli się zazębiają, to ewentualnie proszę pana ministra o połączenie. Oczywiście, że się różnią, bo są to różne dokumenty, natomiast są ze sobą powiązane, jak rozumiem. Tak że w takim razie, żeby już nie komplikować sprawy, będziemy omawiać punkt po punkcie.

Przechodzimy do pkt II, czyli dokument COM(2013) 26. Oddaję głos panu ministrowi. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Massel:

Szanowni państwo, uwaga wstępna: wszystkie rozpatrywane przez Wysoką Komisję dokumenty wchodzi w skład tak zwanego czwartego pakietu kolejowego UE. Zostały przedłożone razem i występują oczywiście dosyć istotne związki merytoryczne między tymi dokumentami, natomiast nie ma żadnego problemu, możemy je po kolei tutaj omówić.

Pierwszy z dokumentów dotyczy rozporządzenia, które obowiązuje od bardzo wielu lat, od 1969 roku, pochodzącego jeszcze z czasów Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej. Jest to rozporządzenie w sprawie zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych. W ramach czwartego pakietu kolejowego proponuje się, żeby to rozporządzenie przestało obowiązywać i zasady te zostały uwzględnione w innych aktach prawa unijnego. Zasada podstawowa – będzie wtedy zapewniona większa spójność prawa europejskiego.

Jakie to ma konsekwencje dla strony polskiej? Akurat to rozporządzenie, mimo że takie stare, jest stosowane w praktyce, to znaczy, powołując się na to rozporządzenie, zarządca naszej infrastruktury kolejowej otrzymuje rekompensaty z tytułu wykonywania pewnych zadań, których jako przedsiębiorca kierujący się zasadą osiągania jak największego zysku, sam z siebie by się nie podjął. Tutaj tym obszarem są na przykład sprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Właśnie to rozporządzenie jest podstawą wydatkowania środków z budżetu państwa na rzecz Polskich Linii Kolejowych.

Natomiast można to samo zrobić na gruncie innych przepisów, dlatego stanowisko rządu jest takie, że co do zasady popieramy te kroki, które zmierzają do wprowadzenia większej przejrzystości prawa stosowanego w obszarze kolejnictwa, i chcielibyśmy

tylko, żeby te działania nie zakłócały równych warunków konkurencji międzygałęziowej w transporcie.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Oddaję głos posłowi sprawozdawcy. Pan przewodniczący Witold Klepacz.

Poseł Witold Klepacz (RP):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, przedstawiony wniosek zawiera projekt rozporządzenia uchylającego w całości to wcześniejsze rozporządzenie, o którym mówił pan minister. Na podstawie tego właśnie uchylanego rozporządzenia państwa członkowskie mogły rekompensować trzydzieści sześć wymienionych w nim przedsiębiorstw kolejowym, w tym cztery z siedzibą w Polsce, niektóre ponoszone przez nie wydatki, których nie muszą podnosić podmioty oferujące inny, konkurencyjny dla kolei rodzaj transportu. Te wydatki to między innymi wydatki o charakterze socjalnym, obciążenia z tytułu emerytur i rent oraz koszty świadczenia usług publicznych w postaci przejazdów kolejowych. Uchylane rozporządzenie było częściowo niezgodne z innymi aktami prawnymi UE, między innymi dotyczącymi zarządzania przedsiębiorstwami kolejowymi zgodnie z zasadami obowiązującymi przedsiębiorstwa działające na zasadach komercyjnych oraz dotyczącymi udzielania pomocy publicznej. Uchylenie tego aktu prawnego przyczyni się zatem do uporządkowania i uproszczenia unijnego ustawodawstwa.

Przyjęcie proponowanego rozporządzenia nie wywoła skutków finansowych ani dla budżetu, ani dla zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych. Państwa, które dotychczas wypłacały spółkom kolejowym rekompensaty z tytułu kosztów związanych z przejazdami kolejowymi w ramach kategorii czwartej wymienionej w rozporządzeniu, między innymi Irlandia, Niemcy i Polska, będą mogły to nadal czynić, wykorzystując inną podstawę prawną. Wniosek w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych zasługuje na poparcie przez Polskę na forum Rady UE.

Chcę tylko jeszcze zaznaczyć, że Rada Ministrów przekazała Sejmowi projekt stanowiska RP w tej właśnie kwestii po terminie czternastodniowym i tym sposobem naruszyła przepisy ustawy o współpracy. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Dziękuję, panie pośle. Czy w tym punkcie ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pani przewodnicząca Fotyga.

Poseł Anna Fotyga (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, tylko w ubiegłym roku dotacja do przewozów regionalnych, do regionalnego przedsiębiorstwa kolejowego w Bawarii wzrosła o 100 proc., pokrywająca różnego typu koszty wynikające ze świadczenia usług o charakterze publicznym. To oczywiście jest zapewne jeden z najbogatszych regionów UE, więc nie chciałabym sprowadzać do tego typu porównań. Ale znacznie od nas mniejsze państwo i o, powiedziałabym, podobnej historii, czyli Czechy, dotują swoje przedsiębiorstwo kolejowe w znacznie większym stopniu. Mimo że mają trzykrotnie mniej obywateli, to przewozów pasażerskich o połowę tylko mniej.

Mam pytanie: prosiłabym o wskazanie dokładnie podstaw prawnych, na podstawie których moglibyśmy natychmiast uruchomić dotowanie kolei państwowych, tak żeby utrzymać równe szanse konkurowania z innymi przedsiębiorstwami, między innymi takimi, które będą mogły – bo rozumiem, że następne akty prawne traktują o otwarciu systemów przewozów pasażerskich w krajach członkowskich – z równym powodzeniem konkurować na rynkach.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Czy ktoś jeszcze z państwa chciałby zabrać głos? Oddaję głos panu ministrowi, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Szanowna pani przewodnicząca, dziękuję za pytanie. Odpowiem oczywiście. Ono akurat wiąże się może z szerszym zagadnieniem niż samo to rozporządzenie, które uchylamy, natomiast oczywiście mogę powiedzieć, jakie są podstawy prawne dofinansowania sektora kolejowego w Polsce. Oczywiście to finansowanie przybiera różne postaci. Po pierwsze jest to wsparcie dla infrastruktury kolejowej, z której korzystają różni przewoźnicy wykonujący zarówno usługi komercyjnie, jak i służby publicznej. Czyli to wsparcie dla infrastruktury kolejowej jest realizowane zarówno poprzez wsparcie inwestycji, jak i wsparcie remontów i utrzymania. I oczywiście odbywa się to na podstawie corocznie uchwalanej ustawy budżetowej. Ważnym instrumentem tego dofinansowania jest również fundusz kolejowy, który na przykład jest wykorzystywany do tego, żeby zapewnić wkład krajowy do inwestycji realizowanych w ramach regionalnych programów operacyjnych.

Natomiast to dofinansowanie infrastruktury jest tylko jedno. Kolejna forma to jest dofinansowanie przewozów na duże odległości i tutaj właściwym organem jest Minister Transportu. I takie przewozy są dofinansowywane na podstawie umowy zawieranej przez ministerstwo z przewoźnikiem kolejowym. Mamy taką umowę zarówno w odniesieniu do przewozów krajowych, jak i do przewozów międzynarodowych. Do przewozów krajowych obowiązuje umowa do roku 2021 zawarta z PKP Intercity. Kwoty przeznaczane na ten cel są coraz większe. W bieżącym roku, łącznie z przewozami międzynarodowymi, bo jest jeszcze osobna umowa na przewozy międzynarodowe, szacujemy, że to dofinansowanie wyniesie około 380 mln zł. To są przewozy na większe odległości.

Kolejny obszar, gdzie jest dofinansowanie publiczne przewozów kolejowych, to przewozy w regionach i tutaj właściwymi organami są marszałkowie województw, którzy zamawiają usługi przewozowe u przewoźników kolejowych, a źródłem finansowania jest oczywiście ich udział w podatkach wynikający z innych ustaw. Tak sytuacja wygląda obecnie, czyli prawo zapewnia możliwość finansowania przewozów. Oczywiście, można powiedzieć, że jest to poziom może niesatysfakcjonujący, natomiast uzależniony od możliwości państwa.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Bardzo proszę, pani przewodnicząca.

Posel Anna Fotyga (PiS):

Jak się odbywało do tej pory dofinansowanie, panie ministrze, na podstawie aktu prawnego unijnego, który jest uchylany w tej chwili? W jakim trybie to się odbywało? I co zostanie tak naprawdę uchylone, jeśli chodzi o to dofinansowanie? Rozumiem, że pan minister wskazuje, jakie są możliwości, ale wszyscy wiemy, jak wyglądają budżety marszałków województw. Mieliśmy do czynienia i mamy ciągle do czynienia z protestami, jeśli chodzi o przewozy regionalne. Jest to przedmiot wiecznego sporu. Ja nie bez kozery porównywałam Czechy z sytuacją w Polsce, bo tam dotowanie przewoźnika – mówię o przewoźniku, już nie tylko o połączeniach – narodowego wynosiło, z tego co pamiętam, 0,38 PKB. U nas: 0,08 PKB.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Trudno mi się ustosunkować do podanych tutaj liczb, natomiast mogę tylko stwierdzić, że to, co jest w gestii państwa, czyli dofinansowanie infrastruktury kolejowej, ma wyraźną tendencję rosnącą. Choćby samo dofinansowanie remontów i utrzymania realizowanych przez PLK inwestycji sumarycznie tylko z naszego działu w budżecie wzrosło o ponad 500 mln zł w porównaniu roku 2012 do 2013. Czyli można mówić, że oczywiście chciałoby się więcej, natomiast trzeba być też realistą. To dofinansowanie wzrasta, wzrastają też inwestycje i poprawia się stan infrastruktury kolejowej.

Odnosząc się do tego konkretnego rozporządzenia z 1969 roku, powiem tak: ono nie ma wielkiego znaczenia. Na jego podstawie każdego roku wypłacamy kwotę rzędu 30

mln zł – dokładnej sumy nie podam – na utrzymanie przejazdów w poziomie szyn. To jest naprawdę pikuś, przepraszam.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Pani poseł Zalewska.

Poseł Anna Zalewska (PiS):

Bardzo dziękuję, państwo przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, nie do końca odpowiedział pan na pytanie pani przewodniczącej, bo moje brzmi podobnie. Ja bym bardzo chciała dokładnej i precyzyjnej odpowiedzi, które zapisy są przestarzałe i dlaczego owa przestarzałość funkcjonuje od 1969 roku? Od którego momentu Komisja Europejska i państwo zdiagnozowali, że to już nie działa? Bo to jest istotne. Pozwoliłabym sobie też zwrócić uwagę, a będziemy dzisiaj cały czas dyskutowali o kolei, że ów wzrost do roku 2012 wynika z bezwzględnej dyscypliny i przeznaczenia owych 4 mld. zł na inwestycje z funduszy strukturalnych. Państwo musieli znaleźć te pieniądze po to, żeby partycypować w tych projektach. Ja tylko trzymam kciuki, żebyście ich nie oddawali. Bo wiele inwestycji, o których pan minister mówi, w końcowym efekcie będzie, myślę, trudnych do rozliczenia.

W moim miasteczku remontowany jest dworzec z funduszy strukturalnych. Z jakichś powodów tylko z zewnątrz. I nie wystarcza pieniędzy na dokonanie tego, co jest wewnątrz, ale to jest oczywiście moja lokalna sprawa i nie wypuszczę pana ministra dzisiaj bez kilku zdań w kuluarach na temat tego szczególnego przypadku. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Pani przewodnicząca jeszcze, proszę bardzo.

Poseł Anna Fotyga (PiS):

Chciałam się dowiedzieć, panie ministrze, jakie elementy funkcjonowania spółki bądź spółek PKP można było finansować na podstawie rozporządzenia, a jakie teraz zostaną usunięte z tego katalogu możliwości.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Szanowni państwo, pierwsza sprawa, pytają państwo, dlaczego rozporządzenie jest przestarzałe. Przede wszystkim jest przestarzałe, dlatego że powstało w czasach wielkich narodowych kolei, kiedy była mowa o przedsiębiorstwach kolejowych. W świetle nowej nomenklatury mamy zarządców infrastruktury, mamy przewoźników kolejowych i to określenie już samo z siebie jest troszeczkę z innej epoki, co powoduje różne trudności interpretacyjne.

Jeżeli chodzi o kategorie wydatków, które podlegają pod to rozporządzenie, to zaczęło być stosowane w Polsce stosunkowo niedawno. Pierwsze wnioski z Polskich Linii Kolejowych pojawiły się dwa czy trzy lata temu, czyli to jest naprawdę świeża sprawa. Natomiast, jak mówię, dotyczy to przejazdów kolejowych. Usiłowano również w ramach tego rozporządzenia finansować straż ochrony kolei, ale taki wniosek został odrzucony. Tak że jest to rozwiązanie poza ogólnym systemem finansowania czy to infrastruktury, czy przewozów kolejowych i naprawdę można powiedzieć, że istnienie tego rozporządzenia to jest takie trochę przelewanie z pustego w próżne. Tak że akurat nie ma co o to kruszyć kopii. Generalny problem oczywiście jest, że chcielibyśmy, żeby więcej środków było przeznaczanych na transport kolejowy, natomiast akurat ta forma dofinansowania ewidentnie już nie pasuje do całego systemu prawnego, który stworzyły kolejne dyrektywy UE w ramach pierwszego, drugiego pakietu kolejowego, ostatnie *recast* pierwszego pakietu kolejowego i teraz ten czwarty pakiet. To już po prostu za bardzo się rozjechało.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Więcej zgłoszeń do dyskusji nie widzę. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy wniosek dokument COM(2013) 26 i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP i postanowiła nie zgłaszać uwag.

Przechodzimy do pkt III, dokument COM(2013) 27. Panie ministrze, bardzo proszę o wprowadzenie.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Kolejny dokument to rozporządzenie PE i Rady w sprawie Agencji Kolejowej UE, które ma zastąpić rozporządzenie powołujące Europejską Agencję, pochodzące z roku 2004. Jest to rozporządzenie o dużym ciężarze gatunkowym, dlatego że istotnie rozciąga kompetencje organu unijnego, zastępując szereg funkcji dotychczas realizowanych przez organy krajowe. Te nowe zadania Agencji Kolejowej UE to: wydawanie zezwoleń na wprowadzenie pojazdów do obrotu, zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji przytaborowych podsystemów sterowania oraz wydawanie certyfikatów bezpieczeństwa. To jest również zwiększona kontrola europejskiej agencji nad organami krajowymi, jak również rozszerzony zakres uprawnień w stosunku do przepisów krajowych.

Druga grupa zagadnień to są kwestie bardziej porządkujące: zwiększenie przejrzystości, uproszczenie obowiązujących przepisów, w szczególności w odniesieniu do metod pracy, do europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym, czyli ERTMS, a także na przykład rejestrów, które muszą być prowadzone w odniesieniu do taboru czy do infrastruktury kolejowej. I również pewne aktualizacje wynikające ze struktury wewnętrznej zasad funkcjonowania.

Natomiast tak naprawdę fundamentalny problem to, jak powinna wyglądać proporcja między zadaniami krajowych organów – w Polsce jest to Urząd Transportu Szynowego – a kompetencjami organu europejskiego, czyli Agencji Kolejowej UE.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Dziękuję, panie ministrze. Sprawozdawcą tego dokumentu jest pan przewodniczący Witold Klepacz. Proszę bardzo.

Poseł Witold Klepacz (RP):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, panie ministrze, przedłożony wniosek powołuje Agencję Kolejową UE, jako następcę prawnego Europejskiej Agencji Kolejowej. Projekt ustanawia też nową strukturę wewnętrzną agencji, sposób zarządzania i procedury decyzyjne, a także ramy współpracy agencji z zainteresowanymi stronami. Obok zmian porządkowych i dostosowawczych przedłożony projekt nadaje agencji nowe zadania i uprawnienia, które mogą mieć istotne znaczenie dla funkcjonowania rynku kolejowego UE w zakresie interoperacyjności i bezpieczeństwa. Te rozwiązania, o których między innymi mówił pan minister, budzą najwięcej wątpliwości. Uprawnienia do wydawania certyfikatów bezpieczeństwa i zezwoleń na dopuszczenie do obrotu wiążą się z przesunięciem kompetencji z poziomu krajowego na poziom unijny. Uznać należy te rozwiązania za przedwczesne i zbyt daleko idące i tych rozwiązań popierać nie powinniśmy.

Należy dążyć natomiast do wypracowania takich rozwiązań, które nie umniejszałyby w tak daleko idącym stopniu roli organów krajowych, odpowiedzialnych za regulację rynku kolejowego. Konieczne jest także wypracowanie takiego systemu opłat za certyfikaty i zezwolenia, który nie tworzyłby barier finansowych dla przedsiębiorstw kolejowych w mniej zamożnych państwach UE, a do takich my się zaliczamy.

Przyjęcie nowego rozporządzenia jest inicjatywą racjonalną, ale wymaga dalszych prac nad jego ostatecznym kształtem i tutaj w pełni należy podzielić te uwagi, które zgłosiła Rada Ministrów w stanowisku rządu polskiego, chociaż to stanowisko, tak jak i poprzednie, zostało przekazane do Komisji z naruszeniem terminu określonego w ustawie kooperacyjnej. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos w tym punkcie? Pani przewodnicząca Fotyga, proszę bardzo.

Poseł Anna Fotyga (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, to jest rzeczywiście dokument wielkiej wagi i dlatego chciałabym poprosić pana ministra o dość precyzyjne wylistowanie ewentualnych konsekwencji dla polskich instytucji w wersji zaproponowanej wstępnie przez Komisję oraz o informację, jaki zakres odpowiedzialności polskich instytucji państwo uważaliby

za stosowne przekazać na poziom wspólnotowy. Może jedna uwaga, że rzeczywiście obawiam się nieco o konkurencyjność polskich producentów urządzeń, o koszty produkcji, jak również o koszty funkcjonowania polskich przewoźników, a co za tym idzie – o ceny biletów, krótko mówiąc. Czyli zarówno koszty transportu towarów, jak i przewóz pasażerów to będzie poważny uszczerbek, jak sądzę, dla polskiej gospodarki.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Czy ktoś jeszcze z państwa chciałby zabrać głos? Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Szanowna pani przewodnicząca, konsekwencje wynikające z wprowadzenia tego rozporządzenia w takiej postaci, jak zostało zaproponowane, są rzeczywiście dość istotne. Zacznę od konsekwencji generalnie pozytywnych, bo widzimy też dobre strony tej regulacji. Przede wszystkim to, że Agencja Kolejowa UE miałaby w szerszym zakresie monitorować krajowe przepisy w zakresie kolejnictwa, co pozwoliłoby na szybsze wyszukiwanie wszystkich przypadków, gdzie są sprzeczności między prawem krajowym a prawem europejskim, co jest generalnie korzystne na przykład dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Również jakiś sens miałyby monitorowanie krajowych organów ds. bezpieczeństwa, czyli właśnie naszego Urzędu Transportu Kolejowego, w tym sensie, że pozwala to na przykład wymieniać doświadczenia pomiędzy poszczególnymi organami z różnych krajów członkowskich i dzielenie się dobrymi praktykami. To może mieć jakiś sens i taką rolę edukacyjną oczywiście może mieć.

Również funkcje szkoleniowe agencji, które zostały zapisane, w ten sposób zostały wzmocnione i także widzimy tutaj pozytywne elementy. Dalej, skomplikowane technicznie aplikacje telematyczne stosowane w przewozach pasażerskich i towarowych, a także europejski system zarządzania ruchem kolejowym też wymagają jednolitego podejścia i wsparcie w nowym rozporządzeniu właśnie decydującej roli Agencji Kolejowej UE jest tutaj zasadne.

Natomiast widzimy problemy wynikające przede wszystkim z tego, że niejasny jest dla nas mechanizm ustalania i pobierania opłat przez Agencję Kolejową UE, bo za czynności podejmowane przez tę agencję zainteresowane podmioty będą musiały wносить opłaty. Zresztą podobnie jak wnoszą w przypadku decyzji wydawanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Natomiast na opłaty, które pobiera Prezes UTK, mamy wpływ, a w przypadku agencji jest to dla nas pewna niewiadoma.

Dalej, sprawa procedury odwoławczej. W tym systemie możemy mieć problem z rozpatrywaniem naturalnie występujących skarg i zażaleń, bo podmioty, których te decyzje dotyczą, mają różne rozległe interesy i taka decyzja może dla nich oznaczać konkretne konsekwencje finansowe. I kwestia bariery językowej. To będzie przeszkoda w sprawnej realizacji rozporządzenia, bo jeżeli decyzje miałyby wydawać nie tak jak dotychczas krajowa władza bezpieczeństwa, czyli UTK, a Agencja Kolejowa UE, to jest problem również tłumaczenia bardzo dużej liczby dokumentów, co może też wywoływać określone skutki.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Pani poseł Zalewska.

Poseł Anna Zalewska (PiS):

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca, szanowni państwo, ja troszeczkę z niepokojem wysłuchuję definicji słów w wydaniu pana ministra, dlatego że słowo „monitorowanie” to na pewno nie jest wymiana doświadczeń. To brzmi dużo groźniej i oddaje spore kompetencje agencji europejskiej. Bo monitoruje się po to, żeby się tylko wymieniać doświadczeniami, ale się obserwuje, w dodatku w swoisty, nieznanym nam jeszcze sposób, bo nie są ustalone kryteria.

Nie widzę też jakiegoś szczególnego powodu, żeby podkreślać, że bezpośredni nadzór nad naszym krajowym systemem zwiększy nasze bezpieczeństwo i bezpieczeństwo europejskie. Pan minister też mówi, że będzie możliwość wychwytywania różnic. Czy my mamy jakieś kłopoty z wychwytywaniem różnic pomiędzy tym, co nas różni i dzieli, jeśli chodzi o przepisy europejskie? Nie sądzę.

I jeszcze jedna ważna kwestia, bo oczywiście w języku europejskim zawsze jest tak, co my podkreślamy, że to, co przede wszystkim wybrzmiewa jako negatywne, powinno być na pierwszym miejscu, natomiast stanowisko rządu RP jest takie, że właściwie jesteśmy za, ale – i znowu bardzo miękko o tych wszystkich skutkach. Pan minister nie wspomina o dramatycznych skutkach gospodarczych. Podmioty gospodarcze wyrażając opinię o utworzeniu tejże agencji, wskazują, że właściwie równa się to w najbliższej perspektywie wyeliminowaniu ich z rynku. Tak że ja na to patrzę z niepokojem.

Staram się nie czepiać, że to jest olejny dokument, który jest spóźniony. Państwo przekroczyli terminy przesłania zgodnie z ustawą do Komisji, a my nadal nie zmieniamy przepisów, o czym mówię od początku tejże kadencji. I bardzo bym chciała, żeby pan minister jednak poważnie się odniósł i spróbował pokazać nasze możliwości i szanse na to, żeby zapisy tego rozporządzenia ewentualnie zmieniać lub zwyczajnie nie zgodzić się i w tym wszystkim nie uczestniczyć. Nie możemy mieć jednego narzędzia, które nazywamy wspólnym rynkiem europejskim, który tłumaczy eliminację naszego rynku. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Czy ktoś jeszcze z państwa chciałby zabrać głos? Pani przewodnicząca, proszę bardzo.

Poseł Anna Fotyga (PiS):

Pani przewodnicząca, chciałabym przypomnieć o sprawie ekspertów. Proszę o przedstawienie i chciałabym usłyszeć ich opinię.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Ale to nie przy tym dokumencie. Przy następnym. Pani poseł Wróbel, proszę bardzo.

Poseł Marzena Wróbel (SP):

Jedno krótkie pytanie. Czy związki zawodowe wypowiedziały się w tej sprawie? Kolejowe związki zawodowe.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Czy ktoś jeszcze z państwa chciałby zabrać głos? Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Odniosę się do wątpliwości zgłoszonych przez panią poseł. Zapytała pani na przykład o wpływ na naszych producentów, rozumiem, dostawców taboru czy elementów infrastruktury kolejowej. Akurat z punktu widzenia producentów ta nowa regulacja może być wręcz korzystna, dlatego że oznacza uzyskanie tylko jednego dokumentu obowiązującego w całej UE, a nie konieczność uzyskiwania dokumentów dopuszczających do stosowania poszczególne rozwiązania techniczne w danym kraju. Czyli akurat tutaj może być to pewne zagrożenie, ale może to też być szansa i konsultując to między innymi z producentami, nie zauważyliśmy z ich strony jakichś szczególnych obaw.

Padło pytanie natomiast, jeżeli chodzi o konsultacje czynnika społecznego. Oczywiście strona związkowa otrzymała to do konsultacji, natomiast opinii nie otrzymaliśmy. A, jeszcze jedna rzecz, przepraszam za opóźnione przekazanie tych stanowisk, ale proszę zrozumieć trudną materię, której sprawa dotyczy. Konsultacje międzyresortowe trwały dosyć długo.

Poseł Anna Zalewska (PiS):

Panie ministrze, tylko powiem, że cytowałam dokument: stanowisko rządu.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Dziękuję. Pani przewodnicząca, do mikrofonu, bardzo proszę.

Poseł Anna Fotyga (PiS):

Przepraszam najmocniej. Pani przewodnicząca, czy będziemy mogli poprosić ministerstwo o przesłanie opinii związków zawodowych, bo rozumiem, że taka powinna jednak dotrzeć. To są silne związki zawodowe i nie sądzę, żeby się chciały wycofać z tego typu konsultacji.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Jeśli taka opinia będzie, to rozumiem, że ona będzie dostępna i będziemy mogli ją uzyskać.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Ja tylko powiem, że wszystkie opinie, jakie otrzymaliśmy w sprawach związanych z czwartym pakietem kolejowym, proszę bardzo, możemy udostępnić Wysokiej Komisji.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Stwierdzam, że Komisja... A to proszę się zgłaszać. Zapytałam, kto jeszcze, i nie widziałam zgłoszeń.

Poseł Marzena Wróbel (SP):

Wyraźnie dawałam pani sygnał.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Przepraszam, nie widziałam.

Poseł Marzena Wróbel (SP):

Patrzyła pani na mnie.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Myślałam, że pani już zabrała głos i nie widziałam.

Poseł Marzena Wróbel (SP):

Raz zabrałam głos, natomiast odpowiedź, którą otrzymałam, jest dalece niesatysfakcjonująca. Panie ministrze, mam więc pytanie pomocnicze: kiedy wysłano prośbę o tę opinię i jak długo na tę opinię czekano. To, że państwo nie otrzymali tej opinii, wydaje mi się co najmniej dziwne, ponieważ akurat związkowcy na temat bezpieczeństwa na kolei wypowiadali się bardzo często i w sposób bardzo dosadny. W związku z tym chciałabym, żeby pan doprecyzował, kiedy wysłano prośbę o tę opinię i jak długo na nią czekano.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Pani poseł Pawłowicz.

Poseł Krystyna Pawłowicz (PiS):

Mam pytanie. Mam inny pogląd niż wyrażony tutaj w materiałach, na przykład w opinii Biura Analiz Sejmowych, który mówi w konkluzjach, że opiniowany projekt nie narusza zasady pomocniczości, dlatego że ja akurat mam pewną wątpliwość, czy należy przekazać Agencji Kolejowej UE takie kompetencje jak na przykład wydawanie zezwoleń na wprowadzenie pojazdów do obrotu oraz zezwolenie na wprowadzenie do obrotu typów pojazdów. Agencja przejmie dotychczasowe kompetencje organów krajowych w sprawie dopuszczenia taboru do eksploatacji. Dlaczego tego nie można robić w Polsce? Rozumiem, że agencja przejęłaby takie uprawnienia, które miałyby znaczenie, powiedzmy, dla bezpieczeństwa w skali ogólnounijnej, natomiast wydawanie zezwoleń na wprowadzenie pojazdów do obrotu to są, można powiedzieć, lokalne sprawy, nawet nie powiem krajowe, bo Polska nie jest krajem tylko jest Polską. Czyli mogą to bardzo dobrze wykonywać dotychczasowe polskie organy polskiej administracji.

Dlaczego mamy agencji przekazać prawo pobierania opłat od wnioskodawców z tytułu wydawania certyfikatów bezpieczeństwa. Dlaczego polskie organy nie mogą wydawać certyfikatów bezpieczeństwa? Dlaczego nie mogą wydawać zezwoleń na eksploatację taborów i systemu sterowania? To są wszystko czysto szczegółowe, drobne kompetencje, które z powodzeniem może wykonywać polska administracja. W moim przekonaniu te kompetencje, które przewiduje się dla agencji, to jest uzasadnianie bezpodstawnego przekazania suwerennych kompetencji, które z powodzeniem może wykonywać już nawet na zasadzie czystej administracji lokalnej.

Skoro pan premier przekazuje zadania z centrum państwa na rzecz samorządów i uważa, że na przykład budowanie tam spokojnie mogą robić jednostki samorządowe lokalne, to nie rozumiem, dlaczego tej samej zasady nie odnieść na filozofię czy sposób funkcjonowania UE i jednak zgodnie z zasadą subsydiarności zostawić te kompetencje drobne, szczegółowe, prawie techniczne polskim organom, a Unia, ta agencja, niech sobie tam ogląda z góry, czy jest dobrze, bezpiecznie. Natomiast dlaczego ma wydawać

zezwoleń, pobierać opłaty, badać przepisy krajowe? To niech sobie akurat badają, proszę bardzo. Natomiast w moim przekonaniu utworzenie takiej agencji klasycznie narusza kompetencje zasady pomocniczości. To jest klasyczny przykład naruszenia zasady subsydiarności i niniejszym to mówię. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Czy ktoś jeszcze z państwa posłów chciałby zabrać głos? Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Odpowiadam na pytanie pani poseł Wróbel. Dokumenty tworzące czwarty pakiet kolejowy zostały Polsce przekazane w dniu 5 lutego 2013 roku, zaraz następnego dnia zostały skierowane do konsultacji do bardzo szerokiej grupy podmiotów. To jest pierwsza rzecz.

Odpowiadam na pytanie pani poseł Pawłowicz. Dziękuję przede wszystkim za poparcie stanowiska rządu, bo my również w swoim stanowisku zapisaliśmy, że jesteśmy przeciwni części zmian proponowanych w projekcie rozporządzenia, w szczególności w zakresie przekazania do Agencji Kolejowej UE określonych kompetencji. Tak że tutaj zachowujemy dużą rezerwę w stosunku do sporej części tego aktu.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Bardzo proszę, pani poseł Pawłowicz.

Poseł Krystyna Pawłowicz (PiS):

Pan mówi, że popieram stanowisko rządu, ale państwo robią tak: „Tak, ale” i w końcu to, co jest „ale” i dużym zastrzeżeniem, schodzi na bok, natomiast państwo forsują i tak na końcu jest tak, jak chce Komisja. Właściwie pan dokładnie nie powiedział, czy ciężar zarzutu, jaski się stawia, nie powinien przemawiać za nieprzyjmowaniem co do całości. Nie może być tak, że troszkę jesteśmy w ciąży, a troszkę nie. Albo odrzucamy, albo nie. Odbierane są kompetencje, które oczywiście powinny należeć do państwa, do organu lokalnego, który lepiej jest w stanie wywiązywać się z takich szczegółowych drobnych rzeczy jak wydawanie zezwoleń. To jest oczywiste i argumenty, które są zgłaszane, przemawiają przeciwko przyjmowaniu stanowiska, a nie „tak, ale”, bo wiemy, że w dalszej drodze to, co było zastrzeżeniem, w ogóle schodzi gdzieś na plan dalszy. Niech pan wyraźnie powie, że nie będziecie tego popierać. O to chodzi. Jak jest sprzeczne z zasadą subsydiarności, to sprzeczne i tyle. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Panie ministrze? Czyli rozumiem, że zakończyliśmy dyskusję. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy dokument COM(2013) 27 i odnoszący się do niego projekt stanowiska rządu. Komisja podzieliła zastrzeżenia rządu odnoszące się do tego dokumentu.

Przechodzimy do pkt IV, dokument COM(2013) 28. Chciałam tylko zgodnie z prośbą poinformować, że opinię merytoryczną do tego dokumentu, do tego projektu rozporządzenia, przygotował pan doktor Michał Wolański, adiunkt w Katedrze Transportu w Szkole Głównej Handlowej. Jeśli będzie taka potrzeba, to oczywiście oddam panu później głos. Bardzo proszę, panie ministrze, o wprowadzenie.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

W ramach czwartego pakietu kolejowego jest nowe rozporządzenie zmieniające rozporządzenie nr 1370 z roku 2007, dotyczące otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego. To jest dokument, który zakłada kolejny duży krok w liberalizacji przewozów pasażerskich. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę na podstawowe założenia tego dokumentu, jak wyraźną preferencję dla trybu przetargowego w wyborze przewoźnika wykonującego usługi służby publicznej. Należy też zwrócić uwagę, że w tym dokumencie jest wsparcie dla tworzenia tak zwanych krajowych zasobów, czyli puli taborowych, które mają umożliwić szersze otwarcie rynku tych usług, dlatego że w tym momencie organizator przetargu jest w stanie zapewnić tabor i po prostu startujący do przetargu mogą wtedy konkurować efektywnością.

Jest to dokument o rzeczywiście bardzo dużym znaczeniu dla funkcjonowania przewozów pasażerskich również w Polsce, dlatego że znakomita część usług, które w tej

chwili są wykonywane, to usługi służby publicznej. Większość organizatorów to są organizatorzy wojewódzcy, dlatego że zgodnie z naszą ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z grudnia 2010 roku do ich kompetencji należy zamawianie usług kolejowych. I oczywiście jest organizator z poziomu krajowego, czyli minister właściwy ds. transportu.

Obawy, które tutaj występują, dotyczą przede wszystkim sprawy trybu przetargowego. Obecnie przy obecnym stanie rozwoju rynku przewozów może być to istotny problem dla organizatorów wojewódzkich, którzy mają własne podmioty wykonujące usługi kolejowe i w tym momencie realizują na przykład duże projekty taborowe z dofinansowaniem ze środków unijnych. Dla tych podmiotów tryb przetargowy może być problemem. Dotychczasowe przepisy pozwalały traktować te podmioty jako tak zwane podmioty wewnętrzne. Stąd jest to poważna obawa i z tego powodu zastrzeżenia zgłasza rząd w swoim stanowisku. Jestem otwarty na wszystkie pytania dotyczące tego rozporządzenia.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Oddaję głos posłowi sprawozdawcy. Pan poseł przewodniczący Witold Klepacz.

Poseł Witold Klepacz (RP):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, panie ministrze, projekt zmiany rozporządzenia ma na celu poprawę jakości i konkurencyjności transportu kolejowego, poprawę efektywności kolei oraz dalszy rozwój europejskiego obszaru kolejowego. Podstawowym środkiem do osiągnięcia tego celu jest wprowadzenie obowiązku dzielenia zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego w trybie przetargowym. Możliwość bezpośredniego udzielania zamówień prowadzących do zlecenia usług kolejowych podmiotom zewnętrznym, czyli tryb bezprzetargowy stosowany obecnie, będzie utrzymana do 2 grudnia 2019 roku, zaś możliwość obowiązywania umów zawartych przed tym terminem jest dopuszczona do 21 grudnia 2022 roku.

Rząd zgłosił cały szereg uwag do tego projektu, między innymi rząd kwestionuje zawężenie pojęcia właściwego organu lokalnego, który w konsekwencji powoduje wyłączenie przewozów kolejowych z możliwości stosowania powierzenia bezpośredniego. Rząd kwestionuje również ograniczenie możliwości bezprzetargowego zlecenia usług przewozowych przez samorządy wojewódzkie własnym spółkom kolejowym. Stanowisko rządu uznaje też za kontrowersyjne przepisy dotyczące dostępu do taboru. Tutaj należałoby również podnieść kwestię doprowadzenia do kilku zmian szczegółowych. Harmonizacja prawa unijnego w tym zakresie jest niezbędna, ale powinna się odbywać w tempie możliwym do jej wdrożenia poprzez podmioty rynku kolejowego oraz z uwzględnieniem zróżnicowania modeli funkcjonowania kolei w poszczególnych państwach UE. Zgodnie z opinią BAS projekt tego rozporządzenia jest niezgodny z zasadą pomocniczości. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Bardzo dziękuję. Może teraz poproszę naszego eksperta, który przygotował opinię, o krótką informację, bo wiemy, że jest sugestia, że dokument jest niezgodny z zasadą pomocniczości. Bardzo proszę, pan doktor Michał Wolański.

Ekspert Komisji, adiunkt w Katedrze Transportu w Szkole Głównej Handlowej, doktor Michał Wolański:

Dzień dobry państwu. Muszę powiedzieć, że miałem dość twardy orzech do zgryzienia, pisząc tę opinię. Zmiana rozporządzenia dotyczy tak naprawdę wprowadzenia systemu przetargowego, który by dotyczył wszystkich usług kolejowych zlecanych w kraju przez samorządy. Czyli samorządy musiałyby obowiązkowo ogłaszać takie przetargi. I podmiot wyłoniony w trybie rynkowym w takich przetargach uzyskiwałby prawo do świadczenia usług, czyli mielibyśmy do czynienia z typową konkurencją o rynek.

Pierwotnie byłem do tej nowelizacji rozporządzenia nastawiony negatywnie, ponieważ uważałem, że nie wolno samorządom narzucać jednego konkretnego rozwiązania.

Należy pozostawiać im możliwość wyboru, należy zachować to, co było, czyli z jednej strony możliwość powierzenia bezpośredniego własnej spółce, co jest rozwiązaniem mniej efektywnym. I tutaj doświadczenia w zasadzie wszystkich krajów europejskich, w których można takie porównania robić, mówią o przynajmniej kilkunastu procentach wyższych kosztów przy świadczeniu takich usług przez własne spółki a trybem przetargowym.

Natomiast, kiedy zacząłem się zastanawiać bardziej i zacząłem się zastanawiać nad tym, co tak naprawdę się dzieje, kiedy zacząłem analizować zachowania poszczególnych samorządów, to, niestety, doszedłem do wniosku, że tutaj mamy do czynienia z pewną słabością uczestników rynku, jakimi są samorzady. I tak naprawdę przy krótkiej perspektywie decyzyjnej poszczególnych władz samorządowych przy dużych oporach, ponieważ wprowadzanie modelu przetargowego jest rozwiązaniem wymagającym ogromnego wysiłku, samorzady jednak starają się iść po najmniejszej linii oporu. Starają się powoływać własne spółki, wybierają rozwiązania, które są w konsekwencji droższe i które doprowadzają do tego, że w Polsce mamy do czynienia z sytuacją, gdzie na wielu liniach kolejowych kursuje kilka par pociągów i koszty się ogranicza. Zamiast poszukiwać większej efektywności, po prostu zmniejsza się liczbę pociągów, ponieważ tak jest łatwiej w krótkiej perspektywie i przyjemniej. A w długiej doprowadza to naszą kolej tak naprawdę do ruiny.

Dlatego doszedłem do wniosku, że jednak wprowadzenie obowiązku ogłaszania przetargów, nacisk na większą efektywność w transporcie kolejowym, która jest u nas tracona, jest pewnego rodzaju celem wyższym i duch tego rozporządzenia, polegający na wprowadzeniu obowiązku przetargowego, jest słuszny, ponieważ doprowadzi do tego, że za te same pieniądze będzie świadczonych więcej usług dla obywateli.

Natomiast z punktu widzenia prawnego – ja nie jestem prawnikiem, jestem ekonomistą – nie chcę się tutaj wypowiadać. Wiem, że czasami jest tak, że UE ingeruje w pewne sprawy, które wydaje się, że powinny być lokalne, jak chociażby normy emisji spalin w przypadku samochodów. Dlaczego rządy nie decydują o tym same? Bo postanawiamy to harmonizować. I tutaj poniekąd rozporządzenie unijne może być taką szansą dla samorządów skoczenia na tę głęboką wodę, nauczenia się pływać i tak naprawdę odniesienia korzyści w postaci nie tylko większej efektywności, proszę państwa, ale zaletą jest również to, że jeżeli samorząd zmieni swoją rolę z wykonawcy usług na zamawiającego usługi, na programującego te usługi, to zaczyna starać się dążyć rzeczywiście do wysokiej jakości. Ma prawo na przykład, jeżeli coś z usługami jest nie tak, nałożyć kary na prywatnego wykonawcę.

Widzieliśmy w przypadku kolei śląskich, że jeżeli to wykonujemy wewnętrznie, nakładanie kar na własną spółkę, której na koniec udziela się rekompensaty i w razie czego podwyższa kapitał zakładowy, to jest pewna farsa. Natomiast w przypadku zewnętrznego przewoźnika mamy rzeczywistą możliwość skupienia się na jakości usług, zwiększenia ich liczby, zwiększenia ich jakości i skupienia się, jeszcze raz powiem, przez władze publiczne na programowaniu rozwoju.

Natomiast w szczegółach to rozporządzenie jest napisane w sposób bardzo rozsądny, chociaż wymagający doszlifowania. Jest rzeczywiście, proszę państwa, tak napisane, że nie ma ryzyka, które było i którego ja się bałem, chociażby kiedy się na Mazowszu mówiło o prywatyzacji kolei mazowieckich. Sprzedajmy wagonownie, sprzedajmy tabor i potem się „utopimy” jakimś prywatnym monopolistą. To rozporządzenie jest napisane bardzo rozsądnie, ponieważ zachowując publiczną w dużej mierze własność taboru, doprowadzamy do sytuacji, w której rzeczywiście każdy kolejny przetarg jest konkurencyjny. Czyli nie mamy sytuacji takiej, że samorzady będą musiały współpracować z jakimś prywatnym monopolistą, tylko za każdym razem wylaniają operatora i za każdym razem powinna być osiągnięta duża konkurencja. Dziękuję państwu bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Gałązewski (PO):

Dziękuję bardzo. Przejmuję prowadzenie. W związku z tym, że pan zasugerował, tak jak powiedziała mi pani przewodnicząca, że mogą być zastrzeżenia co do przestrzegania

zasady subsydiarności, chciałbym, żeby na ten temat wypowiedział się przedstawiciel BAS. Proszę bardzo.

Ekspert ds. legislacji z Biura Analiz Sejmowych Tomasz Jaroszyński:

Dziękuję bardzo. Tomasz Jaroszyński, BAS. Panie przewodniczący, opinia, która w imieniu BAS została przedstawiona, została sporządzona wspólnie przez pana doktora, jako eksperta zewnętrznego, oraz pracownika Wydziału Analiz Europejskich Międzynarodowych i w tej opinii BAS nie wyraził wprost stanowiska, że zasada pomocniczości jest tym projektem naruszona. Również w stanowisku rządu stwierdzono, że zasada pomocniczości nie jest naruszona. Z tej dyskusji, która się tu odbyła, wydaje się, że problemem jest tutaj raczej rozwiązanie merytoryczne, to znaczy, cel, który ma być osiągnięty przedłożonym projektem, jak rozumiem wypowiedź eksperta, będzie osiągnięty dzięki działaniu na poziomie unijnym. Natomiast poszczególne rozwiązania merytoryczne budzą pewne zastrzeżenia, więc do państwa oceny pozostaje, czy należy poprzeć pewne zastrzeżenia, wyrażone również przez rząd, i uznać konieczność zmiany kształtu przepisu, czy uznać to za naruszenie zasady pomocniczości, co by oznaczało, że proponowane rozwiązania nie powinny być w ogóle przedmiotem prawa unijnego, a pozostać w ramach regulacji prawa polskiego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Gałazewski (PO):

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca Fotyga chciała zabrać głos.

Posel Anna Fotyga (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni państwo, to rzeczywiście jest trudny problem, a ja się przychyliam jednak do zdania, że w przypadku omawianego aktu prawnego została naruszona zasada pomocniczości. Jedna uwaga ogólna. Wprowadzaliśmy reformę ustroju państwa, podwyższając rolę samorządów, a wygląda na to, że dokonujemy w tej chwili procesu odwrotnego, tyle że to nie jest już centralizacja na poziomie państwowym, narodowym, tylko z pominięciem poziomu narodowego na poziomie wspólnotowym.

Warto by było, jeśli omawiamy to zagadnienie, zastanowić się, o jakiego typu usługach mówimy, które podlegałyby procesowi przetargowemu. Bo potrafię sobie też bez trudu wyobrazić, że na przykład przy takiej historii kolejnictwa, z jaką mamy do czynienia między państwami UE, poziomem absorpcji funduszy strukturalnych, jeśli chodzi o polski sektor kolejnictwa, bo wiemy, że mieliśmy do czynienia w poprzedniej wieloletniej perspektywie finansowej z poważnymi problemami, i mamy w tej chwili jeszcze przed sobą całą perspektywę rzeczywiście doprowadzenia do prawdziwej kohezji, jeśli chodzi o polski system transportu kolejowego. I jeżeli brać pod uwagę przytaczane przeze mnie wcześniej liczby, czyli poziom dofinansowania na przykład w Bawarii i poziom dofinansowania w Polsce, zwłaszcza przedsiębiorstw przewoźników regionalnych, to jest oczywiste, że taki przewoźnik bawarski ma znacznie lepsze warunki wstępne konkurencyjne niż podobne firmy na terenie Polski. Ale nie jestem pewna, czy akurat tego obszaru dotyczy rozporządzenie. Jaka jest skala uregulowań? Prosiłabym o odpowiedź pana ministra.

Przewodniczący poseł Andrzej Gałazewski (PO):

Pani poseł Zalewska.

Posel Anna Zalewska (PiS):

Dziękuję bardzo, państwo przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, panie doktorze, myślę, że musimy spróbować zakwestionować to rozporządzenie i uznać, że jest niezgodne z zasadą pomocniczości, dlatego że analizujemy kolejny dokument, a we mnie nie ma zgody na dwa wcześniejsze. Wskazuje jednoznacznie na to, że zegnamy się w najbliższej perspektywie z rynkiem kolejowym. To po pierwsze. W związku z tym wychwycenie chociażby jednego elementu tej układanki może spróbować zdopingować polski rząd do właściwego zarządzania i dyscypliny samorządów, tak żebyśmy ten rynek sobie uratowali.

Pan doktor mówił o tym, że samorzady nie bardzo sobie radzą i że dlatego jest zwolennikiem wersji przetargu i jednak leasingowania, wydzierżawiania, udostępniania, udzielania gwarancji finansowych firmom, które będą stawały do przetargu, i że warto

dokonać takiego skoku na głęboką wodą. Muszę pana zmartwić, dlatego że my nie jesteśmy w stanie po raz kolejny, samorząd po prostu tego nie wytrzyma i kolejnictwo tego nie wytrzyma. W lipcu, jeżeli będzie pan jeszcze gościem Komisji do Spraw Unii Europejskiej, porozmawiamy sobie o ustawie śmieciowej. Tam też wymusiliśmy na samorządach bezwzględną dyscyplinę, jeżeli chodzi o przetarg. Wszystkie firmy lokalne znikną, szczególnie w mniejszych miejscowościach, z powierzchni ziemi, a wielu współautorów ustawy śmieciowej właśnie lobbinguje, jeżdżąc z tymi firmami na przykład po dolnym Śląsku i prezentując ich usługi.

Z definicji, panie doktorze, samorząd nie jest firmą i nie jest biznesem. Oczywiście on jest ułomny, ale samorząd został stworzony do czegoś zupełnie innego – do zaspokajania potrzeb obywateli, którzy wchodzi w skład tego samorządu, nawet wtedy, kiedy komuś się coś nie opłaca. To oni przejmują te usługi i muszą te usługi zabezpieczać. I myślę, że pan doktor ma na tyle doświadczenia, żeby jednak zweryfikować stwierdzenie, że to rozporządzenie w gruncie rzeczy jest dobre i należy je tylko doszlifować. Jeżeli my spróbujemy je doszlifować w Komisji Europejskiej i oddamy bez dyskusji nad zasadą pomocniczości, to obawiam się, że przejdzie to pana najśmielsze oczekiwanie, w jakim kierunku to doszlifowanie będzie zmierzało.

I rzeczywiście rząd w wielu kwestiach zauważa problemy, natomiast myślę, przy kolejnym już dokumencie coraz poważniej się robi, że bezwzględnie musimy tutaj dokonać analizy zgodności z zasadą pomocniczości, bo, tak jak powiedziałam, to jest jedyna szansa, żeby w jakiś sposób mieć siłę w dyskusowaniu nad całym pakietem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Gałązewski (PO):

Dziękuję bardzo. Więcej zgłoszeń nie ma.

Posel Marzena Wróbel (SP):

Ja się zgłaszałam na samym początku i po raz kolejny przewodniczący patrzy na mnie i nie dostrzega. Czy ja mam jakąś czapkę niewidkę, czy co?

Przewodniczący poseł Andrzej Gałązewski (PO):

Widocznie oczy mi mgłą zaszyły z powodu tego patrzenia.

Posel Anna Fotyga (PiS):

Panie przewodniczący, bardzo proszę stonować trochę uwagi.

Przewodniczący poseł Andrzej Gałązewski (PO):

Proszę też tonować uwagi. Mam tę samą uwagę do pani. Pani poseł Wróbel, proszę bardzo.

Posel Marzena Wróbel (SP):

Rozumiem, że niektóre wypowiedzi posłów opozycji są dla rządzących niewygodne, ale jednak jakieś zasady obowiązują, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Andrzej Gałązewski (PO):

Przepraszam bardzo, nie zauważyłem pani zgłoszenia.

Posel Marzena Wróbel (SP):

Szanowni państwo, panie doktorze, myślę, że jednak nie przewidział pan negatywnych skutków tych swoich rekomendacji. Czego ja się obawiam i myślę, że w przypadku działania naszej administracji to nie jest obawa płonna? Obawiam się tego, że my w bardzo krótkim czasie utracimy w ogóle coś, co do niedawna kolokwialnie było określane jako Polskie Koleje Państwowe i koleje samorządowe, przy założeniu, że zgodzimy się na to, aby za pomocą przetargów wylaniać operatorów.

Jest dla mnie oczywiste, że do takiego przetargu będą mogły stanąć tylko niezwykle silne finansowo podmioty. I obawiam się, panie doktorze, że to nie będą podmioty polskie. To będą podmioty zewnętrzne, które w bardzo krótkim czasie i sądzę, że przy stosunkowo niewielkim nakładzie środków po prostu przejmą wszystkie przewozy. Ja nie wierzę w magiczną rękę rynku. To, jak działa magiczna ręka rynku, właśnie widzimy na przykładzie ustawy śmieciowej. W tym przypadku mamy do czynienia z gigantycznymi podwyżkami, jeśli idzie o wywóz śmieci na terenie całego kraju. Jak to działało, widzimy także w oparciu o Modlin. Tam rzeczywiście zastosowano tryb przetargowy,

wyłoniono wykonawcę, są usterki i podejrzewam, że bardzo długo będziemy obserwatorami przepychanki pomiędzy samorządem a wykonawcą, kto jest winny i kto powinien ponosić konsekwencje. Tymczasem system ten po prostu nie będzie działał.

W przypadku pociągów, czyli takiego gospodarczego krwioobiegu naszego kraju, nie możemy sobie pozwolić na taką sytuację. Gdzieś tam w tyle głowy powstaje także pytanie, co się stanie z bardzo wieloma tysiącami miejsc pracy, które w tej chwili zajmują Polacy. Bo ja się obawiam, że jeśli wejdą obce podmioty, to automatycznie także będzie to miało niekorzystny wpływ na rynek pracy.

Panie doktorze, pan tutaj, widzę, macha głową, ale wyobraźmy sobie taką sytuację, że, powiedzmy, dany samorząd wojewódzki rozpisuje przetarg na określoną linię. Wygrywa ten przetarg podmiot inny niż ten, który jest własnością tego samorządu. To prawdopodobnie będzie oznaczało w bardzo krótkim czasie bankructwo podmiotu wojewódzkiego i w perspektywie stosunkowo krótkiego czasu dojdzie *de facto* do zmonopolizowania rynku przewozów przez podmioty silne finansowo. I to już nie będą podmioty polskie. I wtedy, panie doktorze, dojdzie do podwyżki tychże cen. Bo kiedy będziemy mieli rynek zmonopolizowany, to ten monopolista będzie po prostu dyktował ceny.

Jeszcze konkluzja. Ja też uważam, że należy rozpatrzyć, czy ten projekt nie narusza zasady pomocniczości.

Przewodniczący poseł Andrzej Gałązewski (PO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa posłów chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń. Zanim oddam głos panu doktorowi Wolańskiemu, chciałbym zapytać, ale z początku uwaga, że zasada zgłaszania opinii o przestrzeganiu zasady pomocniczości nie może być protezą do zwracania uwagi na merytoryczne słabości dokumentu, dlatego że zasada ta obowiązuje legislatury, a nie merytoryczne zawartości.

Posel Marzena Wróbel (SP):

Dlatego wyraźnie oddzieliłam kwestie dyskusji merytorycznej od konieczności rozważenia, czy jest to niezgodne z zasadą pomocniczości.

Przewodniczący poseł Andrzej Gałązewski (PO):

Ale ja z panią nie polemizuję. Pani poseł, proszę się wyłączyć. Pani poseł, proszę o przestrzeganie zasady. Ja z panią nie polemizuję.

Posel Marzena Wróbel (SP):

Mam wrażenie, że jednak pan polemizuje.

Przewodniczący poseł Andrzej Gałązewski (PO):

Nie. Proszę nie być taką egocentryczną, naprawdę. Ja po prostu chcę zadać w związku z tym pytanie BAS, bo powiedział pan, że w zasadzie uważa pan, że nie można znaleźć powodu, żeby w sposób jednoznaczny napisać, że zasada pomocniczości nie jest przestrzegana. Czy BAS w ogóle jest stanie napisać taką propozycję, takie uzasadnienia? Bo jeżeli państwo nie znajdują na dzisiaj takich podstaw, to czy w przyszłości znajdą? Bo czym innym jest podpórka polityków, a czym innym autentyczna analiza prawna. I zanim BAS da mi na to odpowiedź, to prosiłbym pana doktora Wolańskiego o zabranie głosu, bo rozumiem, że chciał pan jeszcze coś powiedzieć. Proszę bardzo.

Ekspert Komisji, adiunkt w SGH, doktor Michał Wolański:

Tak, chciałem zabrać głos w sprawach bardziej merytorycznych niż formalnoprawnych związanych z zasadą pomocniczości. Chciałbym jeszcze raz wyjaśnić, że mówimy o wprowadzaniu modelu konkurencji regulowanej, czyli mówimy o modelu, w którym samorząd bardzo wyraźnie mówi, jakich usług on oczekuje. To nie jest tak, że my ten rynek zostawiamy przedsiębiorcom, którzy będą jeździli po torach kolejowych jak busiki. My bardzo konkretnie wymagamy, co ma być. Dzięki obniżce kosztów, i to było widać na przykład w Londynie jeśli chodzi o rynek usług autobusowych, za te same pieniądze samorząd może zamówić więcej. Dzięki temu, że zamawia więcej, tworzy się więcej miejsc pracy dla personelu liniowego, natomiast redukcje rzeczywiście dotyczą personelu administracyjnego i z reguły widać na tych rynkach, które były uwalniane, tego typu zależności.

Czyli rzeczywiście zejdziemy z miejsc pracy w administracji, tworzymy miejsca pracy na linii przy obsłudze pasażerów. Proszę pani, tak, bo jeżeli za te same pieniądze będziemy mogli zamówić 10-15 proc. pociągokilometrów więcej, to ktoś fizycznie te pociągokilometry musi wykonywać i to są dodatkowe miejsca pracy.

Jeśli chodzi o to, że tylko silne podmioty będą mogły wygrywać przetargi, to się robi różnie, proszę pani. Można zrobić tak, jak się robi w Holandii, i mnie się ten model bardzo podoba. Prawo zamówień publicznych mówi, że najlepsza oferta to oferta o najlepszej cenie lub najlepszej kombinacji ceny i innych warunków. I tu rzeczywiście pytanie, czy nie powinniśmy pójść dalej. W Holandii robi się tak, że mówi się: proszę państwa, mamy do wydania na transport autobusowy ileś milionów euro. Kto da najwięcej? A nie: kto da najtaniej. Bo po co nam oszczędności. Chcemy jak najlepiej wykorzystać ten budżet, który mamy. Tak jest napisane rozporządzenie, żeby ryzyko monopolizacji było jak najniższe, i tutaj jest to bardzo rozsądne, dlatego są ograniczenia w wielkości pakietu, są dodatkowe przepisy, które dotyczą również tego, żeby jeden podmiot nie mógł wygrać zbyt dużo w kraju. Więc tutaj stwierdzenia, że żegnamy się z rynkiem kolejowym, są nieprawdziwe. My się nie żegnamy, my go tworzymy.

Natomiast oczywiście, proszę państwa, gdzieś u podstaw tej całej dyskusji leży duże pytanie, co tak naprawdę powinny robić podmioty państwowe, bo być może stwierdzimy w tej dyskusji, że tak jak pas w Modlinie powinniśmy na przykład autostrady budować też tylko i wyłącznie przy użyciu firm publicznych. Z tego względu, że przy firmie publicznej uważamy, że będziemy wiedzieli, jaka będzie mieszanka betonu zastosowana. Ale pytanie, czy się nie łudzimy tylko w ten sposób, i czy ten beton, jeżeli nie będziemy pilnowali, nie będzie zły, a jeżeli skupi się właśnie sektor publiczny na pilnowaniu jakości, to wtedy jest większa szansa, że kiedyś to pilnowanie osiągniemy.

Przewodniczący poseł Andrzej Gałązewski (PO):

Dziękuję bardzo. Pan minister.

Posel Marzena Wróbel (SP):

Panie przewodniczący, dwa słowa, dosłownie dwa słowa. Panie doktorze, no właśnie sektor publiczny w Modlinie skupiał się na jakości.

Przewodniczący poseł Andrzej Gałązewski (PO):

Dobrze. W takim razie jeszcze pan minister, a później BAS. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Padło tu parę pytań i chciałbym odpowiedzieć. Pani poseł Fotyga zapytała o skalę tego rynku, którego to rozporządzenie dotyczy, bo tutaj nie padło to. Gdybyśmy podsumowali, ile rocznie wynosi suma dotacji wypłacanych przez różnych organizatorów podmiotom kolejowym to jest skala mniej więcej 1,5 mld zł, jeśli chodzi o regiony, i te 380 mln zł w skali przewozów krajowych i międzynarodowych. Czyli mówimy o rynku bliskim 2 mld zł publicznych dotacji.

Teraz, można dyskutować, czy to rozwiązanie, bo problem jest taki, czy traktujemy, że to jest zbyt duża ingerencja UE w kompetencje organów, czy też nie. Można powiedzieć tak, że pewnych celów nie da się osiągnąć, jeżeli się nie ureguluje tego na poziomie europejskim. Chciałbym też przypomnieć, że dotychczasowe rozporządzenie nr 1370, które obowiązuje i które w praktyce dotyczy tej samej sfery, również narzuca pewne ograniczenia, jeżeli chodzi o tryb organizacji przetargów, dlatego że preferuje formę przetargową, pozwalając jednak również jednak na wybór formy zamówienia bezpośredniego i niektórzy organizatorzy przeprowadzają postępowanie przetargowe, a inni robią to bezpośrednio.

Na marginesie powiem, że pierwszy przykład postępowania przetargowego mieliśmy kilka lat temu w województwie kujawsko-pomorskim, gdzie część sieci kolejowej zaczęła być obsługiwana po tym przetargu przez przewoźnika zupełnie z zewnątrz, konkretnie Arrivę, obecnie część grupy DB Schenker. Te przewozy są wykonywane od kilku lat na polskich torach. W związku z tym to nie jest tak, że wynajdujemy koło na nowo. Ten rynek już w jakimś stopniu funkcjonuje, tylko jest pytanie, czy tak bardzo powinniśmy przyspieszać liberalizację.

Ja w pełni rozumiem bardzo liberalne podejście pana doktora Wolańskiego, którego zresztą znam z wielu kompetentnych publikacji, natomiast my, biorąc pod uwagę przede wszystkim głosy samorządów wojewódzkich, proponowalibyśmy, żeby te regulacje jednak tak szybko nie weszły. I to jest jeden z głównych problemów, które tutaj widzimy. To znaczy to, czy organizatorzy wojewódzcy dadzą radę jednak ten rynek przeorganizować. Te ryzyka, które są, są niewątpliwe.

Przewodniczący poseł Andrzej Gałązewski (PO):

Dziękuję bardzo. BAS, proszę.

Ekspert ds. legislacji z BAS Tomasz Jaroszyński:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, szanowni państwo, BAS, tak jak wcześniej zaznaczyłem, nie widzi tutaj argumentów, które mogłyby solidnie i rzetelnie uzasadnić naruszenie zasady pomocniczości. Oczywiście nie powinno to utrudnić podjęcia przez Komisję innej decyzji, jeżeli wnioskodawcy takiej uchwały przedstawią listę argumentów, które uzasadniają naruszenie zasady pomocniczości. W takiej sytuacji BAS jest oczywiście zobowiązane do pomocy w zakresie formalnego sporządzenia projektu uchwały oraz projektu uzasadnionej opinii.

Chciałem natomiast zwrócić uwagę na jeden dodatkowy element, a mianowicie czynnik czasu, ponieważ już 3 kwietnia upływa ośmioletni termin, który przysługuje parlamentom narodowym na przekazanie uzasadnionej opinii. Oznacza to, że do tego dnia musiałyby być podjęta uchwała Sejmu w tej sprawie i w tym dniu przekazana odpowiednim organom UE. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Gałązewski (PO):

Dziękuję bardzo. W związku z tym, że nie ma projektu takiej opinii, łącznie z wylistowaniem, o jakie tu elementy chodzi, to proponuję, żeby zakończyć tę dyskusję konkluzją, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy wniosek, o którym była mowa, i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP. Komisja podzieliła zastrzeżenia rządu odnoszące się do tego dokumentu. Czy jest sprzeciw? Jest sprzeciw. W takim razie będziemy musieli głosować.

Posel Anna Fotyga (PiS):

Nie, nie, to znaczy, owszem, jest to do pewnego stopnia sprzeciw. Panie przewodniczący, na forum plenarnym Sejmu toczy się debata nad *expose* ministra spraw zagranicznych, jednocześnie w Komisji do Spraw Unii Europejskiej mamy bardzo ważny pakiet dokumentów UE, część dokumentów towarzyszących pakietowi przekazana, jeśli chodzi o stanowisko rządu, z naruszeniem ustawy. Mówię tu o pierwszym przypadku.

Mamy jeszcze posiedzenia Komisji do Spraw Unii Europejskiej w tym tygodniu. Nie musimy odkładać tego na dalszy termin, ale prosiłabym może o wstrzymanie się z przyjęciem tej opinii. Będziemy mogli skonsultować się z naszymi prawnikami i gdybyśmy mogli powrócić do tego jeszcze w tym tygodniu, to byłabym wdzięczna. Myślę, że to rozsądne rozwiązanie.

Przewodniczący poseł Andrzej Gałązewski (PO):

Byłoby rozsądne, gdyby nie presja czasu. To znaczy, jeżeli Sejm nie przyjmie uzasadnionej opinii podczas tego posiedzenia, to tej opinii nie będzie. A podczas tego posiedzenia nie ma fizycznej możliwości, żeby Sejm przyjął uzasadnioną opinię.

Posel Anna Zalewska (PiS):

Ale to nie nasza wina.

Przewodniczący poseł Andrzej Gałązewski (PO):

Ja nie mówię o winie. Mówię o obiektywnej sytuacji, jaka zaistniała, i właściwie nic więcej nie mogę tutaj powiedzieć. Obiektywnie sytuacja zaistniała taka, że nie jesteśmy w stanie uchwalić uchwały Sejmu i koniec. Co mogę więcej powiedzieć?

W związku z tym proponuję jednak, żeby przyjąć tę wersję, którą zaproponowałem, a debata, która się tam toczy, nie ma nic wspólnego z tym, co my tu robimy.

Posel Anna Fotyga (PiS):

To wobec tego jest sprzeciw, panie przewodniczący. Poproszę o przegłosowanie.

Przewodniczący poseł Andrzej Gałazewski (PO):

Dobrze. W takim razie przeczytałem konkluzję. Kto jest za jej przyjęciem, proszę podnieść rękę. (6) Kto jest przeciw? (7) Kto się wstrzymał? (0)

Sześć i siedem to jest trzynastcie, czyli nie ma kworum, czyli w ogóle nie możemy przyjąć żadnej konkluzji.

W takim razie możemy zrobić tak, że mamy o godzinie 15.30 następne posiedzenie, w związku z tym, ponieważ nie możemy nawet kontynuować pracy bez kworum, prosiłbym może uczestników tej części posiedzenia Komisji, żeby przyszli godzinie 15.30. Zmodyfikujemy porządek obrad następnego posiedzenia, bo innego wyjścia nie ma.

Posel Anna Fotyga (PiS):

Czy można *ad vocem*? Nie mogliśmy podjąć tej uchwały. Czy rzeczywiście coś by się stało istotnego, gdybyśmy to przełożyli na przykład na jutro, skoro i tak podczas tego posiedzenia nie podejmiemy decyzji. W międzyczasie zdążymy się skonsultować z prawnikami i zorientujemy się. To jest naprawdę ważna sprawa. Nie mamy opinii związków zawodowych dodatkowo i myślę, że przyjęcie tego pakietu jest obciążone poważnymi wadami legislacyjnymi.

Przewodniczący poseł Andrzej Gałazewski (PO):

Wszystko jest możliwe. Możliwe jest przeniesienie tego na jutro, ewentualnie korekta rozpoczęcia Komisji o godzinie 11.00, ale zwracam uwagę, że przyjęcie opinii nie rozwiązuje problemu, bo Sejm nie przyjmie tej opinii.

Uważam, że to jest lepsze rozwiązanie, żeby nie komasować tych dwóch rzeczy, tylko przenieść to na jutro, bo jutro mamy posiedzenie Komisji. Będziemy musieli w gronie prezydium ustalić zmianę porządku obrad i jeszcze państwa zaprosić. Nie jestem w stanie zrobić tego tak od ręki. Muszę skonsultować się z sekretariatem. Dobrze, ze względu na brak kworum nie możemy kontynuować pracy tej Komisji. Zapraszam wszystkich na godzinę 15.30. Dziękuję bardzo. Zamykam posiedzenie Komisji.