

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 256)

■ **KOMISJI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO
I POLITYKI REGIONALNEJ**
(NR 125)

z dnia 15 lipca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 256) Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 125)

15 lipca 2026 r.

Komisja Infrastruktury oraz Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Centrum)**, przewodniczącego, oraz poseł **Krystyny Sibińskiej (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji Infrastruktury, zrealizowały następujący porządek dzienny:

- rozpatrzenie wniosku o podjęcie uchwały w sprawie przeprowadzenia wysłuchania publicznego dotyczącego rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2700);
- rozpatrzenie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2700).

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Alvin Gajadthur** doradca prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, **Marcin Trela** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Aleksandra Szymczyk** główny specjalista ds. legislacji w Biurze Prawnym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, **Krystian Zieliński** dyrektor Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego wraz ze współpracownikami, **Arkadiusz Mieczyski** dyrektor Departamentu Infrastruktury Transportowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego, **Piotr Pruszyński** naczelnik w Departamencie Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego wraz ze współpracownikami, **Paweł Mudant** kierownik Działu Organizacji Przewozów Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie, **Jan Buczek** prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, **Marcin Korolec** prezes zarządu Instytutu Zrównoważonej Gospodarki wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Iwona Budych** prezes Stowarzyszenia Wykluczenie Transportowe, **Zdzisław Szczerbaciuk** prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, **Remigiusz Górniak** wiceprezes zarządu Związku Samorządów Polskich wraz ze współpracownikami, **Patryk Wild** wiceprezes zarządu Stowarzyszenia „Tak dla CPK”, **Jarosław Zbieranek** kierownik Zespołu Analiz i Rzecznictwa UNICEF Polska wraz ze współpracownikami, **Mikołaj Cendro** ekspert ds. transportu Polskiej Rady Organizacji Młodzieżowych, **Szymon Marciniak** specjalista ds. legislacji, komisji oraz innych struktur Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej, **Mateusz Jabłoński** ekspert Związku Powiatów Polskich, **Jakub Kapturzak** dyrektor projektu Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Pawlak** prezes Lubuskiego Transportu Publicznego sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Radosław Włoszek** prezes zarządu Kolei Małopolskich sp. z o.o., **Wojciech Sienicki** prezes zarządu PKS NOVA SA wraz ze współpracownikami oraz **Tomasz Hajnos** prezes zarządu Hoper Zasoby sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Mateusz Daszewski**, **Sławomir Jakubczak**, **Jolanta Osiak**, **Kamila Seligowska** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Jarosław Lichocki** i **Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł **Mirosław Suchoń (Centrum)**:

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie.

Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej.

Witam bardzo serdecznie panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich gości, którzy dzisiaj zaszczycili nas swoją obecnością, w szczególności przedstawiciele rządu na czele z panem ministrem Stanisławem Bukowcem, sekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Witam również przedstawiciele wszystkich jednostek administracji. Witam również doradcę prezydenta,

pana Alvina Gajadhura. Witam wszystkich przedstawicieli naszych partnerów społecznych, którzy dzisiaj są z nami podczas tego posiedzenia Komisji.

Szanowni państwo, przedmiotem posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie rozpatrzenie wniosku o podjęcie uchwały w sprawie przeprowadzenia wysłuchania publicznego dotyczącego rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw i w punkcie drugim – rozpatrzenie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, oczywiście jeżeli nie zapadnie decyzja dotycząca punktu pierwszego. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę uwag. Komisje przyjęły porządek dzienny.

Przystępujemy do realizacji. Informuję, że Sejm na 61. posiedzeniu 2 lipca 2026 r. skierował rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2700) do Komisji Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej do rozpatrzenia. Informuję również, że wpłynęły wnioski państwa posłów o przeprowadzenie wysłuchania publicznego. Mamy dwa wnioski. Pierwszy wniosek zgłosiła pani posłanka Paulina Matysiak, drugi wniosek zgłosiła grupa posłów klubu parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość. Wobec tego w pierwszej kolejności musimy rozpatrzyć złożone wnioski.

Czy jest wola ze strony wnioskodawców, żeby wnioski uzasadnić? Jest, tak? Bardzo proszę, pani posłanka Matysiak.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam. Szanowni państwo, wyznaczam czas udziału w debacie podczas dzisiejszego posiedzenia Komisji na trzy minuty. Bardzo proszę o dyscyplinę czasową.

Listę osób zapisanych w poszczególnych punktach, jeżeli będzie taka potrzeba, będzie prowadzić pani przewodnicząca Krystyna Sibińska, która również będzie dbała o to, ażebyśmy wszyscy mieścili się w zadanym czasie.

Bardzo proszę, pani posłanka Matysiak – w zakresie wniosku o przeprowadzenie wysłuchania publicznego.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, ja zachęcam państwa posłów do tego, żeby poprzeć wniosek o zorganizowanie wysłuchania publicznego. Mamy do czynienia z ustawą, która według słów pana ministra Bukowca jest największą kompleksową reformą publicznego transportu zbiorowego od lat. I myślę, że należy dać też przestrzeń przewoźnikom, organizatorom, ekspertom, a także podróżnym, by mogli zabrać głos w tej debacie. Wysłuchanie publiczne jest takim narzędziem, jednym z niewielu, które pozwala obywatelom zabrać wprost głos przed sejmową komisją, zanim projekt zostanie szczegółowo rozpatrzony. Dlatego też zachęcam do poparcia tego wniosku. Także dzisiaj, po tych słowach pana przewodniczącego, który już dzisiaj na tej sali ograniczył zabranie głosu do trzech minut... Na wysłuchaniu publicznym oczywiście też mamy ograniczony głos, natomiast liczba podmiotów, które mogłyby się na to wysłuchanie zgłosić, jest o wiele większa.

Wczoraj odbyło się wysłuchanie publiczne, na które zgodziliśmy się wspólnie – koalicja rządząca, ale też opozycja – dotyczące innego projektu, ustawy o zabezpieczeniu socjalnym osób, które wykonują zawód artystyczny. To była dobra dyskusja. Każda zainteresowana osoba mogła się zgłosić na to wysłuchanie. Odniosła się do tego pani minister. Nie widzę powodu, dla którego nie miałoby tak być w przypadku tego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw. Zachęcam do poparcia tego projektu. Ta duża zmiana, która tak naprawdę wywraca ten system, który mamy zbudowany, trochę do góry nogami – tam są też oczywiście dobre zmiany – wymaga rzeczowej dyskusji różnych grup, różnych interesariuszy. I mam nadzieję, że szanowne Komisje, posłowie zgodzą się na to wysłuchanie publiczne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Pani posłanko, jedna uwaga – niczego nikt tutaj nie ogranicza. To jest standardowa procedura w czasie procedowania różnego rodzaju ustaw i przedłożeń w komisjach. To jest czas wyznaczony, który umożliwi zabranie wszystkim głosu w zakresie, w jakim jest to niezbędne.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, wstępuję w imieniu grupy posłów, grupy posłów klubu parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość, składających wniosek o przeprowadzenie przez Komisję Infrastruktury oraz Komisję Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej wysłuchania publicznego dotyczącego rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2700). Pani poseł, która teraz zabierała głos, wyjaśniła, jak potrzebna jest debata nad tym projektem. Debata środowisk, które niekoniecznie akceptują rozwiązania – a wiemy, że tak jest – zawarte w tym projekcie. Mało tego, jest wiele uwag dotyczących tych obszarów, które w tym projekcie nie są w ogóle dotknięte. Tak że dyskusja i debata na ten temat nie powinna ograniczać się do trzech minut na jednym posiedzeniu połączonych Komisji i rozpatrzeniu ewentualnych poprawek. To jest absolutnie za mało. Będziemy jeszcze składali wniosek o powołanie podkomisji nadzwyczajnej, która umożliwi pracę szczegółową nad projektem, ale też da szansę na debatę i przekonanie tych, którzy jeszcze nie są do końca przekonani co do rozwiązań zawartych, albo przekonanie wnioskodawców, że zawarte rozwiązania są niekorzystne w części lub też brakuje rozwiązań oczekiwanych w tym projekcie.

Wobec tego, jak na wstępie, wnosimy o głosowanie za tym wnioskiem. Ta debata i dyskusja jest potrzebna. Każdy z nas, zapytany przez kogokolwiek – czy przez samorządowców, czy przez przewoźników, czy przez naszych wyborców, czy przez obywateli, czy przez dziennikarzy – będzie mógł powiedzieć, że był czas na debatę, był czas na dyskusję i pochylaliśmy się nad tym projektem zgodnie z potrzebą wynikającą z jego charakteru i ze skutków, jakie ze sobą niesie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę.

Teraz poproszę pana ministra Stanisława Bukowca o stanowisko rządu w tej sprawie. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, wszyscy zebrani goście, to rzeczywiście bardzo ważny dzień, bo po raz pierwszy od 16 lat procedowana jest tak kompleksowa nowelizacja ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Jest to reforma, na którą środowisko związane z transportem publicznym czekało od wielu lat. Chciałbym podkreślić, że projekt ustawy przeszedł szeroki proces konsultacji społecznych i został opracowany w oparciu o postulaty przedstawicieli branży, potrzeby pasażerów oraz wyniki badań naukowych.

Na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury konsorcjum czterech politechnik przygotowało raport pod nazwą „Gospostrateg” przedstawiający skalę wykluczenia transportowego w Polsce. Badanie to stanowi pierwszą w historii kompleksową ocenę skali wykluczenia transportowego w Polsce. Analiza objęła ok. 97–99% kursów publicznego transportu zbiorowego w poszczególnych województwach. Jeżeli chcemy skutecznie przeciwdziałać wykluczeniu transportowemu, wspierać rozwój lokalny oraz zapewnić równe szanse mieszkańcom miast, miasteczek i obszarów wiejskich, konieczne jest właśnie wzmocnienie całego systemu publicznego transportu zbiorowego. I temu celowi służyły m.in. również prace zespołu eksperckiego ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, który został powołany przez ministra infrastruktury pana Dariusza Klimczaka jako organ pomocniczy.

Miałem zaszczyt i przyjemność przewodniczyć pracom tego zespołu. W pracach zespołu uczestniczyli eksperci zewnętrzni, przedstawiciele środowiska naukowego, specjaliści zajmujący się transportem publicznym oraz reprezentanci jednostek samorządu terytorialnego. Podkreślę, że wszystkie organizacje samorządowe były zaproszone do prac tego zespołu. Dzięki temu możliwe było połączenie wiedzy naukowej z praktycznymi doświadczeniami organizatorów transportu. Podczas posiedzeń zespół przeprowadził kompleksową diagnozę funkcjonowania transportu publicznego w Polsce. Przeanalizowano obowiązujące przepisy prawa, zidentyfikowano najważniejsze bariery oraz określono kluczowe potrzeby mieszkańców. Na tej podstawie Ministerstwo Infrastruktury opracowało założenia, które stały się fundamentem projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw. Założenia reformy były wielokrotnie omawiane z przedstawicielami samorządów. Uczestniczyłem m.in. w konwentach marszałków województw RP w Krakowie w ubiegłym roku oraz w Opolu w tym roku, a także w forum samorządowym w Mikołajkach podczas spotkania z marszałkami województw.

Wielokrotnie przedstawiałem założenia reformy podczas spotkań z samorządowcami z całej Polski, zarówno w Ministerstwie Infrastruktury, jak i w terenie. Podczas licznych konferencji, kongresów i debat wsłuchiwalismy się w głosy ekspertów oraz praktyków, aby jak najlepiej odpowiedzieć na potrzeby publicznego transportu zbiorowego w Polsce.

W toku prac nad ustawą przeprowadzono dwa etapy konsultacji społecznych – pierwszy latem ubiegłego roku, a drugi w marcu bieżącego roku. W ich trakcie Ministerstwo Infrastruktury przeanalizowało ponad 500 stron uwag, opinii i propozycji zgłoszonych przez uczestników konsultacji. Projekt był również omawiany podczas posiedzeń Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego na przełomie kwietnia i maja bieżącego roku. Zawsze, gdy było to możliwe, osobiście lub za pośrednictwem przedstawicieli resortu uczestniczyłem w posiedzeniach Parlamentarnego Zespołu ds. Walki z Wykluczeniem Transportowym, które odbyły się 10 września 2024 r., 3 października 2024 r., 21 stycznia 2025 r., 18 lutego 2025 r., 4 kwietnia 2025 r., 9 maja 2025 r. oraz 2 lipca 2026 r. Szanowni państwo, treść projektu ustawy jest znana od dłuższego czasu. Projekt przeszedł pełną ścieżkę legislacyjną i był wielokrotnie analizowany oraz oceniany przez ekspertów, przedstawicieli samorządów i środowiska transportowego. Nadszedł dzisiaj czas, aby zakończyć tę dyskusję i przejść do działania. Przestańmy jednak jedynie rozmawiać o problemach transportu publicznego w Polsce. Podejmijmy decyzje, które pozwolą ten system realnie poprawić. Ta ustawa jest ważnym krokiem w tym kierunku.

I odpowiadając jeszcze na wniosek grupy posłów, chciałbym podkreślić, że ustawa o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych przyjmowana w 2019 r. odbyła się bez konsultacji z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Szybka ścieżką była przeprowadzona na Stały Komitet Rady Ministrów. Zatem chciałbym tylko dla pewnego porównania ten fakt przytoczyć i wnoszę o to, abyśmy przystąpili, panie przewodniczący, do prac nad tym projektem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, niektórzy nie zauważyli dwóch lat konsultacji tego projektu i debaty nad tym projektem – ale to już każdy musi sam sobie odpowiedzieć na pytanie, czy to jest właściwa postawa.

Natomiast ja teraz proponuję następującą formułę głosowania. Otóż w pierwszej kolejności rozstrzygniemy w zakresie przeprowadzenia wysłuchania publicznego. Ponieważ mamy dwa wnioski, które zostały zgłoszone z różnymi proponowanymi terminami, jeżeli wniosek o przeprowadzenie wysłuchania publicznego zostanie przyjęty, wtedy w drugim kroku podejmujemy decyzję dotyczącą terminu przeprowadzenia tego wysłuchania. Tak jak mówię, są dwa konkurencyjne terminy.

Ale w pierwszej kolejności poddam pod głosowanie wniosek o przeprowadzenie przez Komisję Infrastruktury oraz Komisję Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej wysłuchania publicznego dotyczącego rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw bez określania terminu. Tak jak mówię, jeżeli decyzja zapadnie, termin określimy w drugim kroku.

Bardzo proszę, kto z pań posłanek i panów posłów jest za przyjęciem wniosku o przeprowadzenie wysłuchania publicznego? Bardzo proszę, kto jest za? Przypominam, że głosujemy za pomocą urządzeń elektronicznych. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie.

Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowało 56 osób. Za 28, przeciw 28, nikt się nie wstrzymał. Stwierdzam, że wniosek nie uzyskał większości i nie został podjęty przez Komisję. Wobec tego, szanowni państwo...

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Panie przewodniczący, jest...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, bardzo proszę o to, żeby zachować powagę. Komisje nie podjęły decyzji w tej sprawie.

Głos z sali:

Nie wszyscy moi posłowie mieli dostęp do maszynek...

Posel Artur Jarosław Łacki (KO):

Tak, jasne...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle... Panie pośle... Rozumiem, że pan przewodniczący Andrzej Adamczyk chce zgłosić wniosek o powołanie podkomisji. Tak, panie przewodniczący?

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Ja mam inny wniosek.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale pani poseł, proszę nie krzyczeć, naprawdę... Bardzo proszę, pan przewodniczący.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, jest drugi wniosek o wysłuchanie publiczne. To jest wniosek zgłoszony przez grupę posłów i proszę ten wniosek poddać pod głosowanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Wobec tego, panie mecenasie – zwracam się do pana mecenas z Biura Legislacyjnego – czy forma, którą przyjęliśmy, czyli podjęcie decyzji o wysłuchaniu publicznym, a później o wyznaczeniu terminu, jest właściwa? I czy ten wniosek, który zgłasza pan poseł Adamczyk, na tym etapie powinniśmy rozstrzygać? Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, otóż pan przewodniczący wskazał tryb procedowania. W obliczu tego, że zostały złożone dwa wnioski o wysłuchanie publiczne, miała być podjęta uchwała Komisji o przeprowadzeniu tego wysłuchania publicznego. Ten wniosek nie uzyskał akceptacji, w związku z czym ta sprawa co do terminu przeprowadzenia tego wysłuchania publicznego wydaje się o charakterze wtórnym. Jakkolwiek wskazywane jest w przepisach regulaminu Sejmu, tak jak mówię, uchwała Komisji w sprawie wysłuchania publicznego powinna zawierać wskazanie tego terminu, natomiast w kontekście kwestii o charakterze pierwotnym, czyli proceduralnego wniosku o przeprowadzenie wysłuchania publicznego, to ma charakter techniczny i wtórny – w związku z czym w ocenie Biura Legislacyjnego uznać należy, że uchwała Komisji w sprawie wysłuchania publicznego nie została podjęta.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie mecenasie.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Czy mogę jeszcze jedno zdanie?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pani posłanka Matysiak.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Panie przewodniczący, były dwa wnioski o wysłuchanie publiczne. Bardzo proszę o procedowanie tego w takiej kolejności, w jakiej zostały zgłoszone te wnioski – terminów, których dotyczą – ponieważ okazało się, że my nie do końca wiedzieliśmy, co głosujemy. Pan przewodniczący powiedział, że głosujemy wniosek o wysłuchanie publiczne bez wskazania daty, mimo że regulamin Sejmu jasno wskazuje, że taki wniosek zgłoszony do komisji zawiera jasno: datę, miejsce, termin wysłuchania publicznego. Taki wniosek ja złożyłam do dwóch Komisji, taki wniosek złożyła grupa posłów PiS – a nie debatowaliśmy, nie głosowaliśmy tych wniosków. Bardzo proszę o powtórzenie tego głosowania, także ze względu na to, że pojawili się posłowie, którzy nie mieli dostępu do maszyny do głosowania, bo są zajęte miejsca na sali. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo proszę w kwestii formalnej...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam...

Panie mecenasie, bardzo proszę... Bo odnoszę wrażenie, że pani posłanka nie słuchała po prostu tego, co mówił pan mecenas. Bardzo proszę, panie mecenasie, o wyjaśnienie procesu, w którym byliśmy i co do którego podjęliśmy decyzję. Bardzo proszę.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Proszę o wskazanie...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale pani posłanko... Pani posłanko, bardzo proszę, żeby uspokoić emocje. Ja rozumiem, że czasem wnioski są oceniane przez komisję pozytywnie, czasem komisja nie przychyliła się do wniosków wnioskodawców i trzeba to uszanować, a nie tworzyć jakąś awanturę.

Dlatego bardzo proszę pana mecenas, żeby pan mecenas był uprzejmy wyjaśnić kwestię podejmowania decyzji w sprawie wniosków zgłoszonych przez państwa posłów. Bardzo proszę, panie mecenasie.

Głos z sali:

Dwa wnioski miały być głosowane.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, otóż art. 70a ust. 5 regulaminu Sejmu wskazuje, że to uchwała komisji o przeprowadzeniu wysłuchania publicznego zawiera tę datę i godzinę przeprowadzenia wysłuchania publicznego. To jest szczegół, natomiast wydaje się, że w tym kontekście istotny. W kontekście tego, co pan przewodniczący na wstępie tej procedury wskazał, i braku głosów przeciwnych w sytuacji omówienia postępowania, jakie będzie przez Komisję przeprowadzone, wydaje się, że Komisje zaakceptowały przy braku sprzeciwu ten tryb postępowania. On też nie wydaje się być sprzeczny z regulaminem Sejmu.

Natomiast nic nie stoi na przeszkodzie, żeby pan przewodniczący zdecydował o podjęciu decyzji w sprawie przeprowadzenia kolejnego głosowania w związku z tym drugim wnioskiem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, bardzo proszę... Zgłasza się pan przewodniczący Adamczyk. Proszę bardzo.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, rozpatrujemy dwa różne wnioski. Zasadniczą różnicą, która powoduje, że mamy dwa różne wnioski, jest termin przeprowadzenia wysłuchania publicznego. Dlatego też, panie przewodniczący, obowiązkiem naszym jest przegłosowanie dwóch różnych wniosków.

I proszę, panie mecenasie, nie traktować kwestii terminu wysłuchania publicznego jako kwestii trzecio-, czwartorzędnej albo kompletnie nie mającej znaczenia. To ma kardynalne znaczenie, bo termin wysłuchania publicznego może decydować o tym, czy posłowie akceptują wniosek, czy też nie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan przewodniczący Marek Chmielewski.

Posel Marek Jan Chmielewski (KO):

Bardzo dziękuję.

Państwo przewodniczący, Szanowne Komisje, tu było bardzo wyraźnie powiedziane, co głosujemy. Po pierwsze, czy ma nastąpić wysłuchanie publiczne – ponieważ bardzo trudno byłoby ustalić, który wniosek głosować wcześniej, który termin jest, że tak powiem, priorytetowy. W związku z tym było wyraźnie powiedziane i do wszystkich dotarło, że głosujemy nad ewentualnym wysłuchaniem. Tak to zostało przekazane. Potem, w trakcie głosowania, wszyscy usłyszeli głos przewodniczącego, który mówił wyraźnie – czy wszyscy zagłosowali? Nie było głosów sprzeciwu. Głosowanie zostało zakończone, wyniki zostały podane i na tym powinniśmy zakończyć i przejść do dalszego procedowania.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Czy mogę jeszcze jedno zdanie?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pani posłanko, pani już zabierała trzy razy głos. Są posłowie, którzy się zgłaszają, a jeszcze nie zabierali głosu. Naprawdę, ja bardzo panią proszę o to, żeby uspokoić emocje, bo mamy poważne posiedzenie.

Bardzo proszę, pan poseł Gawron.

Posel Andrzej Gawron (PiS):

Dziękuję.

Panie przewodniczący, na samym początku posiedzenia połączonych Komisji określił pan tryb głosowania. To pan zaproponował, że z powodu tego, że w tych wnioskach Prawa i Sprawiedliwości i drugiej grupy posłów jest odpowiednia, inna data wysłuchania publicznego, będziemy głosować dwa wnioski. Przecież pan sam określił ten tryb. Nie było głosów przeciwnych, nie pytał pan też obsługi prawnej, Biura Legislacyjnego. A więc absolutnie powinniśmy, zgodnie z tym, co pan zaproponował, głosować drugi wniosek posłów Prawa i Sprawiedliwości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Od razu będziemy prostować kłamstwa. Bardzo proszę, panie mecenasie, czy sposób procedowania, który został zaproponowany Komisjom – i nie było wobec tej propozycji sprzeciwu – był przeze mnie konsultowany z Biurem Legislacyjnym? Panie mecenasie, bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Tak, przed posiedzeniem konsultowaliśmy tę kwestię.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie mecenasie.

Proszę nie wprowadzać w błąd Komisji i opinii publicznej, panie pośle – bo to jest nieprawda.

Bardzo proszę, czy ktoś z państwa posłów? Zgłasza się pan poseł Horała. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Marcin Horała (PiS):

Pytanie i propozycja. Pytanie, czy mógłby pan przewodniczący przekazać – bo ani razu ta informacja nie padła publicznie, może nie wszyscy posłowie mogli się zapoznać – na jakie terminy były te wnioski o wysłuchanie publiczne. A uwaga taka, że gdybyśmy po prostu przegłosowali, no to by to trwało dużo krócej niż ta cała dyskusja. Nie wiem, na czym polega problem, czemu nie możemy po prostu wniosków, tak jak zostały złożone... Było zamieszanie na sali, mamy dużo posłów, mamy dużo gości, są dwie Komisje, posłowie zgłaszają, że nie mieli dostępu do maszynek do głosowania. Co stoi na przeszkodzie, żeby po prostu przegłosować to? Nie jest niczym nadzwyczajnym, że w Sejmie w komisjach się głosuje, nie?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ja, panie przewodniczący, pamiętam: „Zróbmy reasumpcję, bo przegramy”. Ale przepraszam bardzo... Ja jakby rozumiem to, że jeżeli ktoś przegrywa głosowanie, to w nim buzuje jakaś emocja. Bo przegrał głosowanie. Ale naprawdę, bardzo proszę nie wprowadzać tych, którzy są na posiedzeniu Komisji, w błąd, nie wprowadzać jakiegoś rozedrgania w zakresie regulaminu – bo Biuro Legislacyjne przed chwilą bardzo wyraźnie określiło ten sposób postępowania – i nie wprowadzać w błąd, że nie było to konsultowane. Pan mecenas powiedział, że było to konsultowane. I zostało to przyjęte bez sprzeciwu. Rozumiejąc to, że jest jakiś żal, to jednak bardzo bym prosił, żeby nie wprowadzać atmosfery, jakby się nie wiadomo co stało. Przegrali państwo głosowanie. Naprawdę były też dwa tygodnie na to, żeby przygotować merytoryczne poprawki. Są te poprawki również zgłoszone – m.in. zgłaszał je pan przewodniczący Adamczyk. To znaczy, że jesteście państwo gotowi do procedowania. Pan minister mówił o tym, że konsultacje w sprawie tego projektu trwały dwa lata. I teraz wprowadzanie atmosfery jakiejś nerwowości, która ma skomplikować prace merytoryczne, która ma nie pozwolić na to, żeby posłowie przygotowani do procedowania wypowiedzieli się w temacie przepisów, jest naprawdę dalekie od tego, co obywatele powinni obserwować na posiedzeniach Komisji.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Michał Krawczyk.

Posel Michał Krawczyk (KO):

Ja się przychylam do głosu pana przewodniczącego Suchonia. Został zaproponowany sposób procedowania, nie było sprzeciwu Komisji. Sposób procedowania jest zaakceptowany i wcześniej skonsultowany z Biurem Legislacyjnym.

Panie przewodniczący, przejdźmy do dalszego rozpatrywania projektu ustawy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Czy są jeszcze... Zgłasza się pan poseł Pejo, bardzo proszę.

Posel Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Ja składam wniosek formalny o przejście do procedowania, tak jak pan przewodniczący przed chwilą zaproponował – ale zgodnie z zaproponowanym porządkiem, a więc przegłosowaniem drugiego wniosku. Dokładnie tak było.

Bardzo proszę.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Cały czas pan przewodniczący nie podał dat tych wysłuchań publicznych ze złożonych wniosków.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pani posłanko Matysiak, umówiliśmy się na pewne zasady. Tą umową jest regulamin Sejmu. Pani, jak rozumiem, zaakceptowała regulamin Sejmu, a teraz notorycznie łamie tę umowę. Bardzo panią proszę, jeżeli pani chce zabrać głos po raz piętnasty, szesnasty, dwudziesty, dwudziesty pierwszy, bardzo proszę podnieść rękę. Naprawdę, podnosi pani rękę – udzielam pani głosu. Bardzo proszę.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Panie przewodniczący, ja poproszę o to, żeby pan poinformował posłów z Komisji, jak wyglądały wnioski o wysłuchanie publiczne złożone przez posłów – mój wniosek, ale też wniosek grupy posłów PiS – ponieważ Komisje nie wiedzą, jakie daty były w tych wnioskach. Nie poinformował pan o tym przed głosowaniem i faktycznie trudno było podjąć decyzję, który z tych wniosków popieramy. Bardzo proszę o taką informację ze strony pana przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Rozumiem, że to kolejny statement polityczny na TikToka czy na X. Pozdrawiamy bardzo serdecznie widzów...

Pani posłanko, naprawdę zachęcam do odtworzenia początku posiedzenia, zapoznania się i wysłuchania jeszcze raz tego, co mówili panowie mecenasi z Biura Legislacyjnego o tym, że procedura była jasna, czytelna, że jest określona i zgodna z regulaminem, i była konsultowana, a informacje, które zostały podane, były podane czytelnie, w taki sposób, że każdy, kto słuchał, mógł podjąć taką decyzję, jaką uważa za stosowne. Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, pan poseł Pejo zgłosił wniosek formalny. Tak, to jest wniosek formalny. Poddam ten wniosek pod głosowanie. Panie pośle, rozumiem, że pan... Tak, pan poseł składa wniosek formalny o zakończenie dyskusji i przejście do rozpatrywania...

Posel Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Ja złożyłem wniosek formalny, panie przewodniczący, o przejście do dalszego procedowania i głosowania nad drugim wnioskiem. To jest wniosek formalny.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale którym drugim wnioskiem, panie pośle?

Posel Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Złożonym przez grupę posłów Prawa i Sprawiedliwości.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale to, panie pośle...

Posel Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Tym wnioskiem...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, to jeszcze raz – rozpoczęliśmy procedowanie i wniosek o przeprowadzenie wysłuchania publicznego nie uzyskał większości. Nie wiem, czy pan poseł był na głosowaniu... Sprawdźmy.

Posel Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Jest drugi wniosek. Ja złożyłem wniosek formalny o...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale panie pośle, jeszcze raz – to jest dokładnie ta sama sprawa. To jest dokładnie ta sama sprawa. Poddam pod głosowanie pański wniosek o przejście do procedowania, czyli do rozpatrywania ustawy.

Posel Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Panie przewodniczący, ja jasno zakomunikowałem, jaka jest treść mojego wniosku. Zgłaszam wniosek formalny o przegłosowanie drugiego wniosku zgłoszonego przez posłów Prawa i Sprawiedliwości.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Poproszę jeszcze raz pana mecenas – ponieważ ja nie rozumiem wniosku pana posła, dlatego że pan poseł odnosi się do wniosku, który został przegłosowany. Panie mecenasie, czy ja dobrze rozumiem, że podejmując decyzję dotyczącą wysłuchania publicznego, Komisje w tej sprawie podjęły decyzję? Czy ja dobrze rozumiem? Panie mecenasie, bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Tak, w mojej ocenie Komisje podjęły decyzję co do wysłuchania publicznego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, sygnalizował chęć zabrania głosu pan przewodniczący Andrzej Adamczyk w sprawie powołania podkomisji. Czy pan poseł chce złożyć ten wniosek?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Tak. Składam wniosek o powołanie podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw – projektu zawartego w druku sejmowym nr 2700. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Wobec tego poddam pod głosowanie wniosek o powołanie podkomisji. Szanowni państwo, bardzo proszę, żeby teraz wykazać się uwagą. To będzie decyzja Komisji dotycząca powołania podkomisji. Jeżeli Komisje podejmą decyzję, wtedy wyznaczymy parytety dotyczące reprezentacji w tej podkomisji. Czy jest sprzeciw wobec tej procedury? Już będę... Nie słyszę sprzeciwu.

Szanowni państwo, wobec tego poddam pod głosowanie wniosek dotyczący powołania podkomisji nadzwyczajnej. Bardzo proszę, kto jest za przyjęciem wniosku? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Uwaga – pytam, czy wszyscy państwo oddali głos. Dziękuję bardzo. Nie słyszę, żeby ktoś nie oddał głosu i miał problemy z maszynką do głosowania. Bardzo dziękuję. Wobec tego zamykam głosowanie.

Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowało 58 osób. Za przyjęciem wniosku 28, przeciw 30. Stwierdzam, że wniosek nie uzyskał większości.

Szanowni państwo, wobec rozstrzygnięcia wniosku o przeprowadzenie wysłuchania publicznego, który to wniosek nie uzyskał większości, wobec rozstrzygnięcia wniosku o powołanie podkomisji nadzwyczajnej, który to wniosek nie uzyskał większości, przechodzimy do punktu porządku obrad dotyczącego rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2700).

Szanowni państwo, zanim przejdziemy do rozpatrywania szczegółowego, biorąc pod uwagę to, że dyskusja w zakresie pierwszego czytania na posiedzeniu plenarnym Sejmu miała wymiar wyłącznie parlamentarny, ja teraz bardzo proszę – jeżeli jest ktoś z naszych partnerów społecznych, kto chciałby zabrać głos w reżimie czasowym, który ustaliliśmy na początku, i chciałby przedstawić kluczowe punkty czy też stanowisko, to to jest ten moment, żeby również zabrać

głos i przedstawić te informacje. Czy ktoś z naszych partnerów społecznych chciałby zabrać głos? Jest jedno zgłoszenie, jest drugie zgłoszenie... Trzecie, czwarte zgłoszenie... Piąte zgłoszenie, szóste zgłoszenie, siódme zgłoszenie, ósme zgłoszenie... Bardzo proszę podejść do pani przewodniczącej Krystyny Sibińskiej – wszystkie te osoby, które chcą się zapisać, z wyjątkiem pani, która zabierze głos jako pierwsza.

Tak. Proszę się przedstawić do mikrofonu. A teraz bardzo proszę tych z państwa... Tak jak mówiłem, czas wyznaczam na trzy minuty. I bardzo proszę o to, żeby wszystkie organizacje, które są obecne, mogły zabrać głos i wyrazić swoją opinię dotyczącą tego projektu – bez politycznej awantury, którą przed chwilą niestety widzieliśmy.

Bardzo proszę, zaczyna pani. Bardzo proszę się przedstawić.

Prezes Stowarzyszenia Wykluczenie Transportowe Iwona Budych:

Dzień dobry, Iwona Budych, Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe.

Na wstępie chciałabym powiedzieć, że rzeczywiście od ponad dwóch i pół roku uczestniczymy w dyskusji o reformie transportu publicznego. W tym czasie wielokrotnie słyszeliśmy, że projekt ma być przełomem, że ma być odpowiedzią na wykluczenie transportowe, że ma stworzyć system bardziej spójny, bardziej efektywny i bardziej dostępny dla mieszkańców. Dlatego dzisiaj nie chcę mówić o pojedynczych przepisach, chcę mówić o tym, czy państwo polskie jest przygotowane na wdrożenie zmian, które samo proponuje. Bo reforma nie kończy się w dniu głosowania. Reforma zaczyna się w dniu wejścia w życie ustawy. I właśnie wtedy pojawiają się pytania, na które ten zaproponowany projekt nie daje odpowiedzi. Przez ostatnie lata my jako Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe odwiedziliśmy dziesiątki samorządów, rozmawialiśmy z organizatorami transportu, urzędnikami, przewoźnikami i mieszkańcami. Wiemy, jak wygląda rzeczywistość. W wielu gminach sprawami transportu zajmuje się jedna osoba. Czasem jest to osoba, która równocześnie odpowiada za drogi, inwestycje, ochronę środowiska i zamówienia publiczne. W wielu powiatach nie ma wyspecjalizowanych zespołów transportowych. W wielu urzędach marszałkowskich już dzisiaj brakuje ludzi zajmujących się planowaniem przewozów. A teraz proponujemy system, który wymaga stworzenia nowych dokumentów planistycznych, nowych procedur uzgodnieniowych, nowych mechanizmów odwoławczych i nowych zależności pomiędzy szczeblami administracji.

Pytanie zasadnicze brzmi – kto to wszystko będzie realizował? Bo nie wystarczy napisać w ustawie, że powstanie schemat sieci komunikacyjnej województwa. Trzeba go jeszcze przygotować, zaktualizować, skonsultować, uzgodnić, a później stale dostosowywać się do zmieniającej się rzeczywistości. Powstają nowe osiedla, nowe zakłady pracy, zmieniają się kierunki dojazdów mieszkańców. Transport publiczny musi reagować szybko. Tymczasem projekt tworzy system, który może okazać się znacznie mniej elastyczny niż obecnie.

Kolejną kwestią jest finansowanie. Projekt zakłada nowe zadania, nowych potencjalnych beneficjentów funduszu, nowe instrumenty wsparcia, możliwości finansowania transportu na żądanie, nowe obowiązki planistyczne, a nie odpowiada na podstawowe pytanie – czy za tym wszystkim pójdą odpowiednie pieniądze? Od sześciu lat dopłata do wozokilometra pozostaje na poziomie trzech złotych. Przez ten czas wzrosły koszty pracy, koszty energii, koszty paliwa, koszty zakupu i utrzymania taboru. Realna wartość tej dopłaty jest dziś znacznie niższa niż w momencie wprowadzenia funduszu. Jednocześnie projekt nie przewiduje mechanizmu waloryzacji. Nie daje też pewności, że zwiększony zakres zadań zostanie pokryty zwiększonym finansowaniem. A przecież transport publiczny nie funkcjonuje dzięki ustawom. Funkcjonuje dzięki pieniądзом przeznaczanym na kursujące autobusy i pociągi.

Jest jeszcze jeden aspekt tej reformy. Przez cały proces prac mówiono o walce z wykluczeniem transportowym. Tymczasem w projekcie zabrakło rozwiązania problemów, które branża sygnalizuje od lat. Nie rozwiązano kwestii ulg ustawowych pomiędzy transportem kolejowym i autobusowym, nie rozwiązano problemu chronicznego niedoboru kierowców, nie przedstawiono mechanizmów pozwalających organizatorom skuteczniej reagować na wzrost kosztów, nie odpowiedziano na pytanie, jak samorządy mają utrzymać rozwój transportu przy stale rosnących wydatkach.

Natomiast bardzo szczegółowo opisano procedury i tutaj pojawia się nasza największa obawa. Po dwóch i pół roku prac możemy stworzyć system bardziej skomplikowany niż obecnie, system wymagający większej liczby analiz, opinii i uzgodnień, ale niekoniecznie system, który będzie skuteczniej dostarczał mieszkańcom transport publiczny. A skutków tego nie odczuje

ministerstwo, nie odczuje ich Sejm, nie odczują ich autorzy projektu. Odczują je mieszkańcy, uczeń czekający na autobus do szkoły...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Prezes Stowarzyszenia Wykluczenie Transportowe Iwona Budych:

Ale jeszcze nie skończyłam. Proszę...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, ale naprawdę...

Prezes Stowarzyszenia Wykluczenie Transportowe Iwona Budych:

Trzydzieści sekund...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę... Bardzo proszę, pan Zdzisław Szczerbaciuk. Panie prezesie, bardzo proszę.

Poseł Marek Wesoły (PiS):

Ale serio w połowie zdania pan to przerwał? Ale w połowie zdania? Naprawdę?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle...

Poseł Marek Wesoły (PiS):

Ale bez przesady. No w połowie zdania?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, ale bardzo proszę...

Poseł Marek Wesoły (PiS):

Nie może pan kończyć w połowie zdania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale bardzo proszę o to, żeby się uspokoić. Pani miała dużo więcej czasu...

Poseł Marek Wesoły (PiS):

Proszę prowadzić to posiedzenie z poszanowaniem strony społecznej.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

I właśnie szanuję.

Poseł Marek Wesoły (PiS):

Pan nie jest tutaj bogiem. Tu jest pełno ludzi...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

W przeciwieństwie do pana szanuję. Nie tworzę politycznej awantury.

Poseł Marek Wesoły (PiS):

Nie szanuje pan ludzi, którzy przyjechali do Warszawy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę uspokoić się i opanować nerwy.

Poseł Marek Wesoły (PiS):

Bardzo pana proszę o przyzwoite prowadzenie posiedzenia Komisji – po to jest pan przewodniczącym.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo panu dziękuję.

Bardzo proszę, pan prezes Szczerbaciuk.

Prezes Stowarzyszenia Wykluczenie Transportowe Iwona Budych:

Ja chciałam jeszcze na koniec powiedzieć jedno...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, czas kontroluje i prowadzi pani przewodnicząca Krystyna Sibińska. Pół minuty przed zakończeniem będzie taki dźwięk, żeby przypomnieć, że należy zmierzać do końca, dobrze? Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pan prezes.

Prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Zdzisław Szczerbaciuk:

Panie przewodniczący, ja chciałbym się zatrzymać na meritum, jak by to powiedzieć, legislacji. Unia Europejska w 2007 r. przyjęła rozporządzenie 1370, w którym określiła zasady funkcjonowania publicznego transportu w Unii Europejskiej, na całym obszarze. Polska w 2010 r. przejęła ustawę, która przez sześć, a w zasadzie przez dziesięć pierwszych lat, do uchwalenia funduszu, była uważana przez jednostki samorządu terytorialnego za nieobowiązującą. Taka była rzeczywistość. Czyli mieliśmy prawo, w przypadku którego większość stwierdzała, że go nie ma. Proszę państwa, oczywiście każdy kraj ma prawo określić warunki funkcjonowania. Ja chciałbym tylko zwrócić uwagę w imieniu przedsiębiorców – rozporządzenie 1370 było związane z prawem przedsiębiorców do dostępu do rynku, proszę państwa, i było temu poświęcone. Tam zostały opracowane zasady, na jakich można i trzeba organizować publiczny transport i wybierać operatorów. Natomiast, proszę państwa, ku memu zdziwieniu, projekt przewiduje coś odmiennego. W zasadzie chce się wprowadzić systemy zarządzania jednoosobowego poprzez to, że chce się dać marszałkom uprawnienia władcze z lat 50. XX w. I w zasadzie chce się odejść od wyboru publicznego transportu. Ja, proszę państwa, przez ostatnie dwa lata zrobiłem analizę wszystkich umów i stwierdziłem, że generalnie środki nie szły zgodnie z rozporządzeniem 1370.

Już kończę. Zmartwienie naszych członków jest takie, żeby po prostu w tej ustawie zagwarantować dostęp i sądową kontrolę działania organów administracji, które organizują przewozy. Jeżeli sądowej kontroli nie ma, to znaczy, że system będzie korupcyjogeny. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo dziękuję.

Poproszę teraz pana Krystiana Zielińskiego. I bardzo też proszę, żebyście państwo przedstawiali się, jaką reprezentujecie instytucję. Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego Krystian Zieliński:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, wszyscy zebrani goście, panowie ministrowie, jestem dyrektorem departamentu transportu w województwie małopolskim i dosłownie chciałbym się odnieść szybciorzecz do trzech kwestii. Oczywiście projekt jako taki całościowo jest potrzebny, natomiast chciałbym wskazać przede wszystkim dla posłów z Małopolski trzy konkretne elementy, które bardzo uderzają w system komunikacyjny publicznego transportu zbiorowego, który codziennie dowozi pasażerów do głównych centrów przesiadkowych, do centrum pracy i szkolnictwa, jakim jest Kraków, ale również Tarnów.

Szanowni państwo, pierwsza kwestia. Na forum marszałków w Krakowie, które się odbyło, projekt zakładał drabinę, piramidę, która wskazywała województwo na pierwszym miejscu – jako pierwsze, nie jako trzecie – w rozumieniu pierwszego punktu. I nasz postulat dotyczy tego, by jednak to, co było przedstawione na forum marszałków, funkcjonowało w tej piramidzie, czyli województwa jako pierwsze. Na przykładzie Małopolski, szanowni państwo, w pierwszym kwartale tego roku przewieźliśmy 2,5 mln pasażerów. Jeżeli chodzi o całą siatkę małopolskich linii dowozowych, jest obsługiwanych 117 gmin ze 183 na terenie województwa małopolskiego. 22 powiaty są obsługiwane i chcemy tę siatkę dalej rozwijać. W przypadku zapisu kolejnego, dokładnie finansowania przewozów po terenie miast powyżej 100 tys. mieszkańców, ten zapis dla Małopolski oznacza tyle, że wszystkie linie dowożące pasażerów do Krakowa muszą stać na rogatkach na granicach miasta i pasażerów przerzucić do innych środków komunikacji. Pasażer wybiera bezpośrednie połączenie, konkretne połączenie. W naszym przypadku centrum – jeżeli ktoś dojeżdża do Krakowa – to jest po prostu dworzec autobusowy MDA w Krakowie. W przypadku Tarnowa – do Tarnowa wjeżdża prawie 20 linii, obsługując prawie cały powiat tarnowski. 203 tys. mieszkańców w powiecie tarnowskim i 700 tys. rocznie sprzedanych biletów. To pokazuje, na przykładzie powiatu tarnowskiego, na przykładzie miasta Tarnowa, że jeżeli nie będziemy mogli finansować tych przewozów, a oferta komunikacji miejskiej nie będzie

dostosowana do tych potrzeb przejęcia pasażerów, to nasz model, jak również cały projekt tej ustawy w tym przedmiocie zepsuje obecną sytuację...

Na koniec najważniejszy element – to jeszcze wprowadzenie kwestii dotyczących powierzenia roli organizatora innym samorządom. O to też byśmy prosili, by ten zapis troszeczkę zmienić i dać możliwość wymiany pomiędzy organizatorami swoich zadań, możliwość zlecania swoich zadań innym organizatorom. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Pan Wojciech Sienicki.

Prezes zarządu PKS NOVA SA Wojciech Sienicki:

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, ja reprezentuję Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, ale reprezentuję też publiczną spółkę transportu autobusowego w województwie podlaskim. To jest spółka, która zatrudnia ponad 550 osób. Mamy 300 autobusów. I zarówno my, nasi pracownicy, jak i mieszkańcy województwa podlaskiego, które jest województwem z największym albo z jednym z największych wykluczeń transportowych w Polsce – o tym właśnie mówią badania, które przytoczył tutaj pan przewodniczący – czekamy na tę ustawę. Może ona nie jest idealna, może można coś jeszcze poprawić, może w przyszłości coś można poprawić, ale uważamy, że przekazanie kompetencji organizacji transportu publicznego na poziom wojewódzki jest najbardziej słusznym rozwiązaniem – dlatego że nie wyobrażamy sobie, żeby tę komunikację publiczną załatwiać na terenie gmin czy powiatów. To są za małe obszary. Tam po prostu nie da się tego zrobić, bo zbyt jest wielu decydentów. My zaproponowaliśmy panu marszałkowi naszego województwa zintegrowany system transportowy, który polega na tym, że z każdej gminy do każdej gminy można będzie dojechać. Co prawda z przesiadkami, ale z każdej gminy do każdej gminy. Mamy 119 gmin w województwie. Z każdego powiatu do każdego powiatu z jedną przesiadką. I jest to po prostu system, który załatwi największą część tego wykluczenia transportowego. Oczywiście myślimy również o transporcie na żądanie jako uzupełnienie tego, ale uważamy, że tylko marszałek, planując zintegrowaną sieć, może po prostu z tym wykluczeniem skutecznie walczyć.

Dlatego bardzo prosimy, żeby jak najszybciej uchwalić tę ustawę, bo czekają na to nasi mieszkańcy województwa, czekają nasi pracownicy, którzy od wielu, wielu lat pracują w tej firmie. Uważamy, że to jest dobre rozwiązanie. Oczywiście musimy też wskazać to, co już było dzisiaj mówione – te 3 zł za wozokilometr, które było w 2020 r. być może jakimś znaczącym dodatkiem, dzisiaj, przy tej inflacji 45–50% realnie, jest niestety już warte 2 zł. Czyli nie tylko ustawa, ale wydaje nam się, że również większe finansowanie tych systemów byłoby właściwe. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo dziękuję.

I poproszę – pan Tomasz Hajnos.

Prezes zarządu Hoper Zasoby sp. z o.o. Tomasz Hajnos:

Dzień dobry. Szanowni państwo, nazywam się Tomasz Hajnos i reprezentuję platformę e-podróżnik.pl oraz dostawcę usług transportu na żądanie, firmę Hoper. Mamy wieloletnie doświadczenie we wdrażaniu usług transportu na żądanie w różnych regionach Polski, dlatego z dużą uwagą śledziłem pracę nad projektem zmian.

Mam kilka uwag i pytań dotyczących transportu na żądanie. Po pierwsze, jeśli chodzi o interpretację 20 przejazdów na żądanie – ten zapis w art. 11d¹ ust. 2 to jest kluczowa kwestia wymagająca pilnej odpowiedzi. Zapis jest niejednoznaczny, nie wiadomo, czy chodzi o 20 fizycznych kursów miesięcznie na gminę, czy o 20 obszarów linii transportu na żądanie, na których można realizować dowolną liczbę przejazdów. Chciałbym prosić o oficjalną interpretację tego zapisu, bo konsekwencje obu wariantów są diametralnie różne. Jeśli chodziłoby o 20 fizycznych kursów miesięcznie, to pozwolę sobie pokazać, co to oznaczałoby w praktyce. Gmin uprawnionych do organizacji transportu na żądanie według założeń – to jest wiejskich i miejsko-wiejskich – jest w Polsce 2177. Maksymalna dopłata przy takim rozumieniu, czyli 20 kursów razy średnio 10 km na kurs i przy dopłacie w wysokości 1,15 zł na kilometr, wyniosłaby 230 zł miesięcznie na gminę. Łączna maksymalna dopłata dla wszystkich gmin w Polsce rocznie wyniosłaby ok. 6 mln zł. Tymczasem pula środków funduszu przeznaczona na transport na żądanie to 10% z całej wartości funduszu,

czyli ponad 100 mln zł. Oznacza to, że nawet gdyby wszystkie uprawnione gminy jednocześnie organizowały transport na żądanie i w pełni wykorzystywały limit 20 kursów miesięcznie, wykorzystalibyśmy zaledwie ok. 5% środków przeznaczonych na ten cel. Trudno sobie wyobrazić, żeby taka była intencja ustawodawcy, ale jeśli tak, to przepis ten po prostu wymaga pilnej korekty – bo w takiej formie transport na żądanie jako instrument polityki transportowej nie ma racji bytu.

Po drugie, brak składnika za gotowość w modelu rozliczeniowym. Operator transportu na żądanie ponosi koszty również, gdy czeka na zamówienie. Stawka wyłącznie za kilometr nie pokrywa kosztów stałych operatora. Nie da się policzyć opłacalności biznesu bez wprowadzenia stawki za gotowość. Dlatego postuluję dwuskładnikowy model – za wozokilometr oraz za wozogodzinę gotowości.

Po trzecie, brak wymogu wieku pojazdów wykonujących transport na żądanie. Dla autobusów na liniach z funduszu projekt wprowadza wymóg: nie starszy niż 20 lat od 2028 r. Dla samochodów osobowych realizujących transport na żądanie nie ma żadnego wymogu.

Po czwarte, brak możliwości stosowania ulg ustawowych w transporcie na żądanie. Projekt wyłącza stosowanie ulg ustawowych, na przykład dla seniorów, osób niepełnosprawnych, uczniów w przejazdach na żądanie. To oznacza, że transport na żądanie de facto wyklucza właśnie te grupy, które mają największe potrzeby transportowe i są głównym celem reformy. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

I poproszę – pan Mateusz Jabłoński.

Ekspert Związku Powiatów Polskich Mateusz Jabłoński:

Dzień dobry, szanowni państwo. Mateusz Jabłoński, Związek Powiatów Polskich.

Tak jak tutaj to padło, ten projekt diametralnie przebudowuje obecnie obowiązującą ustawę o publicznym transporcie zbiorowym. My braliśmy udział w pracach nad tym projektem. Nie mogę powiedzieć, że nie dostrzegamy pozytywów, bo oczywiście odejście od pierwotnie zakładanej koncepcji centralizacji, skupiającej się w rękach marszałka województwa, oraz wprowadzenie w miejsce tego małych schematów sieci komunikacyjnych czy też zmiana hierarchii finansowania z funduszu poprzez zmianę jej kolejności i usunięcie tej uprzywilejowanej pozycji województwa jako pierwszego w kolejce – to oceniamy pozytywnie. Tak jak wspominałem, my ten projekt bardzo wnikliwie analizowaliśmy, przygotowaliśmy w związku z tym pakiet 12 uwag, one były przesyłane do Komisji. Ja mam również je ze sobą, jeżeli ktoś z państwa posłów albo posłanek będzie zainteresowany, oczywiście przekażę do zapoznania się. I też z uwagi na ograniczony czas przedstawię skrótowo te najważniejsze propozycje.

Jeżeli chodzi o połączenia między miastami stanowiącymi siedziby władz powiatów a miastami wojewódzkimi, tutaj wydaje się, że to jest taka mała korekta, ale należałoby poprawić spójnik „lub” na spójnik „i”, bo w tym przypadku zapewnione będzie połączenie tylko z jednym z miast – w przypadku chociażby województwa lubuskiego czy kujawsko-pomorskiego. Należałoby też zapewnić połączenia między miejscowościami stanowiącymi siedziby graniczących ze sobą powiatów, nawet jeśli powiaty te znajdują się w różnych województwach – bo obecnie te połączenia uniemożliwiają osobom, które chciałyby się dostać z powiatu w jednym województwie do drugiego województwa... Trasa w zasadzie musiałaby być wyznaczona z tego miasta powiatowego do siedziby jednego województwa, potem do siedziby drugiego województwa i potem dopiero do drugiego miasta powiatowego.

Przede wszystkim mamy tutaj poprawkę dotyczącą uzgadniania zmian rozkładu jazdy. W tym momencie ten przepis nakazuje uzgadnianie z marszałkiem każdej zmiany rozkładu jazdy, w tym wynikającej z przyczyn zarówno niezależnych, jak i zależnych od przewoźnika. My tutaj uważamy, że takie uzgadnianie jest zasadne, ale w odniesieniu do połączeń kolejowych. Bo tak logicznie rzecz biorąc, wszelkie remonty, modernizacje wymagałyby uzgadniania tego z marszałkiem, a to by mogło paraliżować publiczny transport zbiorowy.

Mamy też liczne, tak jak w przypadku tej pierwszej, poprawki redakcyjne – one mogą tutaj zaważyć o interpretacji tych przepisów.

I tutaj też, jeżeli chodzi o uprawnienia marszałka jako integratora – zostało obecnie wskazane, że zapewnia on integrację. Tutaj uważamy, że powinno być to doprecyzowane w ten sposób, że zapewnia integrację systemem taryfowo-biletowym połączeń komunikacyjnych różnych rodzajów transportu, a nie w całym zakresie tego pojęcia. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

I pan Patryk Wild, bardzo proszę.

Wiceprezes zarządu Stowarzyszenia „Tak dla CPK” Patryk Wild:

Dzień dobry. Patryk Wild, Stowarzyszenie „Tak dla CPK”.

My jako stowarzyszenie jesteśmy oczywiście zainteresowani nie tylko poprawą jakości infrastruktury dla publicznego transportu, ale też, a może przede wszystkim nawet, poprawą jakości organizacji tego transportu w Polsce, który oczywiście tej poprawy wymaga. I w tym zakresie pozytywnie patrzymy na samą próbę podjęcia reformy tego systemu. Naszym zdaniem ta próba ma pewne pozytywne cechy, natomiast ma też cechy negatywne. I ma też zupełnie niedotknięte, a dosyć ważne elementy. I o tych trzech elementach, ze względu na to, że mam tylko trzy minuty, chciałem powiedzieć.

To, co w tej ustawie widzimy jako coś pozytywnego, to próba określenia standardu minimum. Tylko że to jest próba nieudana. Bo ten standard minimum, żeby mógł funkcjonować, musi być obowiązkowy. A w tym zakresie i w tych zapisach ten standard w ogóle nie jest obowiązkowy. Jedynie wygląda na to, że dofinansowywać będzie można usługi, które ten standard spełniają. A tak naprawdę każdy obywatel Polski powinien mieć zagwarantowany pewien minimalny standard usług, żeby z gminy do powiatu dojechać kilka razy dziennie i podobnie do województwa.

To, co jest bardzo negatywnym elementem, naszym zdaniem, to przeniesienie decyzji o dofinansowaniu, czyli realizacji tego standardu, na polityka z urzędnika. Bo jednak wojewoda jest urzędnikiem państwa polskiego, który powinien dbać o standardy na poziomie całego kraju. Kiedy przenosimy to na polityków, to się pojawia 16 różnych standardów. W każdym województwie może być on inny. I to jest uderzenie w unitarny charakter państwa polskiego – nie mówiąc już o tym, że marszałek województwa jest przecież w tym układzie również beneficjentem środków, które będzie rozdzielał, co jest systemową wadą. Tak po prostu nie powinno być. A więc naszym zdaniem te kompetencje przydziału środków powinny pozostawać cały czas na poziomie wojewodów.

Oprócz tego jest wiele innych elementów. Na przykład wydaje się, że na poziomie wojewódzkim pierwszeństwo w organizowaniu przewozów powinien mieć transport kolejowy, a nie transport autobusowy. A znam takie województwa, gdzie jest prawdopodobne przekazywanie po prostu środków na autobusy sobie, żeby ograniczyć transport kolejowy.

I wreszcie na końcu to, czego najbardziej brak w tej ustawie – uporządkowania tej najbardziej zdumiewającej rzeczy w publicznym transporcie zbiorowym w Polsce. Są różne ulgi na autobusy i różne ulgi na koleje. To tak, jakby w jakimś mieście były różne ulgi na tramwaje i na autobusy w ramach jednego systemu. To po prostu trzeba wrzucić w ustawie jako jeden pakiet ulg na publiczny transport zbiorowy. To jest największy brak. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

I poproszę – pan Daniel Złamał.

Przedstawiciel Związku Samorządów Polskich Daniel Złamał:

Dzień dobry państwu. Ja jestem praktykiem, jestem przewodniczącym zarządu powiatowego związku gminnego w Mińsku Mazowieckim. Dostałem zaproszenie przez Związek Samorządów Polskich, aby uczestniczyć w tym spotkaniu.

Ja po prostu chciałem zwrócić uwagę na czas, w jakim jesteśmy. Już mamy połowę lipca, a musimy się szykować z tym, co wejdzie od przyszłego roku i przygotować chociażby przetargi i samą dokumentację aplikującą o dopłaty.

I tutaj chciałbym jak gdyby zwrócić uwagę na takie słabe punkty. Chociażby plan transportowy – obowiązek w tej ustawie nadal spoczywa na powiatach. Trzeba to zaktualizować, żeby się te terminy nie rozjechały. Może trzeba wyłączyć w tym roku na przykład obowiązek aktualizacji tych planów transportowych lub w ogóle procedowania?

Chciałem zapytać też, jak ma wyglądać konkretnie schemat połączeń – bo żadnego rozporządzenia do tego nie było – żeby spełnić wymóg aplikowania o tę dopłatę. Czy będą jakieś wytyczne, czy wystarczy w formie graficznej załącznik do wniosku? Czekamy też na takie dokumenty, żeby można było mieć pewność pozyskania dopłat do przewozów.

Taka uwaga jeszcze – tu już była poruszana – co do uzgodnienia rozkładu jazdy z marszałkiem, uważam, że to powinno być tylko takie bardziej zachowawcze stwierdzenie, natomiast żeby

też była pełna autonomia. Bo czasami są linie, które idą w jakiejś wiązce koordynacyjnej, kilka na wspólnym odcinku – i żeby nie było tak, że wszystkie muszą na jedną godzinę przyjechać. Mamy nadzieję właśnie, że tu będzie pełna elastyczność w tym nowym systemie.

Też co z połączeniami obwodowymi? To są takie połączenie gmina–gmina z pominięciem miasta powiatowego. Czy one też zostaną włączone do systemu dopłat? Dowożą do kolei na przykład, ale nie jadą przez miasto centralne, powiatowe.

Jeśli chodzi o organizację transportu przez marszałka w nowych zapisach, ja uważam, że to jest krok w dobrym kierunku, gdyż efekt skali dopiero będzie jak gdyby generował właściwe oszczędności w zakresie transportu, jeżeli będziemy robić to systemowo. Natomiast brakuje mi jak gdyby wskazania w ustawie, że marszałek jest rzeczywiście gospodarzem tego tematu. Nadal ten transport jest rozdrobniony, bo nie wiadomo, czy za organizację odpowiada gmina, powiat, czy marszałek. Dobrze by było, żeby w tej ustawie był gospodarz tematów w postaci Ministerstwa Infrastruktury, który zleca na przykład konkretne trasy marszałkom. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

I pan Mikołaj Cendro, bardzo proszę.

Ekspert ds. transportu Polskiej Rady Organizacji Młodzieżowych Mikołaj Cendro:

Dzień dobry. Mikołaj Cendro, ekspert do spraw transportu Polskiej Rady Organizacji Młodzieżowych.

Szanowni państwo przewodniczący, Szanowne Komisje, szanowni goście, chciałbym podziękować na początku za możliwość zabrania głosu. Jeżeli chodzi o zmiany wprowadzane przez tę nowelizację, one nie są idealne i nigdy nie będą. Jednakże warto zwrócić uwagę na to, że mamy do czynienia w Polsce z bardzo dużym problemem wykluczenia komunikacyjnego młodzieży, która codziennie musi dojeżdżać do szkół i także poza obszarem edukacyjnym chciałaby dojeżdżać do większych miast, żeby móc rozwijać się także społecznie. Te zmiany, tak jak wspomniałem, nie zawsze idealne, muszą być procedowane, żeby transport zbiorowy rozwijał się, żeby umożliwić młodzieży dojeżdżanie do szkół, do większych miast. Bo dziecko, 15-latek czy 10-latek, które chciałoby w przyszłości rozwijać swoją edukację, nie ma możliwości wyboru tego, gdzie mieszka, nie ma wpływu na to, gdzie się urodziło. A zabieranie tej szansy poprzez to, że nie ma możliwości dojazdu, jest tutaj rażąco niesprawiedliwe społecznie. I każde wprowadzane zmiany, które polepszą sytuację transportową, powinny być właśnie procedowane jak najszybciej – żeby tych szans nie odbierać. Bo te szanse utracone w przypadku na przykład braku możliwości wyboru liceum, bo nie mamy do niego dojazdu, to jest szansa utracona najczęściej bezpowrotnie. A utracone szanse bezpowrotnie wśród młodzieży to jest wartość stracona, której nie da się już potem odzyskać, także dla polskiego państwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pan Radosław Włoszek – o ile dobrze przeczytałem. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Kolei Małopolskich sp. z o.o. Radosław Włoszek:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, panie ministrze, państwo posłowie, Radosław Włoszek, Koleje Małopolskie.

Ja w związku z tym, że dyrektor Zieliński zabrał już głos, mogę powtórzyć wnioski, które zaproponował nasz organizator, czyli województwo małopolskie. Natomiast w Małopolsce zbudowaliśmy – tylko uzupełniając wypowiedź – system kolejowo-autobusowy, który obsługuje ponad 22 mln pasażerów w tym roku. To nie jest tylko ta kwestia, która tutaj była podnoszona, czyli kwestia codziennego dotarcia uczniów do szkół, codziennego dotarcia do pracy milionów mieszkańców Małopolski do Krakowa. Małopolska to także 29 mln turystów, którzy ją odwiedzają. Ten system pozwala nie tylko korzystać każdego dnia, ale także zwiedzać i napędzać gospodarkę danego regionu.

Żeby nie przedłużać, mogę powtórzyć wniosek pana dyrektora z Podlasia – jeśli dobrze zapamiętałem – czyli kwestię 3 zł za wozokilometr.

A także kwestia, o której teraz powiedział pan ekspert – czas, który mamy na wdrożenie tego, z punktu widzenia zakładu pracy, który ma tysiąc pracowników i musi w tym bardzo krótkim okresie wdrożyć te wszystkie zapisy, budzi pewne obawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Na tym wyczerpaliśmy listę osób zapisanych do dyskusji. Bardzo proszę pana ministra Stanisława Bukowca o to, ażeby odniósł się do tych kwestii, które zostały poruszone – po czym przystąpimy do rozpatrywania projektu ustawy.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję bardzo.

Dziękuję również za te głosy, które się pojawiły w dyskusji. Pani Budych wskazywała na problem m.in. z ludźmi, którzy mają to obsługiwać. My w odpowiedzi na postulaty również samorządów zaproponowaliśmy w tych zapisach 0,75% kwoty budżetu właśnie przeznaczone na urzędy marszałkowskie, na sprawy kadrowe związane z obsługą tego systemu. To jest ok. 9 mln zł, które będzie przekazane właśnie do urzędów marszałkowskich, aby ten system był również wsparty kadrowo w urzędach marszałkowskich.

Pan dyrektor Zieliński tutaj przykład Małopolski podał jako uwagi do tego projektu. Ja chciałbym zaznaczyć, że województwa są w pierwszym koszyku – jeżeli realizują te standardy, które zostały zaproponowane, czyli cztery pary autobusów w dni powszednie i dwie pary w weekendy. Akurat tutaj na szczycie tego koszyka są właśnie województwa. Jeżeli województwa realizują w drugim kroku inne połączenia, to znajdują się w drugim koszyku. Zatem nie rozumiem do końca obaw akurat urzędów marszałkowskich o to, że będą w jakiś sposób poszkodowane. Właśnie my wzmacniamy tę strukturę, tę sieć przez to, że urzędy marszałkowskie dostają tutaj lepszą, myślę, że większą rolę do odegrania.

Pytanie o miasta powyżej 100 tys. mieszkańców. Proszę państwa, podstawowe pytanie jest takie, czy walkę z wykluczeniem komunikacyjnym powinniśmy wspierać w tych dużych miastach – właśnie powyżej 100 tys. mieszkańców – czy powinniśmy jednak te środki przekierowywać bardziej na te tereny, które są słabiej zamieszkałe, które są z daleka od aglomeracji. A więc w tej propozycji dajemy możliwość, żeby również miejskie zakłady komunikacyjne, które prowadzą działalność na terenie właśnie miast dużych, ale również średnich, miały możliwość na równi konkurować z tymi firmami, które wjeżdżają na teren aglomeracji – tych powyżej stutysięcznych. I dlatego proponujemy, żeby ta dopłata 3 zł do wozokilometra nie obowiązywała na terenie właśnie tych dużych miast dla firm, które przyjeżdżają z zewnątrz. To wcale nie będzie stanowiło, że będą te autobusy wysadzać, jak to powiedział pan dyrektor, pasażerów na rogatkach. Bo marszałek będzie ustalał tak naprawdę linię i w ramach tych uzgodnień linia będzie docelowa w danym mieście na węźle przesiadkowym. Również w tych przepisach proponujemy, aby w zależności od wielkości miasta była obligatoryjnie ustanowiona liczba koniecznych przystanków, na których mogą się zatrzymywać firmy wjeżdżające do danego miasta – od dwóch do sześciu takich przystanków minimum, żeby one były ustanowione, żeby nie doprowadzić też do sytuacji odwrotnej, z którą mieliśmy do czynienia, że prezydent jednego z miast w tym roku na przykład zakazał wjazdu firmom zewnętrznym, nie wyznaczając im i nie uzgadniając przystanków. A więc tutaj stosujemy pewien balans, żeby jednak pasażerowie mieli ten komfort dotarcia do tych ważnych miejsc usług.

Pan dyrektor Zieliński mówił o tym również, że województwo małopolskie będzie stratne – tam padła bodajże kwota 5 mln zł. Ta kwota będzie mogła być przeznaczona na inne linie, które będą w sposób bardziej skuteczny walczyć z wykluczeniem komunikacyjnym. A więc to nie zmieni się tutaj, nie zostaną te kwoty obcięte, obniżone, tylko one zostaną w tej jednej puli, ale mogą być wykorzystane właśnie na bardziej skuteczną walkę w tym terenie, który jest na przykład mało zamieszkały.

Co do dalszych pytań, było pytanie o wozokilometr. Ja przypomnę trochę historii z tą stawką wozokilometra. Pierwotne przepisy o funduszu przewidywały dopłaty w wysokości nie większej niż 80 groszy. Później ta kwota została podniesiona do 1 zł, a od 1 kwietnia 2020 r. poprzez przepisy ustaw covidowych zwiększono kwotę dopłaty z 1 zł do kwoty 3 zł. Jakie były wtedy intencje wnioskodawców i parlamentu, który przyjmował te zapisy? Wynikało to wprost z pandemii COVID-19 i miało na celu ratowanie lokalnego transportu przed zapaścią w czasie właśnie pandemii. Obostrzenia sanitarne, praca zdalna i nauka zdalna drastycznie zmniejszyły wtedy liczbę osób korzystających z komunikacji – nawet o 70–80%. I aby utrzymać funkcjonujące linie,

samorządy musiały pokrywać znacznie większy deficyt – stąd ten wzrost do 3 zł. W tej chwili mamy sytuację zupełnie inną. Te linie się rozszerzają, są nowe, zwiększa się nam liczba pasażerów. I my również zwiększamy budżet. W przeciągu ostatnich dwóch lat dwukrotnie podnieśliśmy budżet – z ok. 800 mln zł na 1,23 mld zł, który w tej chwili mamy zapisany. A więc również w tych poprawkach, które państwu dzisiaj zaproponowaliśmy, jest zapis taki, że my dopuszczamy taką możliwość, żeby w ciągu roku była możliwość zwiększenia budżetu właśnie na ten cel w ramach tej ustawy. A więc nie zamykamy, ale otwieramy tę furtkę, otwieramy te drzwi, żeby można było w trakcie roku, jeżeli będzie taka sytuacja na rynku, zwiększyć finansowanie tego budżetu.

Kolejne pytania, które padły. Pan Hajnos pytał o te 20 przejazdów. Tak, w poprawce wycofujemy ten zapis. Uznaliśmy, że on jest niepotrzebny, że wystarczy kwota 10% budżetu, czyli liczba 10% budżetu, przeznaczona na transport na żądanie – i to będzie wskaźnikiem do decydowania przez samorządy, pewnie gminne, przez wójtów, przez rady gmin, odnośnie do uruchomienia takiego transportu.

I co do kwestii tej gotowości, tutaj dajemy możliwość samorządom gminnym albo prowadzenia tego transportu we własnym zakresie, na przykład w oparciu o własny transport i przygotowanych ludzi, albo podpisanie umowy z daną firmą. Takie poprawki się tu znajdują, to są poprawki poselskie, które grupa posłów złoży.

Pan Jabłoński ze Związku Powiatów Polskich i zmiany legislacyjne – jeżeli one rzeczywiście tutaj w sposób racjonalny porządkują tę kwestię, będą przez nas przeanalizowane i tam, gdzie będzie taka sytuacja, będą przyjęte.

Pan Patryk Wild pytał o standardy. Te standardy właśnie my wprowadziliśmy. Tych standardów do tej pory nie było. My wprowadzamy standardy po to, żeby to uporządkować. Te cztery pary autobusów i dwie pary autobusów w weekend, to jest propozycja, żeby w jakiś sposób ustandaryzować te połączenia.

Przeniesienie na marszałków – ja mam inne zdanie. Ja uważam, że marszałkowie są tym organem, który już realizuje wiele działań komunikacyjnych, transportowych w regionach. Przecież widzimy, nawet na przykładzie Małopolski czy Dolnego Śląska, Mazowsza, Pomorza, jak bardzo dobrze rozwija się ten transport, który realizują urzędy marszałkowskie. A więc jest to w jakiś sposób wzmocnienie również tych działań, które na szczeblu regionów są realizowane.

Pan Złamala pytał o terminy planów transportowych. Plany transportowe, które w tej chwili obowiązują, mają czas obowiązywania do 2029 r. – więc na tych planach, ewentualnie skorygowanych, mogą urzędy marszałkowskie, sejmiki działać dalej. Natomiast my proponujemy schematy komunikacyjne, czyli tak naprawdę mapy połączeń, które będą załącznikiem do tego planu, w których znajdują się właśnie w sposób transparentny pokazane linie, które były zgłaszane przez samorządy. Będą tym elementem planu województwa plany powiatowe, tak aby można było w oparciu również o te plany przygotować spójny, komplementarny plan rozkładu jazdy w regionie – bo do tego mamy doprowadzić, żeby ten system był spójny, żeby on odpowiadał na zapotrzebowanie społeczne. Uzgadnianie tych rozkładów jazdy z marszałkiem – uważam, że jest to najlepszy organ w tym momencie, najbardziej odpowiedni, żeby te rozkłady jazdy na szczeblu regionu ustalać.

Pytanie pana Cendro o wykluczenie komunikacyjne młodzieży – tak, te projekty mają doprowadzić do tego, żeby w sposób jasny, spójny powstała sieć zintegrowana. Proszę państwa, w tej chwili jest tak, że ta sieć jest rozproszona – parę tysięcy operatorów, którzy zgłaszają się do wojewodów, linie, które nie są ze sobą spięte, jeśli chodzi o czas przejazdu. Właśnie chcemy zrobić tak, żeby marszałkowie mogli na szczeblu regionów przygotować takie rozkłady, takie linie, żeby one ze sobą współgrały, żeby odpowiadały również na zapotrzebowanie społeczne. Stąd również w ramach tych standardów te zapisy, że muszą być połączenia między gminami a powiatami, między powiatami a miastami wojewódzkimi. Chcemy jeszcze bardziej zintegrować transport autobusowy i kolejowy, żeby doprowadzić do tego, żeby na jednym bilecie, przy spójnym rozkładzie jazdy pasażer nawet z najbardziej odległej miejscowości mógł dojechać do miasta powiatowego, miejscowości gminnej czy stolicy województwa.

To chyba tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze.

Szanowni państwo, wobec tego przechodzimy do rozpatrzenia projektu ustawy.

Na wstępie proponuję upoważnić Biuro Legislacyjne do dokonania zmian o charakterze redakcyjnym i legislacyjnym. Czy jest sprzeciw wobec tej propozycji?

Nie słyszę sprzeciwu. Wobec tego stwierdzam, że komisje upoważniły Biuro Legislacyjne do dokonania zmian o charakterze redakcyjnym i legislacyjnym.

Szanowni państwo, będziemy tę ustawę rozpatrywać artykułami i zmianami w artykułach, jeżeli będą te zmiany. Bardzo proszę osoby, które chcą zgłosić poprawki, aby w odpowiednim momencie przy danej zmianie sygnalizowały chęć zgłoszenia takiej poprawki.

Przechodzimy do rozpatrzenia projektu ustawy.

Czy są uwagi do tytułu ustawy? Nie słyszę uwag. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tytuł ustawy.

Przechodzimy do art. 1. Jest poprawka do... Ale to może tak, zaczniemy, szanowni państwo, od Biura Legislacyjnego, później poprawki i na końcu decyzja. Bardzo proszę, uwagi zgłasza Biuro Legislacyjne, o ile dobrze zauważyłem. Panie mecenasie.

Legislator Wojciech Paluch:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, z uwagi na to, że niektóre zmiany są bardzo rozbudowane, a te zmiany merytoryczne są dosyć doniosłe, proponowalibyśmy w niektórych miejscach rozpatrywać te zmiany literami. I to ma miejsce w kontekście zmiany nr 1. Ona dotyczy art. 4 ust. 1. I tutaj mamy dosyć doniosłe kwestie związane z definicjami, które będą wprowadzone do ustawy – i będziemy na nich bazować. Dlatego proponowalibyśmy, aby po pierwsze rozpatrzyć zmianę zawartą w lit. a, a w lit. b, c i d będziemy już zgłaszać poszczególne uwagi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie mecenasie. Wobec tej propozycji będziemy rozpatrywać literkami w zmianie nr 1.

Bardzo proszę, czy są uwagi do lit. a w zmianie nr 1? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do lit. b. Czy są uwagi do lit. b w zmianie nr 1? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do lit. c. Czy są uwagi? Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, jeśli chodzi o nowe brzmienie pkt 10, definicja powiatowych przewozów pasażerskich – tutaj pojawiło się jakby drugie zdanie, można powiedzieć, po średniku: „inne przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie”. Co do zasady w przepisach, które zawierają wyliczenia, a po wyliczeniu formułuje się wyłącznie część wspólną wyliczenia, zgodnie z zasadami techniki prawodawczej § 56, należy jednak mieć na uwadze, że tak już jest w aktualnym brzmieniu – i czy celowym jest tutaj powielanie takiego rozwiązania, które można by było tutaj w tym miejscu skorygować? To odnosi się również do definicji zawartej w pkt 10a.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Wnosimy o pozostawienie bez zmiany, w brzmieniu tych punktów przyjętym przez Radę Ministrów.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Czy są inne uwagi Biura Legislacyjnego? Czy są inne propozycje? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły lit. c w zmianie nr 1.

Przechodzimy do lit. d. Biuro Legislacyjne? Dziękuję. Czy są inne uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły lit. d.

Przechodzimy do lit. e. Biuro Legislacyjne, bardzo proszę. Bez uwag. Jest poprawka. Pani posłanka Paulina Matysiak, bardzo proszę.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Dziękuję.

Ja składam poprawkę do tej litery, która precyzuje, czym jest przejazd na żądanie. W mojej poprawce ta definicja będzie brzmiała: „Przewóz organizowany przez gminę wiejską lub gminę miejsko-wiejską lub związek jednostek samorządu terytorialnego, do którego należy ta gmina, w celu ograniczenia zjawiska wykluczenia transportowego, realizowany samochodem osobowym”. Ta zmiana dotyczy wykreślenia z proponowanego zapisu sformułowania, które zawęży przejazd na żądanie tylko do obszaru administracyjnego gminy. Ograniczenie organizacji przejazdów na żądanie wyłącznie do terenu jednej gminy może po prostu utrudniać współpracę sąsiadujących gmin, które chciałyby wspólnie zapewnić mieszkańcom dostęp do transportu na obszarach, które są funkcjonalnie powiązane. Usunięcie bariery terytorialnej – tu się zwracam do państwa posłów – nie oznacza bowiem braku kontroli nad zakresem usługi, ponieważ to nadal rada gminy w uchwale będzie określała organizację i zasady wykonywania przejazdów, w tym trasy, częstotliwość, punkty docelowe, a przejazd pozostaje ograniczony przecież celem ustawowym, czyli przeciwdziałaniem wykluczeniu transportowemu, i pojazdem – cały czas to samochód osobowy do dziewięciu osób. Gmina zatem zachowuje pełną kontrolę nad zakresem geograficznym usługi, jedynie zyskuje ustawową możliwość objęcia nią sąsiednich miejscowości, jeżeli uzna to za zasadne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Ta poprawka została państwu posłom dostarczona. Mamy ją, tak? Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, pan minister Stanisław Bukowiec.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Stanowisko rządu jest negatywne. Jeśli pan przewodniczący i państwo pozwolą, to pan dyrektor Jabłonka odniesie się do tych propozycji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Panie dyrektorze, bardzo proszę.

**Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury
Bartosz Jabłonka:**

Dzień dobry państwu.

Jeżeli chodzi o zgłoszoną przez panią poseł poprawkę, uważamy jednak, że obecne brzmienie, które daje możliwość organizacji takich przewozów w granicach administracyjnych w ramach jednej gminy, jest słuszne. Przenoszenie tego dalej nie będzie właściwe. To wójt jest zobowiązany czy ma możliwość zorganizowania takich przewozów. I dlatego uważamy, że powinno się opierać się te przewozy w ramach jednej gminy, w ramach uzupełnienia przewozów regularnych czy użyteczności publicznej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, wobec stanowiska rządu przejdziemy do głosowania w sprawie tej poprawki. Bardzo proszę, kto z pań posłanek i panów posłów jest za przyjęciem poprawki nr 1 zgłoszonej przez panią posłankę Matysiak? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie.

Głosowało 45 osób. Za 19, przeciw 26, nikt się nie wstrzymał. Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała poparcia.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Składam wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę o dopełnienie formalności. Dziękuję bardzo.

Czy są inne uwagi bądź wnioski do lit. e w zmianie nr 1 w art. 1? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do lit. f. Biuro Legislacyjne? Dziękuję. Czy jest poprawka? Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

W art. 1 pkt 1 lit. f w pkt 25 lit. a otrzymuje brzmienie: „kolejowym – także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim umożliwiający przesiadkę w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim położonej nie dalej niż 40 km od granicy województwa”.

Proponowana zmiana ma na celu zwiększenie odległości z obecnych 30 km do 40 km, do jakiej mogą dojeżdżać pociągi regionalne organizowane przez marszałków województw sąsiednich, tzw. połączenia stykowe. Proponowane rozwiązanie ułatwi przygotowanie lepszej oferty przewozów pasażerskich na kolei w tych szczególnych miejscach, gdzie najbliższa stacja węzłowa umożliwia pasażerom dogodne przesiadki znajdujące się dalej niż 30 km od granicy województwa. I tutaj – pełny zbieg okoliczności – przykładem są połączenia kolejowe pomiędzy Lublinem Głównym a Stalową Wolą, gdzie stacja Stalowa Wola Rozwadów mieści się w ustawowych granicach 30 km, natomiast stacja Stalowa Wola Południe wykracza poza granice ustawowo określone w kilometrach (powyżej 30 km). Wnosimy o przyjęcie tej poprawki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Jest też druga poprawka, zgłoszona przez panią posłankę Paulinę Matysiak. Bardzo proszę.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję.

Ja także do tej litery złożyłam poprawkę – po to, żeby to doprecyzowanie linii komunikacyjnej w transporcie kolejowym brzmiało następująco: „Przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadkę w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w innym województwie oraz przewóz powrotny po uprzednim poinformowaniu województwa, przez obszar którego będzie przebiegać linia komunikacyjna”.

Ja tę poprawkę przygotowałam po to, żeby ujednolicić w projekcie ustawy zapisy, które dotyczą wojewódzkich przewozów pasażerskich, zarówno tych, które dotyczą przewozów kolejowych, jak i drogowych – ponieważ nie ma powodów, żeby dalej obowiązywało ograniczenie dotyczące wjazdu nie dalej niż 30 km w głąb na teren sąsiedniego województwa w przypadku transportu kolejowego, skoro w transporcie drogowym, który jest tutaj doprecyzowany, takiego ograniczenia nie zaplanowano. Powinno być to po prostu logicznie spójne. Zachęcam do poparcia tej poprawki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję.

Bardzo proszę, stanowisko rządu, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Co do wniosku pana posła Andrzeja Adamczyka – to przychylamy się do tego wniosku.

Natomiast negatywne zdanie co do wniosku pani poseł Matysiak. Jeżeli trzeba uzasadnienia, to pan dyrektor Krzysztof Szymański przekaze, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę o stanowisko, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Krzysztof Szymański:

Dzień dobry państwu.

Jeżeli chodzi o poprawkę pana ministra Adamczyka, to możemy się do tej poprawki przychylić z tego względu, że ta różnica między 30 a 40 kilometrów nie jest istotnym problemem, jeżeli chodzi o rozróżnienie połączeń międzywojewódzkich i wojewódzkich. Przy czym od razu chciałbym też dodać, że w gruncie rzeczy jest to dyskusja taka troszkę sztuka dla sztuki, ponieważ samorządy i tak zawierają porozumienia na obsługę połączeń stykowych i mówimy wyłącznie o sytuacji takiej, w której jeden samorząd nie może dogadać się z drugim samorządem i chce sam wjechać na teren drugiego województwa, ponosząc koszty finansowania tej oferty na terenie drugiego

województwa – co raczej jest sytuacją bardzo rzadką. Ale w tych rzadkich sytuacjach wydaje się, że ta zmiana nie będzie jakby z tego punktu widzenia problematyczna.

Natomiast odnośnie do poprawki zgłoszonej przez panią posłankę Matysiak, tutaj widzimy zdecydowanie większy problem związany z potrzebą rozróżnienia połączeń międzywojewódzkich w transporcie kolejowym i połączeń wojewódzkich. Jeżeli połączeniem wojewódzkim stanie się dowolne połączenie między dwoma województwami, to ryzyko jest takie, że w pewnym momencie mogłyby niektóre osoby dojść do wniosku, że połączenia, które do tej pory są finansowane na szczeblu centralnym, mogłyby być w pełni finansowane przez regiony. Mimo wszystko wolelibyśmy w tę stronę nie iść, żeby pewien konsensus, który teraz obowiązuje w zakresie podziału odpowiedzialności finansowania połączeń, zachować jako funkcjonujący całkiem niezłe – z tym delikatnym udoskonaleniem, o którym mówił pan poseł Adamczyk.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pan mecenas, Biuro Legislacyjne.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, z uwagi na przedstawioną przez panią posłankę poprawkę proponowalibyśmy, biorąc pod uwagę rozwiązania tam zawarte, aby ona była głosowana w pierwszej kolejności – bo ona jest dalej idąca – a w drugiej kolejności dopiero poprawka pana ministra Adamczyka.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Chyba że pani posłanka zechce wycofać swoją poprawkę? Nie. Podtrzymujemy. To ja myślę, że rozstrzygniemy, pani posłanko, w głosowaniu... Proszę? Ale jakby naprawdę, pani posłanko... Rozstrzygniemy w głosowaniu.

Poddaję pod głosowanie, zgodnie z sugestią Biura Legislacyjnego – w pierwszej kolejności poprawkę zgłoszoną przez panią posłankę Paulinę Matysiak. Bardzo proszę, kto jest za przyjęciem poprawki proponowanej przez panią posłankę? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie.

Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowało 40 osób. Za 17, przeciw 23, nikt się nie wstrzymał. Stwierdzam, że poprawka nie została przyjęta.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Składałam wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę o dopełnienie formalności.

I wobec tego przechodzimy do głosowania poprawki – tak ją nazwę w naszej nomenklaturze – nr 1, zgłoszonej przez pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, panie przewodniczący, to jest poprawka grupy posłów. To nie jest tylko moja poprawka.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale pan zgłosił. Tak, grupy posłów, a nie pana posła Adamczyka... Z satysfakcją odnotowuję, że podobną poprawkę poprzedni rząd odrzucił, kiedy procedowaliśmy stosowne przepisy. Tak że...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Bo była fatalnie sformułowana.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Była doskonale sformułowana – w dokładnie ten sam sposób. Ale rozumiem determinację pana przewodniczącego.

Szanowni państwo, czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki zaproponowanej przez pana przewodniczącego? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisje przyjęły poprawkę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Czy są inne poprawki do lit. f w zmianie nr 1? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły lit. f wraz z przyjętą poprawką.

Przechodzimy do lit. g. Czy są uwagi bądź wnioski? Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Tutaj mamy do czynienia, szanowni państwo, z definicją wykluczenia transportowego. Ona została oparta na alternatywie albo: „Brak dostępności do minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego albo brak zapewnienia przejazdu na żądanie”. Naszym zdaniem takie brzmienie może prowadzić do wniosku, że wykluczenie transportowe występuje także wtedy, gdy minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego zostały zapewnione, lecz nie zapewniono przejazdu na żądanie. Naszym zdaniem definicja może więc obejmować przypadki, które nie powinny być kwalifikowane jako wykluczenie transportowe. I to jest pytanie do strony rządowej – czy ta wątpliwość ma rację bytu?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Jest też poprawka zgłoszona przez panią posłankę Paulinę Matysiak. Bardzo proszę.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Tak, ja zgłosiłam poprawkę, która nadaje inne brzmienie tej definicji, ponieważ, drodzy państwo, wykluczenie transportowe to nie jest brak dostępności do minimalnych usług, które są określone w kolejnym punkcie w tej ustawie. Doskonale wiemy, że te minimalne standardy mogą się z czasem zmieniać, natomiast samo zjawisko wykluczenia transportowego jest czymś innym.

Ja tę definicję zaproponowałam w następującym brzmieniu: „wykluczenie transportowe – sytuacja, w której mieszkańcy danego obszaru ze względu na niewystarczającą, nieodpowiednią lub zbyt kosztowną ofertę transportową są pozbawieni realnego dostępu do ochrony zdrowia, edukacji, uczestnictwa w życiu publicznym i możliwości korzystania z usług publicznych gwarantujących godny poziom życia”.

Celem tej poprawki jest doprecyzowanie zaproponowanej definicji zjawiska wykluczenia transportowego. Tu warto podkreślić, że na tę kwestię, że wykluczenie transportowe jest faktyczną przeszkodą w realizacji konstytucyjnych praw i wolności obywatelskich, zwracał od dawna uwagę rzecznik praw obywatelskich. I ta definicja nie stoi w poprzek kolejnym zapisom, które są w zaproponowanym rządowym przedłożeniu – czyli tych właśnie minimalnych standardów – natomiast doprecyzowuje, czym jest samo zjawisko.

Ja bardzo zachęcam do przyjęcia tej poprawki. Mamy punkt odniesienia, o którym wiemy, że jest istotny. I wiemy, z czym sama ustawa, i same rozwiązania mają zamiar walczyć. Dziękuję. Zachęcam do zagłosowania za.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę pana ministra o odniesienie się do uwag Biura Legislacyjnego i poprawki zgłoszonej przez panią posłankę. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, wnosimy o pozostawienie bez zmiany, w brzmieniu przyjętym przez Radę Ministrów. Naszą intencją było zdefiniowanie wykluczenia transportowego w taki sposób, aby należało zapewnić minimalne usługi publiczne transportu, ale także dostępność do przejazdu na żądanie. I te przypadki powinny być spełnione łącznie.

Natomiast tutaj uwaga do poprawki pani poseł Matysiak – sformułowania, które pani tutaj zawarła, czyli „ze względu na niewystarczającą, nieodpowiednią lub zbyt kosztowną ofertę transportową”, są to określenia tak naprawdę niemierzalne. One mogą być różnie odbierane i różnie definiowane przez różne osoby. A więc dlatego proponuję, żeby pozostawić brzmienie tej definicji tak, jak zostało zaproponowane.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Szanowni państwo, rozumiem, że Biuro Legislacyjne nie wnosi dalszych uwag. Dziękuję bardzo.

Wobec tego przejdziemy do zaopiniowania poprawki zgłoszonej przez panią posłankę. Bardzo proszę, kto jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez panią posłankę Matysiak? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie.

Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowało 40 osób. 18 za, 22 przeciw, nikt się nie wstrzymał. Stwierdzam, że Komisje odrzuciły zgłoszoną poprawkę.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Składam wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Proszę o dopełnienie formalności.

Tym samym rozpatrzyliśmy zmianę pierwszą.

Przechodzimy do zmiany nr 2. Czy są uwagi bądź wnioski? Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Do zmiany nr 5 tutaj mamy akurat...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Do zmiany nr 2, panie mecenasie.

Legislator Wojciech Paluch:

Do zmiany nr 2, która odnosi się m.in. do dodawanego art. 5a, mamy bodajże dwie uwagi. Pierwsza uwaga dotyczy... Z uwagi na to, że projekt określa minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego... Ale naszym zdaniem chyba nie wykazuje w sposób taki jednoznaczny i czytelny, który organizator publicznego transportu zbiorowego odpowiada za ich zapewnienie. Może to naszym zdaniem prowadzić do sporów kompetencyjnych między gminą, powiatem czy innymi związkami samorządowymi, zwłaszcza w przypadku połączeń między siedzibami powiatów czy gmin oraz połączeń w granicach JST.

Druga kwestia dotyczy tego, że w dodawanym art. 5a posługują się państwo sformułowaniem „obiektu użyteczności publicznej”. Czy wobec braku definicji takiego obiektu nie jest konieczne sprecyzowanie, o jakie konkretnie obiekty chodzi?

Kwestia następna związana jest ze sformułowaniem w ust. 2 w pkt 1, gdzie połączenia zapewniają dostęp do co najmniej czterech par połączeń. Zwrot „co najmniej czterech par połączeń w danej miejscowości” oraz „co najmniej dwóch par połączeń w danej miejscowości” naszym zdaniem jest niewystarczający pod względem precyzji. Nie wiadomo, czy chodzi tutaj o liczbę połączeń na każdej relacji, o liczbę połączeń w każdej miejscowości objętej minimalnymi usługami, czy też o ogólny poziom obsługi komunikacyjnej w danej miejscowości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę o stanowisko rządu w tej sprawie.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Wnosimy o pozostawienie bez zmian, w brzmieniu przyjętym przez Radę Ministrów. Chciałbym podać również uzasadnienie. W ramach projektowanych przepisów celowo nie wskazano organizatora odpowiedzialnego za realizację minimalnych usług publicznych transportu zbiorowego. To w schemacie sieci komunikacyjnej w województwie zostaną określone konkretne linie komunikacyjne zapewniające minimalne usługi. Zdaniem ministerstwa nie jest też zasadne definiowanie obiektu o charakterze użyteczności publicznej. Przez taki obiekt należy rozumieć obiekt przeznaczony na potrzeby administracji publicznej, wymiaru sprawiedliwości, kultury, kultu religijnego, oświaty, szkolnictwa wyższego, nauki, wychowania, działalności leczniczej, społecznej lub socjalnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, usług, w tym usług farmaceutycznych, pocztowych lub telekomunikacyjnych, turystyki, sportu i rekreacji.

Także w kolejnym punkcie celowo przepis został tak sformułowany, aby obejmował wszystkie połączenia komunikacyjne w danej miejscowości, zarówno w zakresie połączeń autobusowych, jak i kolejowych. Standard częstotliwości odnosi się do minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Pan się zgłasza z jakąś propozycją poprawki, tak? Bardzo proszę.

Ekspert ZPP Mateusz Jabłoński:

Tak, dziękuję bardzo. Mateusz Jabłoński, Związek Powiatów Polskich.

Szanowni państwo, my przygotowaliśmy trzy poprawki dotyczące tego katalogu połączeń wyznaczających minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego. W odniesieniu do art. 5a ust. 1 pkt 1 lit. a proponujemy następujące brzmienie: „stanowiącymi siedziby władz powiatów wchodzących w skład danego województwa a miastem stanowiącym siedzibę wojewody i sejmiku województwa, a w przypadku, gdy siedziby te mieszczą się w różnych miastach – każdym z tych miast”. Uzasadniamy to w ten sposób, że obecne brzmienie przepisu powoduje, że w przypadku województw mających dwie stolice wymóg minimalnego standardu połączeń jest spełniony, gdy z miejscowości będącej siedzibą powiatu jest możliwość dojazdu do jednego z tych miast – co ze względu na różny zakres kompetencji wojewody i władz województwa nie wydaje się wystarczające.

Proponujemy również dodanie lit. aa o następującym brzmieniu: „miejscowościami stanowiącymi siedziby graniczących ze sobą powiatów, nawet jeśli powiaty te znajdują się w różnych województwach”. Nie ulega wątpliwości, że projektowany standard komunikacyjny ma charakter wyłącznie gwiazdzysty, czyli gwarantuje połączenia między miastami powiatowymi a stolicą województwa, nie zapewniając jednak połączeń między sąsiednimi miastami powiatowymi. Jest to rozwiązanie nieodpowiadające rzeczywistym potrzebom transportowym mieszkańców. Przykładowo nierzadko zdarza się, że uczeń chcący uczęszczać do szkoły ponadpodstawowej oferującej wysoki poziom kształcenia i odpowiadającej jego oczekiwaniom nie może z niej skorzystać wyłącznie dlatego, że ta szkoła jest zlokalizowana w sąsiednim mieście powiatowym, do którego nie jest zapewniona odpowiednia możliwość dojazdu. Szczególnie ten problem uwidacznia się, tak jak już wspominałem, na granicy województw, gdzie dotarcie do siedziby sąsiedniego powiatu położonego w innym województwie wymaga odbycia podróży przez stolicę jednego województwa, przejazdu do stolicy drugiego województwa i dopiero stamtąd do miejsca docelowego – co jest rozwiązaniem całkowicie nieadekwatnym w odniesieniu do aktualnego poziomu rozwoju technologiczno-cywilizacyjnego.

Proponujemy również modyfikację lit. b i nadanie jej następującego brzmienia: „miejscowością stanowiącą siedzibę władz powiatu a miejscowościami stanowiącymi siedziby władz gmin wchodzących w skład danego powiatu”. Tutaj projekt posługuje się pojęciem „siedziby powiatu”. Wydaje nam się, że bardziej adekwatnym określeniem byłby zwrot „siedziba władz powiatu” – analogicznie do już używanego sformułowania „siedzib władz gmin”. Również w ustawie o samorządzie powiatowym ustawodawca używa pojęcia „siedziba władz”. Jeżeli ktoś z państwa posłów czy posłanek byłby zainteresowany przejęciem poprawek, to ja mam gotowe formularze i oczywiście udostępnię. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, panie ministrze, o stanowisko.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Szanowni państwo, ja chciałbym tylko zaznaczyć, że ten projekt został pozytywnie uzgodniony na Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego – również Związek Powiatów Polskich bierze udział w tym uzgodnieniu – więc trochę w tej chwili te propozycje są zaskakujące. A więc ja bym proponował, żeby jednak trzymać się pewnej procedury. Państwo na KWRiST to uzgodnili. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, bardzo proszę, zgłasza się pan poseł Weber.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Wysokie Komisje, panie ministrze, szanowni państwo, ja mam kolejne pytanie o tę definicję minimalnej usługi publicznego transportu zbiorowego i proszę o odpowiedź na przykładzie. Czy sytuacja, w której z gminy X do powiatu Y prywatny przewoźnik niekorzystający z dopłaty będzie realizował między poniedziałkiem a piątkiem trzy pary połączeń, plus dwie pary połączeń

będzie realizował przewoźnik z dopłatą, będzie zgodnie z definicją stanowiła minimalną usługę publicznego transportu zbiorowego?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pani przewodnicząca Krystyna Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie ministrze, ja bym chciała dopytać o poprawkę nr 1, którą przedstawiał przedstawiciel Związku Powiatów Polskich – dlatego że to dotyczy m.in. województwa lubuskiego i kujawsko-pomorskiego. Pytanie, czy akurat ta poprawka nie byłaby tutaj zasadna. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Zgłasza się pani posłanka Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

A ja bym chciała poprosić o jasne i klarowne wyjaśnienie, skąd wzięły się te liczby dotyczące ilości połączeń, jeżeli mówimy o tym minimalnym standardzie – czyli cztery pary w tygodniu i dwie pary w weekend. Bo generalnie, jeżeli popatrzymy na to, co mówią eksperci, to są to ilości niewystarczające. Czy one nie powinny być wyższe? Jak państwo to wyliczyliście? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

I przy okazji może też pytanie, czy ten zespół ekspercki, który powołał pan minister Bukowiec, wypowiadał się na temat minimalnych liczb par połączeń i co tutaj rekomendował. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Po pierwsze, ja nie powołałem, tylko minister Klimczak. Ja tylko przewodniczyłem. I w toku dyskusji również na tym zespole padły takie propozycje, żeby w dni robocze, czyli od poniedziałku do piątku, ten standard to były cztery pary połączeń, i w weekendy tym standardem to były minimum – w każdym przypadku mówię o minimum – dwie pary połączeń.

Ja poproszę, jeśli pan przewodniczący pozwoli, żeby pan dyrektor Jabłonka odpowiedział jeszcze na pytanie państwa posłów.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Szanowni państwo, odniosę się do przykładu tutaj przedstawionego przez pana ministra Rafała Webera. Pan podzielił tę możliwość skomunikowania między miejscowościami między przewoźników, którzy mogą korzystać ewentualnie z funduszu i wykonują te przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego, oraz na przewoźników komercyjnych, którzy wykonują. Tu musimy to rozpatrzyć w dwóch aspektach – o możliwości dopłaty i o możliwości zapewnienia minimalnego standardu. Między tymi miejscowościami ten standard będzie zapewniony, ale zupełnie inaczej będzie kwalifikowany, jeżeli chodzi o pierwszeństwo w dopłacie, jeżeli chodzi o minimalne standardy. Bo jak wiemy, one są w pierwszej kolejności przyznawane, ale minimum 4 plus 2, jeżeli chodzi o pary połączeń – a tutaj ten wymóg nie będzie spełniony.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Jeszcze, panie ministrze, pani przewodnicząca Krystyna Sibińska też formułowała...

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Jakby można było powtórzyć pytanie – bo nie zanotowałem.

Posel Krystyna Sibińska (KO):

Panie ministrze, ja chciałam spytać, czy ta pierwsza poprawka złożona przez Związek Powiatów Polskich nie byłaby zasadna – bo dotyczy to m.in. lubuskiego i kujawsko-pomorskiego – żebyśmy żadnej ze stolic nie wykluczali.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Poproszę pana dyrektora Jabłonkę, panie przewodniczący, jeśli można.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Szanowni państwo, jeżeli dobrze zrozumiałem pierwszą poprawkę złożoną przez Związek Powiatów Polskich, chodzi o zastąpienie spójnika „lub” spójnikiem „i”. W naszej opinii określenie tego przez „lub” daje bardziej elastyczne możliwości dla organizatorów. To słowo „lub” powoduje to, że to tak naprawdę organizator sam będzie decydował o tym, czy chce te dwa miasta skomunikować razem – określi to w schemacie. Zastosowanie spójnika „i” będzie oznaczało, że za każdym razem, kiedy będzie powstawała taka linia, zarówno jedno, jak i drugie miasto musi być połączone jednocześnie. Słowo „lub” powoduje, że jedno, drugie albo jedno i drugie razem. Tak że uważamy, że to jest bardziej elastyczne i bardziej odpowiadające potrzebom. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

To ja dopytam. Czyli może być tak, że na przykład będzie można zajechać do Gorzowa, a nie do Zielonej Góry?

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Ale jeżeli organizator zdecyduje, że chce Zieloną Górę i Gorzów – to tak, jak najbardziej będzie można. W przypadku słowa „i” będzie musiało być tak skonstruowane połączenie, że zawsze będzie musiało być tu i tu, a słowo „lub” będzie oznaczało, że może być jedno, drugie lub zawsze jedno i drugie. I o tym będzie decydował organizator i siatka połączeń, która też będzie ujęta w schemacie komunikacyjnym. A pamiętajmy, że schemat komunikacyjny też się będzie odnosił zarówno do połączeń autobusowych, jak i kolejowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, czy są zgłoszone poprawki?

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Czy ja jeszcze mogę?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale zgłasza pani poprawkę?

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Mam jedną jeszcze wypowiedź do tego punktu. Mogę?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pani posłanko, już, że tak powiem...

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Ale mogę? To będzie trwało szybciej niż dyskusja między nami, czy powinienam się odzywać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Proszę bardzo.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję.

Ja tylko chciałam jedną rzecz panu ministrowi Bukowcowi powiedzieć, że ten zespół ekspercki powołany przez ministra Dariusza Klimczaka rekomendował na swoich spotkaniach pięć do sześciu par połączeń w tygodniu, a nie tak, jak pan powiedział, że cztery, które są wpisane w ustawie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję.

Posel Weber.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Ja tylko króciutko, jeśli można. Pojawiało się też, pani poseł, że minimum trzy – więc tutaj dyskusja była bardzo szeroka. Różne osoby składały również takie propozycje.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo...

Jeszcze poseł Weber, proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Szanowni państwo, ja dziękuję panu dyrektorowi Jabłonce za bardzo precyzyjną odpowiedź na moje pytanie. Tylko wniosek jest taki – jeżeli z gminy X do siedziby powiatu Y będzie realizowanych łącznie pięć par połączeń dziennie, to niestety dwie z nich nie będą mogły być dofinansowane, jeżeli będą te dwie realizowane przez jakąś jednostkę samorządu terytorialnego. Pytanie, czy jednak logika nie wskazuje na to, skoro jest zapewniony minimalny standard usługi transportu publicznego – niezależnie od tego, przez kogo jest realizowany, czy przez jeden podmiot, czy przez dwa podmioty, czy przez trzy podmioty – żeby dofinansować wtedy, kiedy jest złożony wniosek o taką dopłatę, w pierwszej kolejności? To zostawiam wszystkim nam pod rozwagę – bo wtedy jest to spójne, logiczne i w stu procentach wypełnia definicję, którą państwo proponujecie.

Natomiast jeżeli chodzi o to, czy cztery pary dziennie, czy pięć par dziennie, czy sześć par dziennie – zwracam uwagę na to, że jeżeli w tej chwili są jednostki samorządu terytorialnego, które korzystają z funduszu, a proponują tylko trzy pary połączeń dziennie i nie ma tam prywatnego przewoźnika, to one się będą bardzo mocno zastanawiać, czy składać wniosek na cztery i dokładać kolejne środki finansowe, czy zrezygnować z tych trzech par. I tego transportu tam w ogóle nie będzie – takie ryzyko też dostrzegam i to ryzyko jest wynikiem spotkań, które odbyłem w ostatnim czasie, od momentu, kiedy ta ustawa pojawiła się w Sejmie, właśnie z organizatorami transportu zbiorowego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Czy pan minister się odniesie? Bardzo proszę, pan ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak, ja poproszę pana dyrektora Jabłonkę o odniesienie się.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

To bardzo proszę, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Panie ministrze, tutaj chciałem jeszcze raz podkreślić, że co prawda określamy definicję standardu i jak te miejscowości powinny być skomunikowane, i w jakich parach – to nam powoduje, że jeżeli dany przewoźnik organizuje minimum cztery plus dwie pary połączeń, jeżeli chodzi o dni robocze i święta, wtedy w pierwszej kolejności, jeżeli chodzi o przydział środków, on może o te środki występować. Jeżeli tego standardu nie spełnia, ale realizuje takie przewozy – czyli tak jak pan powiedział, na przykład tylko pięć w ciągu dni roboczych na przykład, ale nie realizuje tego w soboty i święta – on jak najbardziej będzie mógł się ubiegać o dopłatę z funduszu, tylko będzie jego wniosek rozpatrywany zgodnie z kolejnością i w zależności od tego, kto będzie organizatorem. Jeżeli będzie organizatorem związek powiatowo-gminny albo metropolitalny, będzie rozpatrywany w kolejności zgodnie z opisany w przepisach, czyli po województwie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Czy są uwagi bądź wnioski? Czy są wnioski w zakresie poprawek?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Ja jeszcze.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale panie pośle, temat jest szeroki. Bardzo proszę o to, żeby pan skierował interpelację w tej sprawie.

Natomiast czy jest poprawka do zmiany nr 2 w art. 1?

Posel Rafał Weber (PiS):

Panie dyrektorze, pieniędzy po prostu...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale panie pośle, naprawdę...

Nie ma. Wobec tego stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę drugą w art. 1.

Przechodzimy do zmiany nr 3. Czy są uwagi bądź wnioski?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Jest poprawka.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Poprawka do zmiany nr 3. W art. 1 w pkt 3 przed pkt 1 dodaje się nowy punkt w brzmieniu... – brzmienie tego punktu zawarte jest w dostarczonych państwu wydrukowanych projektach poprawek.

A więc uzasadniam. Poprawka wprowadza prawną możliwość powierzenia organizacji przewozów pasażerskich województwu przez inne jednostki samorządu terytorialnego i ich związki, które są położone na terenie tego województwa. Poprawka ta zapewni dodatkową formę elastycznej współpracy tych podmiotów na rzecz organizacji sprawnie działającego publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa. To jest poprawka wypracowana i zbudowana na oczekiwaniach samorządów województw.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę stanowisko rządu, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Stanowisko jest negatywne. Na etapie konsultacji, również na KWRiST, związek województw nie zgłaszał tego typu poprawek – więc negatywna opinia rządu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Czy są inne poprawki? Związek Powiatów Polskich, proszę bardzo.

Ekspert ZPP Mateusz Jabłoński:

My mamy poprawkę w odniesieniu do projektowanego art. 7. W dodawanym ust. 2a proponujemy następujące brzmienie: „Organizator, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 i 3, jest zobowiązany do poinformowania marszałka województwa jako integratora przewozów o przystąpieniu do istniejącego związku jednostek samorządu terytorialnego lub wystąpieniu z tego związku, lub utworzeniu nowego związku jednostek samorządu terytorialnego, którego jest członkiem”.

Obecnie to brzmienie przepisu posługuje się pojęciem przystąpienia do nowego związku jednostek samorządu terytorialnego. Jest to niezgodne z siatką pojęciową ustaw ustrojowych, gdzie przystąpienie dotyczy wyłącznie istniejących związków jednostek samorządu terytorialnego. W przypadku gdy związek jednostek samorządu terytorialnego jest tworzony od zera, jest mowa o udziale jednostki w jego utworzeniu. Stąd propozycja zmiany dostosowująca przepis do ustaw ustrojowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Na tym etapie negatywnie. Przed chwilą dostaliśmy te propozycje. Wcześniej Związek Powiatów Polskich nie sygnalizował – więc negatywna opinia.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ja myślę, że po prostu przed drugim czytaniem albo przed Senatem, jeszcze trzeba po prostu też to przeanalizować.

Natomiast jest też poprawka... A, ona już została... Pan przewodniczący Adamczyk jeszcze?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Ja bardzo proszę stronę rządową o uzasadnienie odmowy akceptacji tej poprawki. To, że na wcześniejszych spotkaniach te poprawki nie były zgłaszane, jest jakby trzecio-, siódmo-, czy ósmiorzędne. Bardzo proszę o uzasadnienie, dlaczego państwo odmawiacie zapewnienia dodatkowej formy elastycznej współpracy podmiotów realizujących transport. To nas interesuje, bo my mówimy o przyszłości, a nie o przeszłości, o wydarzeniach, które miały miejsce w trakcie pracy zespołu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Pan minister jeszcze się odniesie? Nie. Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, wobec tego przystępujemy do zaopiniowania poprawki zgłoszonej przez grupę posłów, która została państwu dostarczona i przed chwilą przedstawiona. Kto jest za pozytywnym zaopiniowaniem i przyjęciem poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Jeszcze chwilę... Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie.

Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowało 41 osób. Za 18, przeciw 23, nikt się nie wstrzymał.

Posel Rafał Weber (PiS):

Składamy wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Proszę o dopełnienie formalności.

Czy są inne poprawki do zmiany nr 3? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 3.

Przechodzimy do zmiany nr 4. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 4.

Przechodzimy do zmiany nr 5. I tutaj mamy poprawkę nr 1, którą zgłaszam. Jest to poprawka, która została państwu dostarczona. Ona doprecyzowuje i ma na celu zwiększenie czytelności przepisów i uniknięcie problemów interpretacyjnych przy stosowaniu ich w przyszłości.

Bardzo proszę, stanowisko rządu, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Stanowisko rządu jest pozytywne. Jest to uwaga zasadna, należy doprecyzować odesłanie w projektowanym art. 8 ust. 1 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Czy są inne uwagi bądź wnioski? Bardzo proszę, Związek Powiatów Polskich. Panie mecenasie?

Ekspert ZPP Mateusz Jabłoński:

Szanowni państwo, my tutaj mamy propozycję poprawki – w odniesieniu do art. 1 pkt 5 w dodanym art. 8a ust. 1 pkt 3 proponujemy następujące brzmienie: „podejmowanie działań zmierzających do objęcia zintegrowanym systemem taryfowo-biletowym połączeń komunikacyjnych różnych rodzajów transportu”. I w pkt 4: „możliwość zawierania porozumienia dotyczącego objęcia przewoźników zintegrowanym systemem taryfowo-biletowym sieci komunikacyjnej województwa”. Obecne brzmienie przepisu posługuje się pojęciem „zapewnienia integracji” i „porozumienia dotyczącego integracji”. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nie posługuje się jednak pojęciem integracji, co sprawia, że zaproponowane kompetencje marszałka będą budziły duże wątpliwości praktyczne. Wydaje się, że celem autorów ustawy było odwołanie się do pojęcia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego w województwie – co realizuje ta proponowana poprawka. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę o stanowisko rządu, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Negatywne.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, wobec zgłoszenia formalnie jednej poprawki, która została państwu dostarczona, którą ja zgłosiłem, czy jest sprzeciw wobec przyjęcia tej poprawki? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisje przyjęły poprawkę.

Innych poprawek nie zgłoszono. Nie ma uwag Biura Legislacyjnego. Wobec tego stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 5 z przyjętą poprawką nr 1.

Przechodzimy do zmiany nr 6. Czy są uwagi bądź wnioski?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Jest poprawka.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

W art. 1 w pkt 6 w pkt 3 lit. b, art. 1 pkt 11 w lit. b tiret drugi, w pkt 4, w lit. a, w pkt 3 wyrazy „Funduszu Przeciwdziałania Wykluczeniu Transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu Przeciwdziałania Wykluczeniu Transportowemu” zastępuje się wyrazami – uwaga: „Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej”.

Pozwólcie państwo, że pominę kolejne propozycje zmian zawarte w pkt 2, 3, 4, 5, 6, 7 poprawki – one są dostarczone państwu w wydruku. Proszę o zapoznanie się z nimi.

Celem uzasadnienia pragnę dodać, że proponowana zmiana ma na celu pozostawienie w obowiązujących przepisach prawa dotychczasowej nazwy Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, która jest powszechnie przyjęta i stosowana. Pozostawienie tej nazwy w przepisach uprości i skróci treść samego projektu ustawy. A państwo wiecie, że wiele przepisów sprowadza się jedynie do zmiany funduszu.

Ja już na sali sejmowej mówiłem, że państwo macie olbrzymi problem z projektami, z przedsięwzięciami, które tak naprawdę się udały rządowi Prawa i Sprawiedliwości. Stosujecie państwo wypisz wymaluj doktrynę, którą znajdziecie – jeżeli ktoś nie czytał, polecam lekturę – w „Roku 1984” autorstwa Orwella. To właśnie tam skutecznie zaciemniano, gumkowano, wyrzucano wszystko to, co wiązało się z kimś, kogo traktowano w formie passé. Zatem apeluję do wszystkich państwa – zostawcie tę nazwę. Nie wysłuchaliście apelu co do zmiany nazwy Centralny Port Komunikacyjny. Wymyśliliście państwo jakiś kalambur, który i tak się nie przyjął, bo wszyscy dalej mówią CPK – i sami też używacie tej nazwy.

A więc bardzo proszę, pozostawcie również nazwę tego funduszu. Od mieszania herbaty ona słodsza nie będzie. Zmiana nazwy niczego tutaj nie wnosi. Tak jak na wstępie, proszę o przyjęcie tej poprawki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Pani przewodnicząca Krystyna Sibińska.

Posel Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, ja bez złośliwości, ale tylko tak przypomnę, że to państwo mieliście takie tendencje, żeby wygaszać programy, które były wprowadzane przez rząd Platformy Obywatelskiej i PSL. Chociażby wspomnę o programach mieszkaniowych. Wygasiliście program „Mieszkanie dla młodych”, zastępując go teoretycznie pięćdziesięcioma kilkoma – to już oczywiście w cudzysłowie – innymi programami, od których mieszkań nie przybyło. Przybyło natomiast różnych instytucji, różnych doradców, różnych dodatkowych funkcji itd. Zatem proszę nie zarzucać, że takie jest tutaj działanie.

Natomiast tutaj przecież my rozmawiamy nie tylko o transporcie autobusowym, ale o zbiorowym – więc wydaje się, że całkiem uzasadnione jest, żeby też tutaj to dostosowywać do tego, co się będzie działo, i tego, co reguluje ustawa. Panie ministrze, naprawdę radzę odrobinę wstrzeźliwości w ocenianiu tego, co się działo, bo myślę, że te rachunki mogą być bardzo na niekorzyść pana ministra i ówczesnego rządu. Dziękuję bardzo.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Z tym sobie poradzimy. Ja polecam...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Pani posłanka Matysiak, bardzo proszę.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Ja chciałam zachęcić państwa posłów do poparcia poprawki złożonej przez grupę posłów Prawa i Sprawiedliwości, ponieważ ta nazwa, która dzisiaj pojawia się w rządowym projekcie, czyli Fundusz Przeciwdziałania Wykluczeniu Transportowemu, wprowadza odbiorców w błąd. Z tego funduszu będzie można uzyskać dopłaty na przejazdy transportem autobusowym lub transportem na żądanie, który jest wprowadzony. Nie można uzyskać dopłaty na transport kolejowy. A przecież to właśnie także transportem kolejowym przeciwdziałamy temu zjawisku. O tym dzisiaj mówiła strona społeczna. I ta poprawka ma oczywiście sens. Wszyscy używamy skrótu FRPA. Nie ma po co wprowadzać nazwy. Samą nazwą państwo nie zadekretujecie rozwiązania problemu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę...

Pan poseł Krystian, bardzo proszę.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, oczywiście od samego mieszania herbata nie tylko nie stanie się słodsza, ale generalnie od takiego sposobu procedowania w temacie publicznego transportu zbiorowego, który proponuje rząd, ona generalnie będzie niestrawna. Fundusz autobusowy i to, co robicie, to oczywiście Orwell. Panie ministrze, to nie tylko to, że próbujecie wymazywać i gumkować rzeczy, które zostały zrobione, ale tak jak u Orwella – próbujecie je pisać na nowo. To, co wczoraj było dobre, dziś jest złe, a to, co wczoraj było złe, dzisiaj według was jest dobre. W 2015 r. rząd Prawa i Sprawiedliwości przejął tak naprawdę zgłiszcza tego, co nazywaliście publicznym transportem zbiorowym. Fundusz przewozów autobusowych był programem, który budował i buduje siatkę połączeń komunikacyjnych w Polsce. I od samych zmian prawnych państwo transportu publicznego nie zbudujecie, nie poprawicie. Bo ten transport zbiorowy będzie ulegał poprawie w dalszym ciągu, jeśli do funduszu po prostu dołożycie pieniądze – a wy tego nie robicie. Po prostu nie robicie. Chcecie zmienić nazwę, ale od zmiany nazwy transport publiczny nie ulegnie poprawie. Ulegnie poprawie wtedy, kiedy dołożycie pieniądze. A więc ta próba zmiany nazwy jest po prostu tylko pudrowaniem waszego nieróbstwa w tym temacie. Próbowacie zlikwidować dobrze działający fundusz, próbujecie zmienić nazwę. Dlatego ta poprawka jest bardzo istotna, żeby utrzymać ten rodzaj pracy nad transportem zbiorowym i przejść do konkretów, czyli zwiększenia pieniędzy – a nie zmiany nazwy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, Związek Powiatów Polskich.

Ekspert ZPP Mateusz Jabłoński:

Szanowni państwo, Szanowne Komisje, my w odniesieniu do art. 1 pkt 6 mamy poprawkę – dodanie po lit. b lit. ba w następującym brzmieniu: „po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu: Jeżeli powiat wchodzi w skład związku powiatów lub związku powiatowo-gminnego realizujących całokształt zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego, powiat taki nie uchwała planu transportowego, a elementy wymagane w planie transportowym powiatu zostają zawarte w planie transportowym właściwego związku”.

To argumentujemy w ten sposób, że ustawa nakłada na powiaty powszechny obowiązek uchwalania planu transportowego. O ile sam obowiązek jest zrozumiały w świetle nowej filozofii ustawy, to zaproponowane przepisy nie przesadzają przypadku, w którym powiat wchodzi w skład na przykład związku powiatowo-gminnego. Literalna wykładnia przemawia wtedy za tym, że powiat taki i tak musiałby przyjmować plan transportowy, co w zasadzie nie ma sensu w takim przypadku. Dopiero wykładnia funkcjonalna prowadzi do wniosku, że w takim przypadku plan transportowy jest przyjmowany wyłącznie przez odpowiedni związek. I tutaj, aby

przeciwdziałać ewentualnym problematycznym interpretacjom, proponuje się wprowadzenie przepisu jednoznacznie przesadzającego tryb postępowania w opisanym porządku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

I bardzo proszę pana ministra o odniesienie się do poruszonych kwestii i zgłoszonej przez grupę posłów poprawki. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, opinia jest negatywna i powiem dlaczego. My nie zmieniamy nazwy dla samej zmiany, tylko zmieniamy nazwę dlatego, że po pierwsze strukturalnie, fundamentalnie dochodzą zmiany, jeśli chodzi o cały system działania tej nowej ustawy i nowy system, który ma zafunkcjonować właśnie w zakresie przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. I tak jak słusznie pani poseł Matysiak zauważyła, mówimy nie tylko o autobusach, ale mówimy również o pojazdach osobowych, które będą świadczyć usługi w ramach transportu na żądanie.

Natomiast co do tych pieniędzy, o których mówił pan poseł Krystian, to powtórzę raz jeszcze – w ostatnich dwóch latach o 400 mln zł zwiększyliśmy finansowanie tego budżetu, tego funduszu, z 800 mln zł do 1,23 mld zł. Takie są fakty.

I jeszcze jedna sprawa – państwo mówią, że tutaj naszą domeną jest zmiana nazw. Przypomnę, że funkcjonuje Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg. Ta nazwa została wprowadzona przez poprzedni rząd na miejsce nazwy Fundusz Dróg Samorządowych. A więc tego typu zmiany były domeną również państwa rządów i nie ma w tym nic dziwnego. Po prostu każdy realizujący jakieś swoje projekty, swoje plany odnosi się do tego, jak ma też ten program funkcjonować. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Wobec negatywnej opinii rządu na temat zgłoszonej poprawki poddaję pod głosowanie poprawkę zgłoszoną przez grupę posłów do zmiany nr 6. Kto jest za pozytywnym zaopiniowaniem i przyjęciem poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie.

Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowało 37 osób. Za 17, przeciw 20, nikt się nie wstrzymał. Stwierdzam, że poprawka została odrzucona.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Wniosek mniejszości, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę o to, aby dopełnić formalności.

Nie słyszę kolejnych poprawek. Wobec tego stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 6 w art. 1.

Przechodzimy do zmiany nr 7. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 8. Czy są uwagi bądź wnioski? Bardzo proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, w zmianie nr 8 lit. a – nowe brzmienie pkt 1. Tutaj jest odwołanie do komunikacji miejskiej przez organizatora, o którym mowa w artykule... I chyba zabrakło, bo wydaje nam się, że to powinien być w art. 7 – ale prosilibyśmy stronę rządową o ustosunkowanie się i potwierdzenie naszych wątpliwości.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Szanowni państwo, uwaga zasadna. Wnoszę o uwzględnienie w ramach upoważnienia Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Zgłasza się również Związek Powiatów Polskich. Bardzo proszę, panie mecenasie.

Ekspert ZPP Mateusz Jabłoński:

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, Szanowne Komisje, my tutaj w odniesieniu do art. 1 pkt 8 lit. a tiret pierwsze proponujemy zmianę ust. 1 w następującym brzmieniu: „Zasady ustalania linii komunikacyjnych w zakresie właściwości obejmujące w szczególności określenie miejscowości planowanych do połączenia, a w przypadku organizatora, o którym mowa w art. 9, ust. 1 pkt 1 i 2 – również poszczególnych obszarów w ramach miasta”. Uważamy, że kierunek wyrażony w zaproponowanym przez projektodawców przepisie jest słuszny. Obecny wymóg określania w uchwalanym przez organ stanowiący planie transportowym konkretnego przebiegu linii komunikacyjnych był zbyt szczegółowy, uniemożliwiając elastyczne zmiany linii w sytuacjach nieprzewidzianych. Z brzmienia przepisu wynika jednak, że o ile w powiatach plan transportowy będzie się ograniczał do wskazania miejscowości do połączenia, to w przypadku wielkich miast to rada miasta będzie ustalała szczegółowy przebieg wszystkich linii. Nie wydaje nam się to niestety rozsądne i praktyczne. Jednocześnie nie jest jasne, co oznacza „określenie sposobu połączenia miejscowości w zależności od ich wzajemnych powiązań”. Czy chodzi tutaj o powiązania miejscowości, powiązania połączeń komunikacyjnych?

Naszym zdaniem zaproponowane brzmienie przepisu ujednolici charakter planu transportowego w powiatach i miastach na prawach powiatu, jednocześnie usuwając niejasne przesłanki wymagające uwzględnienia przy tworzeniu planu transportowego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, panie ministrze, o odniesienie się do uwag.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Stanowisko negatywne.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Czy są inne uwagi bądź wnioski? Zgłasza się jeszcze Związek Powiatów. Proszę.

Ekspert ZPP Mateusz Jabłoński:

Tutaj mam jeszcze jedną uwagę. W art. 1, pkt 8, lit. a tiret drugie dodawany pkt 1a otrzymuje brzmienie: „obszary gmin, na których możliwa jest organizacja przejazdów na żądanie – w planach regulujących gminne przewozy pasażerskie”. Uzasadniamy to w ten sposób, że obecne brzmienie tego przepisu przy wyznaczaniu obszaru dopuszczalnych przejazdów na żądanie posługuje się dokładnością do miejscowości. Dokładność taka nie jest jednak wystarczająca. Możemy mieć bowiem do czynienia z rozległymi miejscowościami, których centrum jest obsłużone publicznym transportem zbiorowym, natomiast obszary odległe – nie. Na tych obszarach jest uzasadnione uruchomienie przejazdu na życzenie, co przy obecnym brzmieniu wymagałoby wskazania całej miejscowości jako objętej takim przejazdem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, stanowisko rządu.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Negatywne.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Czy są inne uwagi bądź wnioski w zakresie poprawek do zmiany nr 8? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 8.

Przechodzimy do zmiany nr 9. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 10. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 11. Do zmiany nr 11 zgłaszam poprawkę. Poprawka została państwu dostarczona – w zakresie zmiany art. 14a ust. 6 i art. 14b ust. 1 dodawanego w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Ma ona charakter doprecyzowujący i ma na celu

zwiększenie czytelności przepisów oraz uniknięcie problemów interpretacyjnych przy stosowaniu ich w przyszłości.

Natomiast w zakresie zmiany 14b ust. 6 pkt 2 celem tej poprawki jest zmniejszenie liczby zadań nakładanych na marszałków województw w związku z koniecznością uzgadniania każdej zmiany rozkładu jazdy linii komunikacyjnej zawartej w schemacie sieci komunikacyjnej w województwie. Ta modyfikacja jest zaproponowana w taki sposób, aby uzgadniane były wyłącznie zmiany wynikające z czynników zależnych od operatora i przewoźnika – i to oczywiście pozwoli na urealnienie tego przepisu w kontekście możliwości realizacji zadań. Ta poprawka została państwu dostarczona.

Bardzo proszę, stanowisko rządu.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Stanowisko pozytywne, uwaga zasadna. Tutaj będziemy chcieli jeszcze redakcyjną poprawkę zgłosić do treści tej uwagi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Do tej poprawki? Teraz, panie ministrze, czy w drugim czytaniu?

Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, chcielibyśmy się odnieść do zaprezentowanej przez pana przewodniczącego poprawki w kontekście nowego brzmienia ust. 6 pkt 2. Chciałbym powiedzieć, że to jest kwestia co prawda merytoryczna, ale chciałbym państwu na nią zwrócić uwagę w tej chwili – ponieważ niech państwo zobaczą, że przesłanką każdej zmiany rozkładu jazdy tych linii wynikającej z przyczyn zależnych będzie tutaj jakby kooperacja operatora i przewoźnika. Mamy tutaj spójnik „i”, nie mamy tu alternatywy rozłącznej czy łącznej. I każdorazowo te dwa podmioty będą musiały ze sobą ściśle współpracować w odniesieniu do tej przesłanki. I czy to było zamiarem strony rządowej, aby ten obowiązek uzgadniania każdej zmiany rozkładu jazdy wynikał z przyczyn niezależnych od operatora i przewoźnika?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

To ja mogę tutaj wskazać, że nie, że to jednak powinno być „lub” – i składam taką autopoprawkę do tej poprawki – zamiast spójnika „i”. Bardzo proszę, żeby państwo też uwzględnili to w tych drukach, które zostały państwu dostarczone z poprawką nr 2. W pkt 2 zamiast spójnika „i” będzie spójnik „lub”. I tę oto poprawkę nr 2 z tą modyfikacją składam i daję pod ocenę po pozytywnej opinii rządu.

Czy są jeszcze pytania? Pani posłanka Matysiak.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Mam pytanie do tej zmiany, ponieważ tutaj mamy m.in. zapis dotyczący opracowywania schematu sieci komunikacyjnej i marszałek województwa czy w ogóle organizatorzy, przewoźnicy linii komunikacyjnych, które są zawarte w tym schemacie, są obowiązani do uzgodnienia z marszałkiem województwa i dostosowania – i to jest niezwykle istotne – rozkładów jazdy tych linii w celu ich skomunikowania z transportem kolejowym. Ja bym bardzo prosiła, żeby pan minister wyjaśnił, jak przewoźnicy, organizatorzy przewozów autobusowych czy na żądanie mają to dostosować z transportem kolejowym. Rozkład jazdy przyjmowany w grudniu, korekta co kwartał. Jak ma to wyglądać w praktyce? Jak ma ten przepis realnie funkcjonować? Bo zapisać oczywiście można wszystko, tylko potem w ciągu roku po prostu to nie będzie działać. Bym poprosiła o wyjaśnienie, jak państwo to widzicie w praktyce. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Związek Powiatów Polskich, bardzo proszę.

Ekspert ZPP Mateusz Jabłoński:

Szanowni państwo, Szanowne Komisje, my w odniesieniu do artykułu, o którym już wcześniej wspominałem, do art. 1 pkt 11 w dodawanym art. 14b ust. 6, proponujemy następujące brzmienie: „Organizatorzy lub przewoźnicy linii komunikacyjnych, o których mowa w art. 14a ust. 4 pkt 3, są obowiązani do uzgodnienia z marszałkiem województwa rozkładów jazdy i zmiany tych rozkładów w celu ich skomunikowania z transportem kolejowym”.

Tutaj uważamy, że zmieniany przepis w swoim obecnym brzmieniu może budzić wątpliwości, jakich linii ma w swojej istocie dotyczyć. Wskazanie, że uzgodnienie ma na celu skomunikowanie z transportem kolejowym, jednoznacznie wskazuje, że chodzi o linie oznaczone w schemacie komunikacyjnym jako podlegające skomunikowaniu. Aby ujednoznaczyć przepis, proponuje się właśnie dodanie odwołania do tego przepisu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana ministra o odniesienie się do tych uwag.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Myślę, że ważne, żeby przekazać, że tutaj nie będziemy mówili, pani poseł, o wszystkich pociągach. Nie ma też takiej możliwości, żeby wszystkie pociągi skomunikować. Ale wskazane linie, które znajdują się w schemacie, tam, gdzie są największe potoki pasażerów, będą mogły być zgłoszone. Organizator w uzgodnieniu z województwem wyznaczy stacje i przystanki położone na sieci kolejowej pełniące funkcję węzłów przesiadkowych, na których realizowane są skomunikowania między transportem kolejowym i autobusowym, i na tej podstawie organizator wyznaczy przystanki oraz kursy autobusowe i kolejowe objęte skomunikowaniem. Przystanki te będą oznaczane w rozkładach jazdy odpowiednim piktogramem, natomiast wybrane kursy otrzymają status kursów oczekujących na skomunikowanie. I do każdego takiego kursu określany jest maksymalnie dopuszczalny czas oczekiwania oraz wskazywany jest konkretny kurs, pociąg, lot lub rejs, na którego przyjazd autobus lub pociąg ma oczekiwać. Zatem nie mówimy o wszystkich, tylko o wskazanych połączeniach, które są najbardziej strategiczne z punktu widzenia połączeń regionalnych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, została zgłoszona poprawka...

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Ale czy otrzymamy wyjaśnienie, jak będzie to wyglądało z korektami rozkładu jazdy? To jest oczywiste, że nie chodzi o każdy pociąg, który jeździ na sieci, tylko w tych punktach, gdzie ma nastąpić to skomunikowanie. Mają się cztery razy do roku zmieniać rozkłady jazdy autobusów? Ja bym chciała po prostu usłyszeć jasno, jak państwo to sobie w praktyce wyobrażacie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, szanowni państwo, została zgłoszona poprawka. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 2? Nie słyszę sprzeciwu. Komisje przyjęły wobec tego poprawkę.

Czy są inne poprawki, które zostały zgłoszone? Nie ma innych poprawek, ponieważ nikt nie przejął poprawek Związku Powiatów Polskich. Wobec tego stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 8 z przyjętą poprawką nr 2.

Przechodzimy do zmiany nr 9... Przepraszam, tak, strony pomyliłem. Przepraszam bardzo. Rzeczywiście...

Przyjęliśmy zmianę nr 11 z przyjętą poprawką i stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę. Dziękuję panu przewodniczącemu za czujność rewolucyjną...

Przechodzimy do zmiany nr 12. Do zmiany nr 12 zgłaszam poprawkę nr 3. Poprawka została państwu dostarczona...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Również jest poprawka z naszej strony.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, zaraz, panie przewodniczący, oddam panu głos.

Celem poprawki, którą zgłaszam – to jest poprawka oznaczona jako nr 3 – jest doprecyzowanie zasad udostępniania przystanków komunikacyjnych dworców. Zastosowane w rządowym przedłożeniu określenie „nie więcej” powoduje, że każdy z kolejnych zakresów zawiera się w poprzednim. Z tego względu w celu zapewnienia właściwego stosowania tego przepisu niezbędne jest zastąpienie w pkt b-c wyrazu „nie więcej” wyrazem „mniej” czy „co najmniej” – i taką poprawkę oto składam.

I jest też poprawka zgłoszona...

Posel Rafał Weber (PiS):

Ja mam pytanie do tej poprawki.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

...przez grupę posłów.

Bardzo proszę.

Posel Rafał Weber (PiS):

Ja mam pytanie do tej poprawki.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Do tej poprawki? Bardzo proszę.

Posel Rafał Weber (PiS):

Ile jest wszystkich przystanków i dworców na przykład w miastach powyżej 500 tys. mieszkańców? Dajmy na to na przykładzie miasta Wrocławia. Ile jest wszystkich przystanków i dworców we Wrocławiu?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Czy są inne pytania? Nie słyszę innych pytań.

Panie ministrze, bardzo proszę o informację dotyczącą stanowiska rządu do zgłaszanej poprawki oraz o informację – jeżeli pan minister zna tę informację – dotyczącą pytania pana posła. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

W odpowiedzi na pytanie – nie mam w tej chwili takiej informacji, żeby panu posłowi przekazać.

Natomiast co do poprawki – jest to uwaga zasadna. Uważamy, że należy przeredagować przepis w taki sposób, aby wyeliminować nachodzące na siebie zakresy, liczby mieszkańców. Zasadne jest zastąpienie w pkt b–c wyrazu „nie więcej” wyrazem „mniej”.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Jest też poprawka zgłoszona przez grupę posłów. Bardzo proszę.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Poprawka w art. 1 w pkt 12, pkt 6a otrzymuje brzmienie takie, jak zapisane w dostarczonym państwu w formie drukowanej projekcie poprawki. I uzasadnienie. Proponujemy zwiększenie liczby przystanków dostępnych dla operatorów i przewoźników wykonujących przewozy na terenie gmin miejskich. Obecna propozycja zawarta w art. 15 pkt 6a jest niewystarczająca – a w kontekście pytania pana ministra Rafała Webera wręcz może wydać się śmieszna. Bo jeżeli na terenie miasta jest kilka tysięcy przystanków autobusowych i mówimy o tym, że sześć z nich – niewskazanych zresztą – będzie udostępnionych innym operatorom, to już jest... Sześć z nich będzie udostępnionych...

Posel Artur Jarosław Łącki (KO):

Co najmniej.

Posel Rafał Weber (PiS):

Ale może być sześć?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale może być sześć, tak? Jeżeli zakładamy, że sześć, to...

Posel Małgorzata Golińska (PiS):

A nawet siedem...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Albo siedem, tak. Tutaj pani minister Golińska podpowiada słusznie. Siedem albo osiem. Albo osiem... W Warszawie może to być osiem przystanków. A więc proponujemy, aby gminy były zobligowane do wyznaczenia na swoim terenie przystanków, z których będą mogli korzystać także inni przewoźnicy niż przewoźnicy miejscy, w liczbie co najmniej 25% ogólnej ich liczby.

Droży państwo, to nie jest poprawka, która powoduje, że z budżetu państwa trzeba będzie wydać kolejne środki finansowe. To nie jest poprawka, która spowoduje, że z budżetów samorządów trzeba będzie wysupłać, wydać kolejne środki finansowe, poczynić nakłady na tych przystankach. Te przystanki i dworce autobusowe są. Jeżeli ktoś mówi o zmniejszeniu wykluczenia komunikacyjnego, o ułatwieniach w dostępie do różnych części obszarów objętych systemem transportu, w tym przypadku samochodowego, no to nie wydaje mi się, żeby ktokolwiek był w stanie i odważył się negatywnie podejść do zaproponowanej przez nas poprawki, którą wnoszę i proszę o jej przyjęcie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Związek Powiatów Polskich, bardzo proszę.

Ekspert ZPP Mateusz Jabłoński:

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, Szanowne Komisje, my mamy propozycję poprawki również do pkt 6a, w następującym brzmieniu: „obowiązku udostępnienia przez gminę miejską odpowiadających sobie par przystanków komunikacyjnych i dworców, o których mowa w pkt 6, wszystkim operatorom i przewoźnikom w przypadku, gdy liczy ona:”.

Zgodnie z obecnym brzmieniem projektu, liczba miejsc zobowiązanych do udostępniania jest liczona w odniesieniu do każdego przystanku komunikacyjnego z osobna. W praktyce to oznacza, że zlokalizowane w jednym miejscu przystanki w dwóch kierunkach liczone są jako dwa przystanki. I taki sposób liczenia czyni cały przepis mało skutecznym. Dlatego proponujemy taką zmianę, która będzie się opierała na liczeniu par przystanków. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Bardzo proszę pana ministra o odniesienie się do propozycji, które zostały przedstawione.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Odpowiadając na wniosek grupy posłów – pan przewodniczący Adamczyk zgłosił tę propozycję – opinia jest negatywna. Już powiem dlaczego. My po pierwsze proponujemy zapis „co najmniej”, więc tutaj nie dajemy limitów, jeśli chodzi o decyzje samorządów, żeby również uwzględniały te propozycje. W tej chwili, proszę państwa, nie ma żadnego zapisu, żadnego bezpiecznika, który by dawał tutaj możliwość spokojnego wjeżdżania i zatrzymywania się na przystankach. Przypominam państwu miasto Wałbrzych, które nie tak dawno zakazało wjazdu autobusom, busom z zewnątrz, chroniąc własną komunikację miejską, uważając, że po prostu jest to złe rozwiązanie. A więc my proponujemy to minimum. Natomiast uważam, że też ta propozycja pana posła Adamczyka jest zbyt daleko idąca.

Natomiast zasadny wydaje się wniosek Związku Powiatów Polskich, żeby tutaj traktować te przystanki jako pary przystanków, czyli w dwie strony – ale musiałby też ten wniosek zostać przejęty przez państwa posłów.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

To ja w takim razie, panie ministrze, przejmuję ten wniosek i składam też drugą poprawkę. To mielibyśmy, panie mecenasie, trzy poprawki... I teraz bardzo bym prosił...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, tytułem...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, panie przewodniczący?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

...wyjaśnienia – bo odnoszę wrażenie, że strona rządowa jakby nie zrozumiała do końca naszych intencji. My proponujemy również co najmniej 25% – nie co najmniej sześciu przystanków w Warszawie albo sześciu par przystanków w Warszawie, czy też siedmiu przystanków w Katowicach czy w Poznaniu, tylko proponujemy co najmniej 25% ogólnej ich liczby. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, wobec tego...

Posel Rafał Weber (PiS):

Mam pytanie jeszcze do jednej poprawki.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Proszę bardzo.

Posel Rafał Weber (PiS):

Pytanie do poprawki, którą zgłosił pan minister Andrzej Adamczyk. Czy ten procent, co najmniej 25% ze wszystkich przystanków, w tym przykładowym Wrocławiu to będzie więcej niż co najmniej sześć przystanków? Nawiązuję do poprawki nr 1. I na przykładzie Wałbrzycha... Wałbrzych, z tego, co widzę w poprawce nr 1, będzie musiał udostępnić co najmniej cztery przystanki, ale będzie mógł to zrobić na rubieżach, na obrzeżach miasta. Nie w centrum, nie w miejscach, gdzie są obiekty użyteczności publicznej, szkoły, zakłady pracy, tylko będzie mógł zrobić w pierwszym punkcie dojazdowym do tego miasta. To generalnie tak ułatwi walkę z wykluczeniem komunikacyjnym, że Wałbrzych się z tego nie pozbiera...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Odpowiadam na pytanie pana ministra Weбера, jeżeli pan przewodniczący pozwoli...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale to...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

O ile znam Wrocław i Wałbrzych, wszystko wskazuje na to, że tam jest więcej przystanków aniżeli sześć.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, ponieważ po zapoznaniu się z treścią poprawki widzę, że jednak zgłoszenie tej poprawki, którą zaproponował Związek Powiatów Polskich, wymagałoby też zmiany w treści dalszej, ja jednak nie zgłoszę teraz tej poprawki i zobowiązuję się, że taką poprawkę przygotuję na drugie czytanie we współpracy z ministerstwem. Ona wtedy będzie jakby całościowo obejmowała ten temat. I to będzie zdrowsze – bo i tak musielibyśmy zmieniać. Tak że ja wycofuję tę poprawkę, proszę jej nie rozdawać. Po zapoznaniu się z treścią uważam, że ona nie jest kompletna. Wobec tego pomimo dobrych chęci i poparcia rządu na tym etapie ja nie zdecyduję się na zgłoszenie.

Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Ja krótko, odpowiadając na pytanie pana posła Weбера – w pkt 6b jest zapis, który mówi o obowiązku udostępnienia co najmniej jednego z obiektów, o których mowa w punkcie 6a, zlokalizowanego w centrum miasta lub gminy wiejskiej. Zatem my tutaj również wskazujemy ten węzeł lokalizacji jako centrum miasta, tak żeby można było tych pasażerów dowieźć właśnie w to miejsce. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Posel Rafał Weber (PiS):

W jedno miejsce? W jedno?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, mamy zgłoszoną... Przepraszam, mamy zgłoszoną...

Posel Rafał Weber (PiS):

W jedno miejsce w Warszawie czy we Wrocławiu...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, odpowiedź była precyzyjna.

Szanowni państwo, mamy zgłoszone dwie poprawki i jeżeli dobrze czytam – i proszę ewentualnie o poprawę ze strony Biura Legislacyjnego – jako pierwsza powinna być głosowana poprawka

zgłoszona przez grupę posłów i w drugiej kolejności poprawka, którą zgłaszam jako poprawkę nr 3.
Czy tak, panie mecenasie?

Legislator Wojciech Paluch:

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Wobec tego poddaję pod głosowanie poprawkę zgłoszoną przez grupę posłów, reprezentowaną przez przewodniczącego Adamczyka. Kto jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie.

Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowały 34 osoby. Za 15, przeciw 19, nikt się nie wstrzymał. Stwierdzam, że poprawka nie została przyjęta.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Proszę traktować poprawkę jako wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę dopełnić formalności.

Czy jest sprzeciw odnośnie do przyjęcia poprawki nr 3, którą zgłosiłem? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że poprawka nr 3 do zmiany nr 12 została przyjęta.

Jako że nie było innych poprawek, stwierdzam, że zmiana nr 12... Nie... Jest coś jeszcze, tak?

Legislator Wojciech Paluch:

Tak – ponieważ umknęło nam, że oprócz głosowanych poprawek dotyczących dodawanego pkt 6a mamy również pkt 6b, który również tutaj będzie dodawany w art. 15 w ust. 1, mamy prośbę o zgodę na wykreślenie wyrazu „na”, który na początku się pojawił – ponieważ na końcu wprowadzenia w tym ustępie już ten wyraz istnieje.

A druga rzecz dotyczy kwestii, do której w projekcie rządowym się odsyła. Chodzi tutaj o obowiązek udostępnienia co najmniej jednego z obiektów zlokalizowanego w centrum miasta lub gminy. Mamy tu pytanie do strony rządowej – jakie jest kryterium ustalania, że dany punkt jest właśnie w centrum miasta lub gminy?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie mecenasie.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Jest to pojęcie powszechnie stosowane, więc myślę, że tutaj nie powinno być z tym problemu. Przystanek w centrum miasta – miejsce, które spełnia to zadanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Czy są inne poprawki do zmiany nr 12? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 12 w art. 1 z przyjętą poprawką.

Przechodzimy do zmiany nr 13. Tutaj mamy poprawkę nr 4, którą zgłaszam. Została ona państwu dostarczona. Jest to poprawka doprecyzowująca, która ma na celu zwiększenie czytelności przepisów poprzez usunięcie nadmiarowych wyrazów – i to pozwoli na usunięcie problemów interpretacyjnych.

Czy są inne uwagi bądź wnioski do zmiany nr 13? Nie słyszę. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 13 z przyjętą poprawką nr 4.

Przechodzimy do zmiany nr 14. Tutaj zgłaszam poprawkę nr 5. Ta poprawka również jest doprecyzowująca, ma na celu zwiększenie czytelności przepisów i uniknięcie problemów interpretacyjnych w stosowaniu ich w przyszłości. Ona została państwu dostarczona. Czy są inne uwagi bądź wnioski?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

W imieniu grupy posłów również wnosimy poprawkę do zmiany nr 14.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, panie przewodniczący, o przedstawienie poprawki.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Brzmienie projektu tej poprawki państwo otrzymaliście w formie wydruku papierowego, więc możecie się z nim zapoznać. Rzeczą dotyczy koniecznych zmian poprzez jednoznaczne przesądzenie o ujednoliceniu opłat dla operatora i przewoźnika za korzystanie z dworców lub przystanków komunikacyjnych. W chwili obecnej dla operatora i przewoźnika stawki opłat za korzystanie z przystanków i dworców są takie same. Ministerstwo zaplanowało radykalne podniesienie opłat dla przewoźników w stosunku do operatorów. I to jest absolutnie niezrozumiałe i niczym niewytłumaczalne – niczym racjonalnym oczywiście niewytłumaczalne. Zaplanowano następujące podwyżki dla przewoźników w nowo dodanym art. 16 ust. 5a: z 5 gr na 20 gr za zatrzymanie na przystanku komunikacyjnym, z 1 zł na 5 zł na dworcu, z 2 zł na 10 zł w przypadku dworca wyznaczonego do udzielenia pomocy osobom niepełnosprawnym. To jest dodatkowe obciążenie finansowe w prowadzeniu działalności przewozowej. I kiedy mówimy o wsparciu transportu zbiorowego, nie możemy zgadzać się na kolejne obciążenie finansowe dla realizujących te zadania małych firm transportowych – to jest dla nich drastyczny wzrost kosztów zmiennych przy realizacji przewozów, który zmusza je do podnoszenia cen biletów, usuwania z rozkładów jazdy przystanków, a nawet likwidacji połączeń lokalnych. Szanowni państwo, nie ma zgody na zwiększanie kosztów w przewozach samochodowych, w przewozach zbiorowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, Związek Powiatów Polskich.

Ekspert ZPP Mateusz Jabłoński:

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, Szanowne Komisje, my tutaj mamy dwie poprawki. Pierwsza brzmi następująco. W art. 14 pkt 13 po lit. b dodaje się literę ba w brzmieniu: „ust. 2 otrzymuje brzmienie: Dopłatę ustala się w kwocie nie wyższej niż 4 zł do 1 wozokilometra przewozu autobusowego o charakterze użyteczności publicznej”. Tutaj ta kwestia już była wielokrotnie podnoszona, dlatego uzasadnienie jest krótkie. Kwota 3 zł jako maksymalna wysokość dopłaty została ustalona kilka lat temu. Od tego czasu znacząco wzrósł koszt wozokilometra. W tej sytuacji oczywiście uzasadnione jest podniesienie maksymalnej wysokości dopłaty.

I druga poprawka. W art. 14 pkt 13 po lit. b dodaje się lit. bb w brzmieniu: „po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu: Maksymalna stawka dopłaty, o której mowa w ust. 2, ulega zmianie w stopniu odpowiadającemu planowanemu średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych, ustalonemu w ustawie budżetowej na dany rok. Zmiana następuje od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym została ogłoszona ustawa budżetowa”. Utrzymanie wysokości wpłat w wysokości ustalonej kwotowo w treści ustawy bez mechanizmu waloryzacji sprawia, że z upływem czasu traci ona po prostu realną wartość ekonomiczną wskutek inflacji oraz wzrostu kosztów paliwa, energii, pracy i utrzymania taboru. Nominalne stawki dopłat niewaloryzowane przez kilka lat przestaną odpowiadać rzeczywistym kosztom operacyjnym, a to oznacza, że brak mechanizmu waloryzacji jest w istocie mechanizmem stopniowego realnego obniżania poziomu dofinansowania i przerzucania kosztów na jednostki samorządu terytorialnego. Co ciekawe, ustawa przewiduje mechanizm corocznej waloryzacji stawek opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców w oparciu o planowany właśnie średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług, co stanowi dodatkowy czynnik kosztowy. Proponujemy zatem waloryzację tej dopłaty w takiej samej skali. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Nie widzę więcej zgłoszeń. Bardzo proszę pana ministra Stanisława Bukowca.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Odnosząc się do wniosku pana przewodniczącego Adamczyka, chciałem powiedzieć, że proponowana podwyżka opłat za korzystanie z przystanków, dworców jest na wniosek gospodarzy miast, którzy zgłaszali te uwagi od dłuższego czasu – że kwoty, które wpływają od operatorów, które nie były od początku zwiększane, nie pokrywają kosztów związanych z utrzymaniem tych obiektów, choćby sprzątnięcia, odśnieżania, utrzymania w należytym porządku. A więc my w tych propozycjach proponujemy tylko maksymalne stawki. One oczywiście mogą być przyjęte, nie muszą.

Natomiast nie uważamy, żeby to były stawki zbyt drastyczne, biorąc pod uwagę, że jednak też liczba tych przystanków może być ograniczona w jakiś sposób właśnie przez zarządców miast. Dlatego opinia jest negatywna.

Wniosek Związku Powiatów Polskich, jak rozumiem, jest nie w tym punkcie, więc nie do tej ustawy... Jeżeli mówimy o kondycji firm, to chciałbym tylko podać dane, że z roku na rok zwiększa się liczba umów i operatorów, która podpisuje umowy. W roku 2025 było 8 tys. takich umów podpisanych, w roku 2026 już jest ponad 9 tys. Zatem to też nie jest tak, że ubywa operatorów – co by wskazywało, że są jakieś problemy na rynku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, mamy zgłoszone poprawki.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Mam pytanie do poprawki.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Do której poprawki?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Do poprawki grupy posłów.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, ale to... Panie pośle, nie dopuszczam, dlatego że to jest poprawka, którą pan też zgłosił...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Tak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

...więc trudno, żeby pan sam sobie zadawał pytania.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Nie. Ja nie sobie zadaję pytanie, tylko zadaję pytanie posłowi, który przedstawiał tę poprawkę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Naprawdę, panie pośle...

Szanowni państwo, mamy dwie poprawki. Pierwsza poprawka – bardzo proszę o pomoc ze strony Biura Legislacyjnego... Rozumiem, że jako pierwszą powinniśmy głosować poprawkę zgłoszoną przez grupę posłów – panie mecenasie, czy tak? Tak. Dziękuję bardzo.

W takim razie poddaję pod głosowanie poprawkę zgłoszoną przez grupę posłów. Ta poprawka została państwu dostarczona. Kto jest za przyjęciem poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję bardzo. Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie.

Głosowały 33 osoby. Za 16, przeciw 17, nikt się nie wstrzymał. Stwierdzam, że poprawka nie została przyjęta.

Jest też poprawka, którą zgłosiłem...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Wniosek mniejszości do odrzuconej poprawki.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Bardzo proszę dopełnić formalności.

Jest poprawka nr 5, którą zgłosiłem. Czy jest...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Mam do niej pytanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Do tej poprawki? Bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Czy ta poprawka usuwa tę nierówność, o której mówił pan minister Andrzej Adamczyk, w podejściu z jednej strony do samorządowych operatorów, a z drugiej strony do prywatnych

przewoźników? Czy ta poprawka usuwa czterystuprocentową podwyżkę opłaty za korzystanie z przystanków autobusowych? A ta podwyżka wynika wprost z tego ustępu obecnego projektu ustawy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, oczywiście, że ta poprawka usuwa nierówność, która istnieje – w walce o interpretację przepisów. Dzięki temu, że przyjmiemy tę poprawkę, wszyscy, którzy działają na podstawie tych przepisów, będą dokładnie tak samo traktowani, ponieważ przepisy będą jaśniejsze.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia tej poprawki?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Sprzeciw.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jest przeciw. Głosujemy. Szanowni państwo, kto jest za przyjęciem poprawki, która wprowadza czytelniejsze brzmienie przepisów? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Bardzo proszę, panie pośle, czekamy na pana. Bardzo dziękuję. Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie.

Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowały 34 osoby. Za czytelniejszymi przepisami jest 18, przeciw czytelniejszym przepisom jest 16, nikt się nie wstrzymał. Stwierdzam, że poprawka została przyjęta.

Nie zgłoszono kolejnych poprawek, wobec tego stwierdzam, że zmiana nr 14 z przyjętą poprawką została rozpatrzona przez Komisję.

Przechodzimy do zmiany nr 15. Czy są poprawki do tej zmiany? Uwagi Biura Legislacyjnego? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 15.

Przechodzimy do zmiany nr 16. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 16.

Przechodzimy do zmiany nr 17. Do zmiany nr 17 zgłaszam poprawkę nr 6, która została państwu dostarczona. W tej poprawce proponuję doprecyzowanie przepisów w zakresie art. 42a ust. 4. I ta poprawka ma na celu zwiększenie czytelności, uniknięcie problemów interpretacyjnych. Natomiast w zakresie zmiany i poprawki dotyczącej art. 42b pkt 4 – celem tej poprawki jest dodanie zgromadzenia związków jako organu, który będzie ustalał stawki opłaty pobieranej za przejazd na żądanie. I pozwoli to na uspołnienie tego przepisu dającego podstawę prawną do ustalania stawki opłaty pobieranej za przejazd na żądanie z definicją tego przejazdu zawartą w art. 4 ust. 1 pkt 23a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Bardzo proszę, zgłasza się pani posłanka Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Ja bym chciała dopytać, jeżeli chodzi o te rozwiązania związane z transportem na żądanie, z przejazdem na żądanie – czemu tutaj nie mamy doprecyzowanego wieku pojazdu, którym ten przewóz będzie prowadzony? Czemu nie ma tej kwestii, o której mówiła strona społeczna, czyli tej stawki za gotowość? No bo wyobrażamy sobie, że to będzie bardzo różnie wyglądało. W jednym tygodniu może być więcej zgłoszeń, większe zapotrzebowanie na to, żeby w jakieś miejsce dojechać, w innym mniej. Natomiast ten podmiot, który będzie takie usługi świadczył, musi po prostu być w gotowości, żeby następnego dnia wyjechać. Takiej stawki państwo nie przewidujecie. Z czego to wynika, panie ministrze?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie widzę innych zgłoszeń. Wobec tego pan minister Stanisław Bukowiec. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Pani poseł, chciałbym poinformować, że w poprawkach zgłoszonych przez pana przewodniczącego znajduje się również taka poprawka, która będzie mówiła o wieku, który muszą spełniać pojazdy właśnie do transportu na żądanie. I już powiem z wyprzedzeniem – będziemy się pozytywnie ustosunkowywać do tego projektu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

To pozytywne zaskoczenie, panie ministrze. Bardzo dziękuję za tę deklarację.

Czy są uwagi Biura Legislacyjnego? W ogóle do punktu bądź poprawki... Bardzo proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, jeśli chodzi o kwestię związaną po pierwsze z poprawką, która dotyczy również zmiany art. 42b, nowego brzmienia pkt 4, jest tu m.in. również wymieniona oprócz rady gminy rada miejska i zgromadzenie związku. Czy w konsekwencji przyjęcia tej poprawki nie jest również konieczne... Czy nie implikuje to zmian również w ust. 5 w art. 42a, gdzie w drodze uchwały rada gminy lub związek JST podejmuje te kwestie? To jest kwestia do rozważenia i refleksji w kontekście tej poprawki.

Druga kwestia dotyczy art. 42b pkt 1 – prosimy o upoważnienie do wykreślenia sformułowania „ten”, ponieważ jest to wyraz zbędny.

Jeśli chodzi o pkt 5, to mamy tutaj uwagę – co oznacza pojęcie „nieprzerwanej możliwości dostępu”? I jak to pojęcie zestawić z pkt 1 lit. a? Gmina ma wskazać dni, godziny funkcjonowania przejazdu? To sugeruje naszym zdaniem, że będzie on może limitowany – a jednocześnie ma zapewnić nieprzerwaną możliwość dostępu. To jest pytanie w kontekście czytania, odkodowania całej tej projektowanej normy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie mecenasie.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Pozytywne zdanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Pozytywne zdanie ministerstwa do uwag, wobec tego swoją poprawkę uzupełnię o tę uwagę, którą pan mecenas był uprzejmy zgłosić – czyli uzupełnię o radę miejską w pkt 5 dodawanego art. 42a. I to bardzo proszę – żebym mógł na oryginale poprawki... I tak uzupełnioną poprawkę pozwolę sobie poddać pod głosowanie.

Bardzo proszę, pani posłanka.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

A czy pan minister odpowie na te wątpliwości związane z nieprzerwaną możliwością dostępu do przejazdu w miejscowościach, które są określone? No trasa, miejscowość, w której pasażer może zamówić przejazd... Co to znaczy „nieprzerwana możliwość dostępu”? Panie ministrze, jak to rozumieć?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, pan dyrektor Bartosz Jabłonka.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pan dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Zgodnie z zaproponowanymi rozwiązaniami, jeżeli chodzi o przewozy na żądanie, też organizator, czyli wójt, tutaj będzie określał zasady funkcjonowania – czyli dni, godziny i ilość takich możliwości połączeń. I jeżeli chodzi o nieprzerwaną możliwość funkcjonowania, chodzi nam w tym projekcie o to, żeby w każdych tych godzinach, dniach, okresach była możliwość zamówienia takiego przejazdu i żeby on cały czas w tych godzinach funkcjonował, niezależnie od dni czy tygodni, kiedy będzie takie zgłoszenie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, w zakresie zmiany nr 17 mamy poprawkę nr 6, która została zgłoszona przeze mnie. W stosunku do druku, który został państwu dostarczony, następuje ta zmiana i to dopisanie, które sugerowało Biuro Legislacyjne, czyli w dodawanym art. 42a w pkt 5 po „rady gminy” również dodaje się wyrazy „rady miejskiej”, żeby te przepisy były spójne.

I taką poprawkę poddaję ocenie Komisji. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 6? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisje przyjęły poprawkę. Nie było więcej zgłoszeń do zmiany nr 17 w art. 1. Wobec tego stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 17 z przyjętą poprawką.

Przechodzimy do zmiany nr 18. Czy są uwagi bądź wnioski? Bardzo proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, do tej zmiany mamy następujące uwagi. W lit. a pkt 5 – on dotyczy rozkładów jazdy, które są (pkt b): „sporządzane, aktualizowane przez organizatorów, operatorów i przewoźników”. I później, po wymienieniu właściwego unijnego przepisu rozporządzenia, napisane jest „i późniejszej jej wersji”. Czego dotyczy to sformułowanie „późniejszej wersji”? Normy?

Druga kwestia związana już jest z lit. d, ponieważ tutaj pojawia się zdanie drugie w tej normie: „Marszałek województwa określa formę przekazanych danych”. W wyliczeniu na końcu zamieszcza się część wspólną, naszym zdaniem, a w ramach takiego wyliczenia niedopuszczalne jest zamieszczenie odrębnych zdań. Też prosilibyśmy tutaj ewentualnie o odpowiedź, czy nie należałoby tego umieścić w odrębnej jednostce redakcyjnej.

Jeśli chodzi o kwestię związaną już z lit. b i dodawanym pkt 5a, w lit. b mowa jest, że „stanowią swoją funkcjonalną kontynuację”. Co to pojęcie właściwie oznacza? Trudno nam tutaj odkodować, co się kryje pod tym enigmatycznym sformułowaniem.

Później, w części jakby wspólnej, jest mowa, że pasażerów obowiązują odpowiednie taryfy określone przez operatora lub przewoźnika dla poszczególnych linii komunikacyjnych składających się na całą trasę. I tu wydaje nam się, że... Może tutaj również prosilibyśmy o wytłumaczenie, jakie jest ratio legis wprowadzanej normy w postaci drugiego zdania – ponieważ też nie potrafimy tego tutaj ułożyć. Czy to może powinien być odrębny przepis, który będzie się odnosił do wszystkich tych punktów w kontekście art. 46 ust. 1?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Panie przewodniczący, jeśli pan pozwoli, pan dyrektor Jabłonka odniesie się do tych uwag.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o formę NeTEx lub jej kolejne wersje, chodzi nam o to, żeby sporządzanie rozkładów jazdy było możliwe z wykorzystaniem tej formy określonej w tym rozporządzeniu jako formy NeTEx i każdą kolejną jej wersją, aktualizacją – tak żeby rozkłady jazdy sporządzone w pierwotnej wersji były zgodne z wymogami ustawowymi.

Jeżeli chodzi o uwagę dotyczącą funkcjonalnej kontynuacji, należy ją rozumieć tak, że oznacza ona, że połączone linie tworzą dla pasażera jedną logiczną i spójną trasę bez konieczności opuszczania pojazdu na przystanku zwrotnym. Druga linia naturalnie przedłuża bieg pierwszej linii, umożliwiając bezpośredni i sensowny transport do kolejnych celów podróży. Często zdarza się tak, że mamy jeden autobus, który najpierw ma, powiedzmy, połączenie z Gdańska do Gdyni, później jedzie do Sopotu itd., na różnych zezwoleniach. Chodzi o to, żeby każdy podróżny miał świadomość tego, że z punktu tego docelowego dojedzie do końcowego, nawet jeżeli ta linia jest podzielona na kilka różnych zezwoleń.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Czy ze strony Biura Legislacyjnego? OK, tak? Dobrze, dziękuję bardzo. Szanowni państwo...
Pan prezes Szczerbaciuk, tak? Proszę bardzo. Do mikrofonu.

Prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Zdzisław Szczerbaciuk:

Czy ministerstwu chodzi o połączenie przewozów wyłącznie na żądanie, wyłącznie przewozów o charakterze komercyjnym, czy też dopuszcza możliwość połączenia przewozu komercyjnego z przewozem użyteczności publicznej? Jeżeli tak, będzie trzeci element – co z przepisami prawa podatkowego, rozliczeniem obrotu itd.? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Pan dyrektor Jabłonka, jeśli można.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Szanowny panie prezesie, odpowiadając na pana pytanie, chodzi o oznakowanie pojazdów. Nie wchodzimy absolutnie w kwestie podatkowe. Mówimy o użyteczności publicznej, nie mówimy tutaj o przewozach tych stricte komercyjnych. Z brzmienia przepisu jasno wynika, że chodzi o użyteczność publiczną i o takie oznakowanie odpowiednich przewozów, autobusów, żeby pasażer wiedział, że z punktu A dojedzie do punktu B, nawet jeżeli ta linia łączy się w jakimś tam styku i jest zmieniane zezwolenie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Wobec niezgłoszenia poprawek stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 18 w art. 1.

Przechodzimy do zmiany nr 19. Zgłaszam poprawkę nr 7, która jest poprawką doprecyzowującą, mającą na celu zwiększenie czytelności przepisów i usunięcie wątpliwości interpretacyjnych. Ona została państwu dostarczona.

Czy są inne poprawki?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

W zmianie nr 19 również do art. 9...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie, nie, panie przewodniczący, przedstawicielu grupy posłów – do art. 9, nie do zmiany nr 19 w art. 1, państwo mają poprawkę, z tego co widzę. To jest poprawka, którą oznaczyłem w mojej ewidencji jako poprawka nr 6. Czyli dopiero w art. 9.

Nie ma innych wniosków bądź poprawek. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 7? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisje przyjęły poprawkę i tym samym rozpatrzyły zmianę nr 19 – rozpatrując w ten sposób cały art. 1.

Przechodzimy do art. 2, do którego zgłaszam poprawkę nr 8. Ta poprawka ma na celu usunięcie z art. 2 zmiany projektowanej w pkt 1 i 3, które zostały już wprowadzone przepisami procedowanej równolegle ustawy z dnia 11 czerwca 2026 r. o związku metropolitalnym w województwie pomorskim – i przepisy tej ustawy wejdą w życie 31 lipca 2026 r. W związku z tym ta zmiana jest po prostu zasadna.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Sprzeciw.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jest sprzeciw. Dobrze, będziemy głosować.

Bardzo proszę, czy są inne poprawki do art. 2? Nie słyszę. Ze strony Biura Legislacyjnego? Nie słyszę.

Wobec tego przechodzimy do głosowania. Bardzo proszę o uruchomienie systemu. Kto jest za przyjęciem poprawki nr 8? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie.

Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowało 37 osób. Za 21, przeciw 16, nikt się nie wstrzymał. Poprawka została przyjęta i tym samym rozpatrzyliśmy art. 2.

Przechodzimy do art. 3. Szanowni państwo, do zmiany nr 1 w art. 3 zgłaszam poprawkę. Jest to poprawka doprecyzowująca, która ma na celu zwiększenie czytelności przepisów i usunięcie problemów interpretacyjnych.

Czy są inne poprawki do zmiany nr 1 w art. 3? Ze strony Biura Legislacyjnego? Nie słyszę.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 9, która dotyczy zmiany nr 1 w art. 3? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisje przyjęły tę poprawkę.

Czy są inne uwagi do zmiany nr 1? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 1.

Przechodzimy do zmiany nr 2. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 2 i tym samym cały art. 3.

Przechodzimy do art. 4. Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 4? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 2. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 3. I tutaj zgłaszam poprawkę nr 10 do zmiany nr 3 w art. 4. Jest to poprawka również doprecyzowująca, która ma na celu usunięcie problemów interpretacyjnych i zwiększenie czytelności przepisów. Szanowni państwo, ta poprawka musi być rozpatrzona łącznie z poprawką nr 13. I ta poprawka nr 13, która dotyczy art. 14 pkt 8, ma na celu uniknięcie wątpliwości interpretacyjnych... Momencik... Nie, nie, przepraszam bardzo... To ja tutaj za daleko polecałem. Jednak jest to poprawka samodzielna. Wobec tego zgłaszam tę poprawkę.

Czy są inne uwagi bądź wnioski do tej zmiany? Nie słyszę.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 10? Coś sobie źle zapisałem. Proszę mi wybaczyć. Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że ta poprawka została przyjęta.

Czy są inne uwagi bądź wnioski do zmiany nr 3 w art. 4? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę i tym samym cały art. 4.

Przechodzimy do rozpatrzenia art. 5. Czy są uwagi bądź wnioski do art. 5? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły art. 5.

Przechodzimy do art. 6. Czy są uwagi bądź wnioski do zmiany nr 1? Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Pośpieszyłem się, szanowni państwo – bo do zmiany nr 1 nie, do zmiany nr 2 też nie. Dopiero do zmiany nr 3.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Wobec niezgłoszenia wniosków do zmiany nr 1 stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 2. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 3. I tutaj Biuro Legislacyjne – panie mecenasie?

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, tutaj akurat zmieniamy co prawda tylko odesłanie w art. 400b ust. 1, niemniej jednak wydaje nam się, że powinniśmy zweryfikować aktualność czy konieczność wprowadzenia tej zmiany z uwagi na art. 3 ustawy z druku nr 2552. Dlatego też może w tej chwili tylko bym prosił stronę rządową o analizę w kontekście ewentualnej konieczności modyfikacji tego artykułu – może już na drugie czytanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Wnosimy o pozostawienie bez zmiany – w brzmieniu przyjętym przez Radę Ministrów.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Czy są inne uwagi bądź wnioski do zmiany nr 3? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 4. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 5. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 5 i tym samym cały art. 6.

Przechodzimy do art. 7. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły art. 7.

Przechodzimy do art. 8, do zmiany nr 1. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 2 w art. 8. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę i tym samym art. 8.

Przechodzimy do art. 9.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Zgłaszam poprawkę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Oczywiście. Bardzo proszę. Do pkt 1 w art. 9 grupa posłów zgłosiła poprawkę. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Poprawka jest bardzo krótka, ale brzemienna w skutkach. To znaczy pozytywna w skutkach – bo to, co proponuje wnioskodawca, jest brzemienne w skutkach. Proponujemy w art. 9 pkt 1 skreślić cały ten punkt. Zmiany zawarte w art. 9 projektu ustawy zawierające zmiany w art. 22a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym są radykalną ingerencją w dotychczasowy system funkcjonowania transportu zbiorowego w Polsce w oparciu o zezwolenia na przewóz pasażerski. Obecnie funkcjonujący zapis art. 22a ustawy o transporcie drogowym daje organowi wydającemu zezwolenie...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie przewodniczący, przepraszam bardzo, czy mogę panu przerwać? Bo jest też druga poprawka, która dotyczy dokładnie tego samego. Wydaje mi się, że...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale proszę mi pozwolić, panie przewodniczący, skończyć uzasadnienie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Bo to jest niezmiernie istotne. Spotkaliśmy się z taką opinią, że cały projekt, nad którym dzisiaj pracujemy – może to jest opinia bardzo daleko idąca – służy temu, żeby zawrzeć tę zmianę w ustawie o transporcie drogowym. I nie bez przyczyny powiedziałem, że jest to brzemienne w skutkach – więc jeszcze raz. Obecnie funkcjonujący zapis art. 22a ustawy o transporcie drogowym daje organowi wydającemu zezwolenie możliwość badania, czy uruchomienie dodatkowej komunikacji będzie stanowić zagrożenie dla istniejących linii regularnych oraz ma wpływ na funkcjonowanie transportu drogowego realizowanego na podstawie zezwoleń wydanych w oparciu o zapisy ustawy o transporcie drogowym. Proponowana zmiana spowoduje, że organy administracji nie będą mogły w ogóle odmówić wydania lub zmiany zezwolenia – i proszę uważnie słuchać – dla zagranicznych przewoźników, którzy już teraz są dużym zagrożeniem dla funkcjonowania przewoźników regionalnych.

Zaś trzeba pamiętać, że w latach 90. przegraliśmy batalię o polski handel, co po dwudziestu latach spotkało się z utyskiwaniem hipokrytów, którzy wprowadzili przepisy albo nie zapobiegli przejściu polskiego handlu przez koncerny zagraniczne. Nie chcielibyśmy, żeby za kilka lat ktoś

z dzisiaj głosujących za proponowaną ustawą utyskiwał na to, że straciliśmy polski transport samochodowy. Przygotowanie dokumentu analizy sytuacji rynkowej, o której mowa w art. 3, 5 i 7, nie jest dużym obciążeniem dla organu wydającego zezwolenie, a daje obraz funkcjonującej na danym terenie komunikacji i zmian w niej zachodzących. Jeszcze raz powtarzam, zapis proponowany przez stronę rządową jest katastrofalny w skutkach w dającej się określić przyszłości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, ja również zgłaszam poprawkę nr 11. Ta poprawka zmierza do tego, żeby skreślić pkt 1, a dotychczasowe pkt 2–12 oznaczyć jako pkt 1–11.

I dodatkowo zgłaszam również poprawkę nr 22, która zawiera konsekwencje do skreślenia pkt 1, czyli te przepisy, które dotyczą wejścia w życie. Celem tej poprawki jest rzeczywiście dbałość o ochronę interesu małych i średnich polskich przedsiębiorstw. Treść tej poprawki mają państwo dostarczoną i też bardzo proszę o przyjęcie tej poprawki.

Czy są inne wnioski do zmiany nr 1 w art. 9? Czy jest sprzeciw? Ponieważ te poprawki, jak rozumiem – pytam Biuro Legislacyjne – są tożsame, tak? Tak, są tożsame.

Bardzo proszę o stanowisko rządu – pan minister.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, my przychylamy się do tej propozycji i absolutnie uważamy, że sugestie, jakoby tutaj miało dojść do jakiegoś celowego działania, które by miało uderzyć w polskie firmy transportowe, są bezzasadne. Przyjęliśmy również te argumenty, które w debacie publicznej wybrzmiały – i opinia jest pozytywna.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Wobec tego czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawek, które zostały zgłoszone do zmiany nr 1, wraz z konsekwencjami, o których mówiłem, które przedstawiłem w poprawce też państwu dostarczonej nr 22? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisje przyjęły poprawki.

Czy są inne propozycje? Tu nie może być, więc rozpatrzyliśmy zmianę nr 1.

Przechodzimy do nowej zmiany nr 1, która w tekście jest oznaczona jako nr 2 – będę posługiwał się już nową nomenklaturą, czyli de facto do zmiany nr 1. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 1 w art. 9.

Przechodzimy do zmiany nr 2. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Czy są uwagi do zmiany nr 3? Bardzo proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Wojciech Paluch:

Tak, zmiana nr 3, dawna nr 4, odnosi się do art. 55 i w tym dodawanym punkcie jest mowa o kontroli używanego w autobusie lokalizatora, o którym mowa również w art. 11g ust. 1 i 4. Tu mamy pytanie, dlaczego odsyła się również do tego ust. 4, skoro sam obowiązek jednak używania lokalizatora wynika wyłącznie z ust. 1.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie ministrze, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonna:

To może, szanowni państwo, ja wyjaśnię. Z ust. 4 wynika obowiązek używania przez kierowców również lokalizatora w trakcie przewozu na liniach komunikacyjnych w przewozach o charakterze użyteczności – dlatego uważamy, że tak jest prawidłowo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Czy są inne uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 3 – a wcześniej nr 4.

Przechodzimy do zmiany nr 4. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 5. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 6. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 7. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę.

Czy są uwagi bądź wnioski do zmiany nr 8? Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, jedna taka wątpliwość, którą chcielibyśmy wyartykułować. Jest pytanie do strony rządowej w kontekście zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, czyli dodawanego pkt 2a. Chcielibyśmy zapytać, czy ten akt wykonawczy z ust. 3 będzie zmieniany.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak, będzie ten akt wykonawczy znowelizowany w okresie vacatio legis przepisu – to jest w ciągu dwunastu miesięcy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję.

Czy są inne uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 8.

Przechodzimy do nowej zmiany nr 9. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę.

Czy są uwagi bądź wnioski do zmiany nr 10? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

I przechodzimy do zmiany nr 11, czyli w druku zmiany nr 12. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę i tym samym cały art. 9.

Przechodzimy do art. 10. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły ten artykuł.

Przechodzimy do art. 11. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły ten artykuł.

Przechodzimy do art. 12. Czy są uwagi bądź wnioski? Zgłasza się pan na końcu, bardzo proszę.

Starszy analityk w Instytucie Zrównoważonej Gospodarki Michał Kubicki:

Dzień dobry państwu. Instytut Zrównoważonej Gospodarki, Michał Kubicki. Dziękuję bardzo za możliwość zabrania głosu.

Szanowni państwo, Szanowne Komisje, w tym art. 12, który zmienia ustawę o elektromobilności, zwalnia się gminy z obowiązku zakupu pojazdów zeroemisyjnych, jeśli pojazdy te mają służyć realizacji zadań związanych z ewakuacją mieszkańców w sytuacjach kryzysowych. Uważamy, że w obecnym brzmieniu przepis ten pomija kilka bardzo ważnych kwestii. Po pierwsze, Polska dysponuje już flotą ponad 20 tys. autobusów z napędem spalinowym, dlatego najbardziej gospodarnym sposobem wykorzystania środków przeznaczonych na realizację zadań z zakresu ochrony ludności i ochrony cywilnej powinno być dostosowanie już istniejącej floty do wymogów ewakuacyjnych. Mogłoby to obejmować m.in. doposażenie pojazdów w rozwiązania techniczne umożliwiające ich łatwe przystosowanie do przewozu rannych i poszkodowanych w pozycji leżącej.

Po drugie, my rozumiemy oczywiście ograniczenia, jakie wynikają z używania pojazdów elektrycznych, wynikające z ich zasięgu oraz ryzyka zakłóceń w funkcjonowaniu sieci energetycznej. Niemniej jednak autobusy takie, wyposażone w funkcje V2G albo V2L, mogłyby istotnie uzupełniać zdolności operacyjne w sytuacjach kryzysowych. Przykładowo taki autobus z typową baterią o pojemności 350 kWh mógłby zasilać mobilny punkt medyczny lub inną infrastrukturę krytyczną przez kilka dni.

Po trzecie, dalsze zawężenie floty do pojazdów spalinowych pogłębia strategiczne uzależnienie Polski od importu ropy naftowej, który już teraz pokrywa 98% naszego zapotrzebowania krajowego. Dodatkowo zakłócenia w dostawach paliw płynnych mogą być równie prawdopodobne jak te, które dotyczą infrastruktury energetycznej. W obliczu potencjalnego konfliktu kluczowe zatem znaczenie ma dywersyfikacja źródeł zasilania oraz rozwijanie dodatkowych zdolności, jakie oferują pojazdy elektryczne.

Po czwarte, projektowana zmiana w art. 12 stwarza realne ryzyko uznania jej za odwrócenie realizacji kamienia milowego E1G dotyczącego ustawy o zakupie autobusów zeroemisyjnych. Może to skutkować znaczącym zmniejszeniem płatności ze strony Komisji Europejskiej w ramach KPO – i na to ryzyko wskazuje opinia Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej.

Dlatego szczególnie niepokój w nas budzi w tym punkcie brak precyzyjnych warunków brzegowych stosowania art. 12, w tym na przykład minimalnego udziału finansowania ze środków przeznaczonych na ochronę ludności, brak obowiązku konsultowania specyfikacji technicznych kupowanych pojazdów z wojewodą oraz właściwym komendantem wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej, co może prowadzić do zakupu pojazdów i infrastruktury niespełniających rzeczywistych potrzeb systemu, oraz brak obowiązku uwzględnienia takich pojazdów w wojewódzkim planie ewakuacji, co jest niezbędne do zapewnienia, że pozyskane pojazdy faktycznie będą do dyspozycji służby ochrony cywilnej w sytuacji kryzysowej.

Reasumując, art. 12 powinien przede wszystkim zapewnić, że pozyskane pojazdy i infrastruktura będzie odpowiadała rzeczywistym potrzebom systemu ochrony ludności i ochrony cywilnej. Środki przeznaczone na zapewnienie pojazdów spalinowych zdolnych do realizacji zadań ewakuacyjnych powinny zostać wykorzystane najbardziej gospodarnie poprzez dostosowanie już istniejącej floty. Natomiast w sytuacji, gdy stosunek autobusów spalinowych do elektrycznych wynosi aktualnie 10:1, zakup nowych pojazdów powinien służyć dywersyfikacji źródeł zasilania, wzmocnieniu strategicznej niezależności naszego państwa oraz budowaniu zdolności komplementarnych wobec istniejącej floty pojazdów spalinowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Starszy analityk w Instytucie Zrównoważonej Gospodarki Michał Kubicki:

Liczymy, że państwo będą zainteresowani przejęciem takiej poprawki i jesteśmy w stanie pomóc w jej formułowaniu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, panie ministrze, o stanowisko rządu.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Stanowisko rządu jest negatywne. W tym wszystkim trzeba zachować umiar i zdrowy rozsądek, a przepisy unijne dają taką możliwość, żeby również zastosować te mechanizmy, które zapisaliśmy w projekcie. Szanowni państwo, doświadczenia z wojny na Ukrainie pokazują, że jednak tutaj muszą samorządy i operatorzy mieć flotę pojazdów, które będą gotowe do ewentualnej ewakuacji osób. Tradycyjne pojazdy jednak tę rolę spełniają w znacznie lepszym stopniu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Ponieważ nie zgłoszono wniosków w zakresie poprawek, stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły art. 12.

Przechodzimy do art. 13. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły art. 13.

Przechodzimy do art. 14. Czy są uwagi bądź wnioski do zmiany nr 1 w art. 14? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 2. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 2 w art. 14.

Przechodzimy do zmiany nr 3 – i tutaj zgłaszam poprawkę numer 12, która została państwu dostarczona. Ta poprawka ma na celu usunięcie zmian w art. 2 ustawy o Funduszu Przeciwdziałania Wykluczeniu Transportowemu, które zostały wprowadzone przepisami równolegle procedowanej ustawy z dnia 11 czerwca 2026 r. o związku metropolitalnym w województwie pomorskim. Przepisy wejdą w życie z dniem 31 lipca. W związku z tym należy odstąpić od zmiany definicji organizatora zawartej w art. 2 pkt 3 ustawy o funduszu oraz wprowadzania w tym przepisie ust. 2 określającego, że przez związek powiatowo-gminny w przepisach ustawy należy rozumieć również związek metropolitalny. To zostało państwu dostarczone i przekazane.

Czy są inne uwagi bądź inne wnioski do zmiany nr 3 w tym artykule? Nie słyszę.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 12 do pkt 3 w art. 14? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisje przyjęły poprawkę nr 12.

Wobec niezgłoszenia innych wniosków lub poprawek stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 3 w art. 14.

Przechodzimy do zmiany nr 4. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 5 w art. 14. Zgłasza się pan poseł Weber. Proszę bardzo.

Posel Rafał Weber (PiS):

Tutaj mamy kolejną poprawkę. Chcemy tą poprawką utrzymać możliwość objęcia dopłatą linii komunikacyjnych przebiegających w granicach administracyjnych miast o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys. Obecny projekt ustawy zabiera taką możliwość. Na przykładzie województwa małopolskiego, który był już przedstawiany na sali plenarnej, możemy powiedzieć, że i Kraków, i Tarnów, Małopolska... Małopolski urząd marszałkowski prowadzi jako organizator połączenia autobusowe mniejszych miejscowości oddalonych o 40 km, 50 km, czasami 60 km właśnie od Krakowa czy Tarnowa z tymi miastami. Małopolski urząd marszałkowski wyliczył, że jeżeli nie będzie objęcia dofinansowaniem jazdy właśnie w granicach administracyjnych tych dwóch miast, kwota dofinansowania będzie pomniejszona o ponad 5 mln zł. To są spore środki finansowe. Organizator takich przewozów będzie się zastanawiał, czy faktycznie te linie komunikacyjne ciągnąć do samego centrum Krakowa czy Tarnowa, czy po prostu zakończyć je na rogatkach i tam umożliwić tym pasażerom korzystanie z komunikacji miejskiej. Takie rozwiązanie też można zastosować, ale chyba nie jest to walka z wykluczeniem komunikacyjnym, tylko to jest utrudnianie już istniejącego i w miarę dobrze zorganizowanego transportu. I takich sytuacji będzie więcej.

Taką sytuacją jest również sytuacja Rzeszowa. Powiat rzeszowski również organizuje linie autobusowe z Rzeszowa z ościennymi gminami, ale nie tylko z ościennymi gminami, lecz również z gminami położonymi w odległości 40 km czy 50 km od Rzeszowa. Dowozi tymi liniami uczniów do szkół ponadpodstawowych. Oczywiście korzystają też pasażerowie, którzy dojeżdżają do zakładów pracy, chociażby do urzędów zlokalizowanych w Rzeszowie – a to i urząd marszałkowski, i urząd wojewódzki, i wszystkie inne urzędy, które zawierają w sobie stolice województw.

Uniemożliwianie dofinansowania takich linii jest po prostu złym rozwiązaniem. Jest rozwiązaniem, które idzie w poprzek walki z wykluczeniem komunikacyjnym. Jest rozwiązaniem, które poszerzy ubóstwo komunikacyjne mieszkańców miejscowości oddalonych od stolic województw o kilkadziesiąt kilometrów. Nie chodzi o to, żeby mieszkańcy tych miast z tej komunikacji korzystali – bo oni korzystają w marginalnym zakresie. To do dużego miasta jedzie się do zakładu pracy, to w dużym mieście są obiekty zdrowotne, szpitale, to w dużym mieście są obiekty kultury, to w dużym mieście są również miejsca pracy – i tam się jeździ właśnie z mniejszych miejscowości. Jeżeli nie będzie tej dopłaty, organizatorzy tych połączeń organizować po prostu nie będą. Dlatego prosimy państwa parlamentarzystów o poparcie naszej poprawki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę... Zgłasza się pan poseł Kmita. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Szanowni państwo, ja muszę powiedzieć, że widzę pewną niespójność rządu w tym aspekcie. Pan minister Malepszak, odpowiedzialny za kolej, wielokrotnie wskazywał województwo małopolskie jako wzór realizacji przewozów autobusowych jako uzupełnienia do komunikacji kolejowej. W samym Krakowie kończą albo zaczynają się linie autobusowe, które stanowią linie dowozowe do trzynastu miejscowości końcowych, ale łącznie przejeżdżają przez kilkadziesiąt – tak mogę powiedzieć – miejscowości, w tym miejscowości, które są pozbawione komunikacji kolejowej, takich jak Alwernia chociażby czy Myślenice. Ministerstwo Infrastruktury z jednej strony mówi, że to jest wzorcowe, ustami ministra Malepszaka – my się cieszymy, bo rzeczywiście to rozwiązanie zaproponowane przez marszałka Smółkę uwzględnia specyfikę regionu i potrzeby komunikacyjne – a z drugiej strony chce się wysadzać pasażerów na granicy, na rogatkach miasta. To spowoduje, że tak naprawdę liczba pasażerów będzie mniejsza, bo część będzie może dojeżdżała własnym samochodem albo wybierze jakieś inne środki komunikacji. I to doprowadzi do mniejszych potoków pasażerskich, likwidacji połączeń autobusowych, czyli pogłębienia tej patologii, z którą mieliśmy walczyć.

Dlatego gorąco proszę, szczególnie parlamentarzystów z Małopolski, w tym pana posła Marka Sowę, żeby nie w sposób polityczny, ale merytoryczny podszedł do tej poprawki zgłoszonej przez Prawo i Sprawiedliwość – bo ta poprawka, mówiąc wprost, ma szansę uzdrowić to, co było fatalne w tej ustawie. Jeśli to głosowanie ma mieć tylko kontekst polityczny, to znaczy, że państwo zaszkodzić mieszkańcom Alwerni, Olkusza, Myślenic i innych. Czy o to chodzi? Nie wiem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pan przewodniczący Adamczyk, proszę.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Ja z pytaniem do wnioskodawców, do pana ministra, który we wcześniejszej swojej wypowiedzi stwierdził, że walka z wykluczeniem komunikacyjnym będzie polegała na tym, że wzmocni się małe gminy, a nie będzie się dofinansowywało transportu, komunikacji w dużych miastach. Uważam, że to absolutnie nic bardziej mylnego – bo na przykładzie Małopolski pokażę, z jakich obszarów, z jakich miejscowości mieszkańcy mogą dojechać do pracy, na uczelnię, do szkoły, do lekarza czy w innych sprawach życiowych. Otóż do Krakowa kierunek z Olkusza przez Trzyciąż i Skałę to jest nic innego jak przejazd przez miejscowości, w których ludzie nie mają innej możliwości komunikacji. A gdyby chcieli gdzieś przejść jakiś odcinek piechotą, to jest kilkanaście kilometrów do innych przystanków autobusowych. Podobnie jest z Koszycami, Nowym Brzeskiem, Igołomią. Podobnie jest z Dobczycami, Sieprawiem i Krakowem. Podobnie jest z Olkuszem, Sułoszową i Skałą, Alwernią...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Już kończę, już do brzegu.

Ale zwróćmy uwagę na Tarnów. Absolutnie wydaje się to jakimś skandalem, że oto linie prowadzone przez marszałka nie będą wspierane przez Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, bo chociażby Wytrzyszczka, Czchów, Zakliczyn, Lubinka, Tarnów, chociażby Lubcza, Skrzyszów, Tarnów, chociażby z Tarnów, Gorlice, Wysowa-Zdrój... Wyobrażamy sobie, przez jakie miejscowości przeprowadzi linia autobusowa. Z tych małych miejscowości, gdzie zatrzymują się autobusy na tych liniach, nie ma innej możliwości skorzystania z transportu. A ci ludzie chcą dojechać właśnie do swoich miejsc w dużych miastach. A dla samego samorządu województwa małopolskiego – bo dalej traktujemy to jako przykład – to jest ponad 5,5 mln zł. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, panie ministrze, o odniesienie się.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, ja chciałbym uporządkować tę dyskusję. Nie wiem, dlaczego zostałem źle zrozumiany, jak wyjaśniałem w odpowiedzi na pytania w debacie.

Nikt nie jest za tym i nikt nie doprowadzi do tego, że te linie, o których panowie posłowie mówicie, będą zlikwidowane. Jeżeli pan przewodniczący Adamczyk mówi o linii, która ma 60 km, 70 km, biegnie z Olkusza przez Trzyciąż do Krakowa albo z Tuchowa, Lubinki do Tarnowa – i ta linia tylko na elemencie aglomeracyjnym, czyli Krakowa albo Tarnowa, nie będzie objęta dopłatą... Czyli mówimy o proporcjach, strzelam, kilku kilometrów w stosunku do 60 km. Rozumiem, że to ma przewrócić system, tak? To jest aberracja jakaś.

My mówimy o tym, że te środki, które nie będą pomniejszone, jeśli chodzi o przekazywane środki na dane województwo, mogą być przesunięte na inne zadania. Jakie? Takie choćby, które zaproponowaliśmy w tych przepisach, o które wnioskowały samorządy. A więc żeby w mniejszych miastach, do 50 tys. mieszkańców, firmy komunikacyjne, które chcą wyjeżdżać poza obszar tych miast, mogły na tej części pozamiejskiej, pozaaglomeracyjnej, otrzymać właśnie też wsparcie do wozokilometra. W tej chwili tego nie ma. A więc mówimy o tym, że te środki tylko z aglomeracji... Jeżeli państwo chcecie porównywać Kraków jako aglomerację, który według państwa jest wykluczony komunikacyjnie... Warszawa jest wykluczona komunikacyjnie? I my mamy

jako państwo dotować linie, które są po Warszawie, po Krakowie? Przecież to nie jest walka z wykluczeniem komunikacyjnym. Jeżeli pasażer w Warszawie, w Krakowie, w dużym mieście ma możliwość dotarcia do różnych miejsc, to ma tę alternatywę. Mieszkańcy małych miast, miasteczek, gmin – tam potrzebujemy większego wsparcia w dotacjach.

Po pierwsze, marszałek będzie ustalał linie i on może nie zgodzić się, jak rozumiem, na to, żeby ktoś sobie do tych rogatek miasta Krakowa tylko chciał dojeżdżać. Będzie mógł dojeżdżać do centrum również według tych przepisów, które są wskazane, liczby przystanków, które mają być udostępnione... A my tylko mówimy o tym, że ten strumień pieniądza, który w tej chwili szedł na dopłaty po liniach aglomeracyjnych, będzie przesunięty na faktyczną walkę z wykluczeniem komunikacyjnym. Na mniejsze miasta, na mniejsze miejscowości – tak, żeby wesprzeć właśnie te linie dojazdowe.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Poddaję pod głosowanie...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, panie przewodniczący...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Poddaję pod głosowanie poprawkę zgłoszoną przez grupę posłów. Kto z pań posłanek i panów posłów jest za pozytywnym zaopiniowaniem poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie.

Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowały 32 osoby. Za 14, przeciw 18. Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała większości.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Proszę dopełnić formalności.

Jako że nie zgłoszono innych wniosków, stwierdzam, że pkt 5 w art. 14 został rozpatrzony przez Komisję.

Ogłaszam przerwę do godziny 15:15. Informuję, że Komisje będą pracowały w sali nr 111, czyli dwa piętra niżej, tak? Musimy zmienić salę. Punktualnie o godzinie 15.15 rozpoczynamy dalszą pracę nad tym projektem. Dziękuję bardzo. Ogłaszam przerwę.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, wznawiam posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Przypomnę, że zakończyliśmy na rozpatrzeniu zmiany nr 5 w art. 14.

Przechodzimy do zmiany nr 6. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 6.

Przechodzimy do zmiany nr 7. Czy są uwagi?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, jest prośba. Posiedzenie miało się rozpocząć o 15.15. Dajmy jeszcze dwie minuty na dotarcie posłom.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jest godzina... A, przepraszam, 15.14.

Szanowni państwo, jest godzina 15.15. Zgodnie z zapowiedzią wznawiam posiedzenie Komisji. Rzeczywiście, przed chwileczką troszeczkę się pośpieszyłem, o dwie minuty za wcześnie. Ale jesteśmy już o czasie. Tak że wznawiam posiedzenie Komisji.

Jeszcze raz: czy jest sprzeciw lub czy są jakieś wnioski, poprawki z Biura Legislacyjnego do zmiany nr 6 w art. 14? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę.

Czy są uwagi bądź wnioski do zmiany nr 7? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Szanowni państwo, do zmiany nr 8 jest zgłoszona poprawka nr 13. To jest poprawka, która ma na celu uniknięcie wątpliwości interpretacyjnych dotyczących przepisów ustawy o Funduszu

Przeciwdziałania Wykluczeniu Transportowemu w zakresie właściwego sposobu postępowania dysponenta funduszu i marszałka województwa prowadzącego obsługę Funduszu Przeciwdziałania Wykluczeniu Transportowemu w województwie w przypadku zwiększenia kwoty środków przewidzianych w planie finansowym funduszu na dany rok budżetowy. I z tego względu w poprawce zostały zaproponowane przepisy określające sposób podziału środków funduszu na województwa w przypadku zwiększenia planu finansowego funduszu oraz sposób przyznania przez marszałka województwa dopłaty organizatorom. Przepisy ustawy o funduszu w brzmieniu zaproponowanym w druku nr 2700, czyli tym druku, który procedujemy, nie przewidują rozwiązań umożliwiających przekazanie organizatorom dodatkowych środków po zmianie planu finansowego funduszu. A wiemy, że to się dzieje. W związku z tym jest ta poprawka. I tę poprawkę jako wynikową będziemy głosować łącznie z poprawką nr 10, która dotyczy tej materii ustawy. Czyli to są przepisy, które umożliwią bezproblemowe zwiększenie środków funduszu – ale co jest ważniejsze, będą stanowiły podstawę do przekazania tych środków gminom.

Bardzo proszę, pani posłanka Matysiak.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Tu chyba jest jakiś błąd w tych poprawkach. Pan przewodniczący mówi o poprawce nr 13 i że trzeba ją głosować łącznie z poprawką... Aha, z poprawką w pkt 10... Dobrze, ja źle przeczytałam, przepraszam. Myślałam, że z poprawką nr 10...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jest to zawarte w druku.

Bardzo proszę, pan mecenas z Biura Legislacyjnego.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, nie będziemy się już odnosić wyłącznie do zmiany nr 8. Będziemy się do tego odnosić w kontekście również zgłoszonych i zaprezentowanych poprawek. Chcielibyśmy po pierwsze zapytać o pojęcie, które występuje w dodawanym ust. 3, a dotyczy Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego. Pojęcie jest niedookreślone – prosilibyśmy o przybliżenie, skąd taka nazwa własna.

Druga kwestia – rzeczywiście ta poprawka powinna być głosowana łącznie z poprawką poniżej. Ona co prawda nie jest w pkt 10, tylko właśnie w pkt 9 i odnosi się do lit. ci do dodawanych ust. 2a i 2g – czyli w kontekście to by były kolejne zmiany akurat w dodawanych ust. 2 o oznaczeniu literowym. To tylko jest takie drobne sprostowanie. Wkradł się po prostu błąd, omyłka pisarska.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Błąd pisarski. Rzeczywiście, teraz zauważyłem, panie mecenasie. Tak. Dokonuję autopoprawki. I w tej autopoprawce, czyli z poprawką dotyczącą pkt 9, zarówno w tytule tej poprawki, jak również w treści... Rzeczywiście, bardzo dziękuję, panie mecenasie. To po prostu błąd pisarski.

Wobec tego tak sformułowaną poprawkę z tymi poprawkami, które nanoszę w wyniku uwagi Biura Legislacyjnego, poddaję pod ocenę Wysokiej Komisji. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 13? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że poprawka nr 13 wraz z wynikową poprawką, czy uzupełniającą poprawką dotyczącą pkt 9, została pozytywnie rozpatrzona przez Komisję.

Przechodzimy do zmiany nr 9 w art. 14. Szanowni państwo, do tej zmiany są zgłoszone poprawki. Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk? Pan poseł Weber, proszę bardzo.

Posel Rafał Weber (PiS):

Szanowni państwo, ta poprawka ma na celu skreślenie pkt 9–11 w art. 14. Celem jej jest pozostawienie u wojewodów, czyli w urzędach wojewódzkich, dysponowania środkami na dofinansowanie połączeń użyteczności publicznej. Ten system w taki sposób funkcjonuje od sześciu lat. Trzeba przyznać, że początki łatwe nie były – jak przy każdej dużej reformie. Natomiast w ostatnich latach ten system naboru wniosków, oceny wniosków, przekazania informacji o dofinansowaniach, podpisywania umów naprawdę realizowany jest w sposób szybki, prawidłowy, rzetelny i uczciwy. I to jest jeden z argumentów, żeby ten system nadal był w urzędach wojewódzkich.

Drugi argument, który też padł podczas ogólnej dyskusji na temat tych zmian, jest taki, że marszałek, który ma być dysponentem funduszu, sam jest nim zainteresowany. Czyli sam będzie beneficjentem tego funduszu, sam będzie mógł składać wnioski, będzie w ramach planów transportowych decydował, które linie będą w planie transportowym, które linie nie będą w planie

transportowym. Tu jest dużo więcej ryzyk aniżeli sytuacja obecna, czyli sytuacja, w której to urząd wojewódzki, w którym jest wojewoda jako urzędnik – nie polityk wybierany w wyborach bezpośrednich, tylko urzędnik – decyduje o tym, komu taką dotację przyznać. Tak że nasza poprawka ma na celu pozostawienie obecnego stanu prawnego i pozostawienie dyspozycji funduszu w urzędach wojewódzkich.

Jeżeli ktoś mówi, że trzeba zdecentralizować podział funduszu, że tutaj, z Warszawy, nie widać, jakie są potrzeby transportowe w terenie, w Polsce lokalnej, to ja się z tym zgadzam. Z tym że jeszcze raz powtarzam – to wojewoda decydował o tym, a nie minister infrastruktury. A wojewoda na przykład w województwie podkarpackim ma siedzibę w Rzeszowie – tak samo jak marszałek województwa ma siedzibę w Rzeszowie. Tak że tutaj od tej strony – czy lepiej widać, czy lepiej nie widać – nic się nie zmienia, a pozostawiamy ten system systemem przejrzystym, rzetelnym, uczciwym, opartym na merytorycznych przesłankach, a nie na politycznych argumentach, które mogą tutaj mieć miejsce, jeżeli dysponentem funduszu rozdzielającym środki i beneficjentem jeszcze będzie marszałek województwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję.

Ja również zgłaszam poprawkę w art. 14 do pkt 9, która zmierza do tego, żeby dostosować oznaczenia w przepisach do przyjętej już ustawy z dnia 11 czerwca 2026 r. o związku metropolitalnym w województwie pomorskim. I to jest ta poprawka nr 14, którą państwu dostarczono.

W związku z tym czy są inne jeszcze poprawki do zmiany nr 9 w art. 14? Pani posłanka Matysiak, proszę bardzo.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Dziękuję.

Ja mam prośbę o to, żeby pan minister wyjaśnił, dlaczego do marszałków przenosimy te kompetencje związane z rozdzielaniem środków finansowych z funduszu. Czy państwo uważacie, że w przypadku wojewodów były jakieś problemy? Jeżeli tak, to gdzie, jakie, jakiego rodzaju? Bo faktycznie to jest zastanawiające. Z czego to wynika? Bo te uwagi pana posła Webera o tym, że z jednej strony dysponent funduszu jednocześnie będzie też tym, który te środki będzie rozdzielał – to budzi po prostu wątpliwości. I warto byłoby mieć po prostu te funkcje rozdzielone. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, pan minister Stanisław Bukowiec. Dwie poprawki i pytanie.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Do poprawki pana przewodniczącego Suchonia opinia jest pozytywna.

Natomiast negatywna opinia do wniosku pana posła Webera. Odpowiadając na te pytania, dlaczego przenosimy to w ręce marszałków – dlatego że ma to zapewnić lepszą koordynację i integrację publicznego transportu zbiorowego. Przypomnę, że w tej chwili wojewodowie mają zupełnie inną rolę. Wojewodowie organizują nabór, podpisują umowy w imieniu rządu. A tak naprawdę to nie jest rola budowania systemu, sieci, wspólnego rozkładu jazdy, wspólnego transportu w ramach danego województwa, tylko to jest rola przekaźnika. Podpisuje pan wojewoda umowy, organizuje nabór, nawet nie mając do... To znaczy jest tylko pośrednikiem w tym procesie. Dlatego mamy w tej chwili do czynienia z modelem silnie rozproszonym. Funkcjonuje blisko 2,5 tys. organizatorów, którzy planują transport wyłącznie w granicach swoich jednostek.

I dlaczego marszałek? Dlatego że marszałek dysponuje kompetencjami oraz zapleczem organizacyjnym do koordynowania transportu w skali całego regionu. Już dzisiaj marszałek odpowiada za organizację wojewódzkich przewozów autobusowych, kolejowych. I to jest naturalny krok, że proponujemy, aby właśnie on był również zarządzającym środkami funduszu. W tym przypadku rola wojewody też zostanie utrzymana. Po pierwsze, wojewoda w ramach swoich obowiązków będzie mógł weryfikować akty prawa miejscowego, jakimi będą przyjmowane plany transportowe, schematy transportowe województw. Będzie mógł również tutaj ingerować, jeżeli zostanie ten proces w jakiś sposób źle przygotowany albo jak będzie miał wątpliwości co do tego aktu prawa miejscowego, jakim jest uchwała sejmiku wojewódzkiego. A po drugie, będzie również mógł podpisać umowę w imieniu ministerstwa, w imieniu rządu z operatorem, jakim będzie

marszałek – jeżeli właśnie dany organizator marszałkowski będzie tutaj realizował jakiś zakres tych usług.

Zresztą myślę, że to jest pójście w kierunku właśnie decentralizacji tego systemu, a jednocześnie wzmocnienia regionów. Bo widzimy, że już w tej chwili wiele województw rozwija tę sieć transportową, inwestuje w tabor, zwiększa właśnie potencjał. I to jest również taka rzecz, która dotyczy wszystkich marszałków, bez względu, że tak powiem, na poglądy polityczne. W tym przypadku akurat pan marszałek Smółka, jak z nim rozmawiałem, jest gorącym zwolennikiem tego rozwiązania – więc chyba w tym zakresie zdania nie zmienił. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Mamy zgłoszone... Pani poseł, było pytanie, była odpowiedź. Mamy zgłoszone dwie poprawki.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Nie. No właśnie nie było odpowiedzi...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Mamy zgłoszone dwie poprawki. Pierwszą zgłosiła grupa posłów i ona jest dalej idąca. Bardzo dziękuję. Skreśla się w art. 14 pkt 9–11. Szanowni państwo, poddam pod głosowanie tę poprawkę. Kto jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez grupę posłów? Tak. Czekam na tych z państwa, którzy się jeszcze nie załogowali. Przypominam, że głosujemy nad poprawką zgłoszoną przez grupę posłów, która przed chwilą została zaprezentowana. Czy wszyscy państwo się załogowali? To jeszcze raz. Kto jest za przyjęciem poprawki? Kto jest przeciw przyjęciu poprawki? Kto się wstrzymał?

Proszę o wyświetlenie wyników. Dziękuję bardzo. Głosowało 25 osób. Za 9, przeciw 16, nikt się nie wstrzymał. Stwierdzam, że poprawka nie została przyjęta.

Mamy również drugą poprawkę, dotyczącą dostosowania przepisów...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Wniosek mniejszości – oczywiście, panie przewodniczący. Bardzo proszę o to, aby dokonać stosownych czynności administracyjnych.

Poprawka dostosowująca, poprawkę nr 14, którą omówiłem i która została również państwu dostarczona – czy jest sprzeciw...

Posel Rafał Weber (PiS):

Ja mam pytanie do tej poprawki.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pytanie do poprawki. Proszę bardzo.

Posel Rafał Weber (PiS):

Która gmina metropolii pomorskiej jest w tej chwili wykluczona komunikacyjnie? Albo która gmina metropolii śląskiej jest wykluczona komunikacyjnie?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, stosowne badania, jak rozumiem, są dostępne w Ministerstwie Infrastruktury. Jeżeli pan minister zna i potrafi na ten moment udzielić odpowiedzi na to pytanie, to bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Nie. W tej chwili nie odpowiem panu na to pytanie, bo jest szczegółowe. Więc jak pan się zwróci tutaj... Pisemnie odpowiemy, jeżeli trzeba.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Nie słyszę sprzeciwu wobec poprawki...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Sprzeciw.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jest sprzeciw? Decyzję podejmiemy w głosowaniu. Bardzo proszę o uruchomienie systemu. Kto jest za przyjęciem poprawki nr 14? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie.

Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowało 19 osób. 17 za, 2 przeciw, nikt się nie wstrzymał. Stwierdzam, że poprawka została przyjęta.

Posel Rafał Weber (PiS):

Mam pytanie, czy było kworum. Niech panowie mecenasi...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Poprawka została przyjęta.

Posel Rafał Weber (PiS):

Panowie mecenasi, było kworum?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie zostały zgłoszone inne uwagi i wnioski...

Posel Rafał Weber (PiS):

Wniosek formalny.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

...do zmiany nr 9.

Momencik, zaraz panu udzielę głosu w związku z wnioskiem formalnym.

Stwierdzam, że zmiana nr 9 w art. 14 została rozpatrzona przez Komisję.

Wniosek formalny – bardzo proszę, panie pośle.

Posel Rafał Weber (PiS):

Mam wniosek formalny o to, aby panowie mecenasi stwierdzili, czy podczas ostatniego głosowania było kworum.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

To nie jest wniosek formalny, ale proszę, panie mecenasiu. Czy dostarczyć listę obecności? Bardzo proszę dostarczyć panom listę obecności.

Posel Rafał Weber (PiS):

Kworum sprawdza się od głosujących.

Posel Krystyna Sibińska (KO):

Nie.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Ile osób jest na sali z dwóch Komisji?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale szanowni państwo...

Posel Artur Jarosław Łacki (KO):

Posel ma prawo nie głosować i być na sali.

Posel Rafał Weber (PiS):

Czy mogą panowie mecenasi ocenić?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale panie pośle Weber, chce pan zabrać głos, proszę podnieść rękę. Umawiamy się na pewne zasady. Kanon zachowania obowiązuje wszystkich, także pana poślą.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Składam wniosek o sprawdzenie kworum.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo...

Posel Artur Jarosław Łacki (KO):

Przed chwilą pani sprawdziła.

Posel Krystyna Sibińska (KO):

Przecież pani sekretarz sprawdziła.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pani sekretarz sprawdziła. Rozumiem, że pan przewodniczący Andrzej Adamczyk nie wierzy pani sekretarz naszej Komisji Infrastruktury. Trudno.

Czy składa pan wniosek formalny? Bardzo proszę. Czy pan przewodniczący Andrzej Adamczyk składa wniosek formalny?

Pani sekretarz Jolanta policzyła i Komisja Infrastruktury ma kworum.

Nie, nie ma przerwy, panie pośle. Ustalamy tryb postępowania...

Posel Paulina Matysiak (niez.):

To czy mogłabym złożyć wniosek?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale pani poseł, ja widzę pani zgłoszenie. Dopuszczę panią do głosu, tylko potrzebujemy chwileczkę...

Tak. Teraz mamy chwileczkę. Czekamy, aż Komisje policzą kworum.

Bardzo dziękuję. Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej również policzyła członków, którzy są obecni na posiedzeniu, i mam informację, że jest kworum również w tej Komisji. Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, wobec tego przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 10 w art. 14. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 10.

Przechodzimy do zmiany nr 11 w art. 14. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 12 w art. 14.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Jest poprawka.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jest poprawka. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Poprawka brzmi następująco: „W art. 14 pkt 12 skreśla się”. Celem tej poprawki jest przywrócenie usuwanej poprawką zawartą w art. 14 pkt 12 projektu ustawy dotychczasowej regulacji art. 11a ust. 2 ustawy o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, która reguluje kolejność podziału dopłat przez wojewodę. W ocenie wnioskodawców kluczową sprawą jest utrzymanie dotychczasowej kolejności podziału dopłat, która jednoznacznie wspiera gminy w organizowaniu przez nie transportu zbiorowego na ich terenie.

Poprawka ta uzupełnia propozycję skreślenia zmian zawartych w art. 14 pkt 9–11 projektu w zakresie, w jakim nowo nadawany art. 10a ust. 2b ustawy o funduszu przewiduje nową kolejność dopłat do przewozów użyteczności publicznej.

Nie jest prawdą odpowiedź, która padła podczas pierwszego czytania projektu ustawy. Nie jest prawdą, że Związek Gmin Wiejskich nie oprotestował tego rozwiązania. Związek Gmin Wiejskich wyraźnie jest przeciwko temu rozwiązaniu. To nie jest jakieś stanowisko Związku Gmin Wiejskich, tylko jest to jasny, bezpośredni protest wobec tej zmiany – więc wnosimy jak na wstępie – o przyjęcie poprawki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Nie ma innych poprawek do tej jednostki redakcyjnej. Bardzo proszę o stanowisko rządu.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Stanowisko rządu jest negatywne. Szanowni państwo, to jest jedna z tych kluczowych decyzji, jeden z tych kluczowych zapisów, które wynikały właśnie z konsultacji m.in. ze stroną samorządową. Ja tylko przypomnę, że mamy sześć organizacji samorządowych. Związek Gmin Wiejskich jest jedną z tych organizacji i m.in. na wniosek właśnie środowiska gmin wiejskich wpisaliśmy do tego projektu kilka elementów, które mają zabezpieczyć gminy wiejskie przed tym, aby nie były pominięte w tych procesach. Po pierwsze, proponujemy, tak jak wspomniałem wcześniej,

dziesięcioprocentowy udział w budżecie dla transportu na żądanie. To jest nowa forma, która do tej pory nie była wprowadzona w polskim prawie. Dajemy również możliwość, aby gminy wiejskie zlecały zadania, jeśli chodzi o związki powiatowe, na realizację tych zadań, które mają na swoim terenie. Nie muszą wtedy wstępować do takiego związku powiatowo-gminnego.

Również gminy będą miały – tak jak to już było wielokrotnie powiedziane – możliwość pełnego udziału, zgłaszania tras, linii do schematów, które będą przygotowywane przez powiaty. I w ramach tych powiatów, tych schematów powiatowych one będą elementem schematu wojewódzkiego. Zatem uznając, że tutaj ta drabinka, ta jakby piramida powinna być zmieniona – bo to wynikało ze wszystkich danych, badań, również wynikających z pracy naukowców, z raportów, które były przedstawiane – chcieliśmy właśnie stworzyć jeden skoordynowany system. System, który w tej chwili jakby na pierwszym miejscu daje gminy – on jest właśnie rozproszony. I my chcemy ten system zintegrować, doprowadzić do tego... Uwzględniając oczywiście stanowisko gmin wiejskich, szczególnie tych małych, tam, gdzie to wykluczenie komunikacyjne jest najbardziej jaskrawe i najbardziej widoczne. Stąd również dajemy te standardy związane z połączeniami między gminami a powiatami, powiatami a miastami wojewódzkimi i, jeszcze raz powtórzę, transport na żądanie czy transport na życzenie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję.

Przystępujemy do zaopiniowania poprawki. Bardzo proszę, kto z pań posłanek i panów posłów jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez grupę posłów? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie.

Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowały 32 osoby. Za 9, przeciw 23, nikt się nie wstrzymał. Stwierdzam, że Komisje nie przyjęły poprawki.

Nie zgłoszono innych wniosków bądź poprawek do zmiany nr 12. Stwierdzam, że zmiana została rozpatrzona przez Komisje.

Przechodzimy do zmiany nr 13. I tutaj też jest poprawka. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Poprawka, jak w brzmieniu w dostarczonym państwu wydruku – w art. 14 w pkt 13 po lit. b dodaje się nową literę w brzmieniu: „ust. 2 otrzymuje brzmienie: Dopłatę ustala się w kwocie nie wyższej niż 4 zł do 1 wozokilometra przewozu autobusowego o charakterze użyteczności publicznej”. Uważamy, że ta uzasadniona propozycja poprawki jest koniecznością wprowadzenia wyższej stawki dopłaty (4 zł do 1 wozokilometra) z funduszu dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Wszyscy zdajemy sobie z tego sprawę, że obecna stawka dopłaty nie była waloryzowana od kilku lat. I w związku z tym, że wobec wzrostu kosztów, cen paliw i innych kosztów prowadzenia działalności przewozowej, niezbędne jest zwiększenie kwoty dopłaty z funduszu, jest powszechne oczekiwanie zwiększenia kwoty dopłaty do wozokilometra. Wpisujemy się w to powszechne oczekiwanie. Jesteśmy zdziwieni, wręcz zdumieni, że wnioskodawca, czyli strona rządowa, nie dostrzega takiej potrzeby.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Zgłasza się również przedstawiciel Związku Powiatów Polskich. Tożsama poprawka, tak?

Ekspert ZPP Mateusz Jabłoński:

Tak, dziękuję bardzo.

Szanowne Komisje, szanowni państwo, w odniesieniu do poprawki zgłaszanej przez moich przedmówców – oczywiście w pełni popieramy ten postulat. I z racji tego, że wcześniej troszeczkę pospieszyłem się z tą drugą poprawką również, to pozwolę sobie tylko przypomnieć propozycję brzmienia przepisu, już bez uzasadnienia. W art. 14 pkt 13 po lit. b dodaje się literę bb w brzmieniu: „po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu: Maksymalna stawka dopłaty, o której mowa w ust. 2, ulega zmianie w stopniu odpowiadającym planowanemu średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych, ustalonemu w ustawie budżetowej na dany rok. Zmiana następuje od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym została ogłoszona ustawa budżetowa”. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, bardzo proszę pana ministra o stanowisko dotyczące zgłoszonych poprawek.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Stanowisko odnośnie do tych obydwu poprawek jest negatywne. Ja wskazywałem wcześniej, jakie były powody zwiększenia stawki z 1 zł do 3 zł – i mówiliśmy wtedy o sytuacji związanej z pandemią COVID-19. To była sytuacja bardzo ekstraordynaryjna, dlatego że spadły nam przewozy w komunikacji wtedy o 70–80%. A w tej chwili ta stawka, która funkcjonuje, uważam, jest na tyle do przyjęcia... Pokazują to też dane statystyczne. Ja państwu jeszcze bardziej precyzyjnie w tej chwili przekażę, że w roku 2024 mieliśmy 973 operatorów na 7,5 tys. linii, a w roku 2025 ta liczba operatorów została zwiększona do 1023 i 8367 linii. W tym roku już mamy przekroczone 9000 linii. Zwiększa nam się więc liczba operatorów, a nie maleje. Gdyby był problem z rentownością tych kursów, to firmy nie zgłaszałyby się i nie prowadziłyby tych kursów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, przystępujemy do zaopiniowania poprawki zgłoszonej...

Posel Rafał Weber (PiS):

Ja mam pytanie do poprawki zgłoszonej przez stronę społeczną.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Panie pośle, to jest dokładnie taka sama poprawka, jak pan zgłosił.

Posel Rafał Weber (PiS):

Druga część była inna.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, kto jest za pozytywnym zaopiniowaniem poprawki zgłoszonej przez grupę posłów? Bardzo proszę, kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Komu nie działa? Komu? Kartę, tak... Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie.

Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowało 36 osób. Za 13, przeciw 23, nikt nie wstrzymał się od głosu. Stwierdzam, że Komisje nie przyjęły zgłoszonej poprawki.

Do zmiany nr 13 nie zgłoszono innych poprawek. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 13.

Przechodzimy do zmiany nr 14. Tutaj jest poprawka. Zgłaszam poprawkę nr 15. Jest to poprawka, która ma na celu doprecyzowanie czytelności przepisów, aby uniknąć problemów interpretacyjnych, oraz usunięcie ograniczenia możliwości finansowania z funduszu przejazdów na żądanie organizowanych przez gminy wiejskie i gminy miejsko-wiejskie w liczbie nie więcej niż 20 takich przejazdów organizowanych przez daną grupę. Zasadne jest wprowadzenie dla tych gmin elastycznych rozwiązań w zakresie organizacji przejazdu na żądanie w ramach środków dostępnych na ten cel – czyli to, co już tutaj było podnoszone, i to, o czym mówił pan minister. To jest właśnie w tej poprawce nr 15 do pkt 14 w art. 14.

Czy są inne wnioski bądź poprawki? Bardzo proszę, panie ministrze. Tak, dokładnie...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Opinia jest pozytywna i to jest również realizacja postulatów, które były podnoszone, aby zlikwidować ten limit 20 przejazdów w transporcie na żądanie. Przychylamy się do tej propozycji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 15? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisje przyjęły poprawkę.

Wobec niezgłoszenia innych propozycji do zmiany nr 14 stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę wraz z przyjętą poprawką.

Przechodzimy do zmiany nr 15. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 16. I tutaj zgłaszam poprawkę nr 16. Szanowni państwo, celem tej poprawki jest wprowadzenie minimalnych wymagań taborowych w zakresie wieku pojazdów w odniesieniu do samochodów osobowych, którymi będą realizowane przejazdy na żądanie. Jest to określone na piętnaście lat. Wydaje się, że to jest racjonalne nie tylko ze względu na kwestie związane z wiekiem pojazdu, ale przede wszystkim na kwestie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Nie powinniśmy dopuszczać, aby finansowanie ze środków publicznych dotyczyło takich pojazdów, które w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym pozostawiają wiele do życzenia. Również mając na uwadze, że rozwiązania przewidziane w niniejszym projekcie wprowadzają wymogi dla autobusów, tego typu decyzja jest jak najbardziej uzasadniona. To oczywiście jest komfort podróży, to jest dostosowanie do różnych wymagań w tym zakresie. Są też dwie zmiany doprecyzowujące. Jedna dotyczy pkt 13 w lit. c, a druga pkt 14 w zakresie dodawanego art. 11da. Ta poprawka nr 16 zawiera również te zmiany wynikowe.

Czy są inne wnioski do zmiany nr 16? Pan poseł Weber, proszę bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Ja mam pytanie do inicjatorów tego projektu ustawy odnośnie do zmiany nr 16 i wprowadzenia limitu wieku autobusów, którymi będą świadczone usługi. Ppkt 1: od 2028 r. – autobusem, który w roku świadczenia usług nie jest starszy niż dwadzieścia lat. I ppkt 2: od 2036 r. – autobusem, który w roku świadczenia usług nie jest starszy niż piętnaście lat. Pytanie jest takie – bo czytałem ocenę skutków regulacji, ale z niej tak wprost to nie wynika – ile autobusów, które w tej chwili realizują usługi przewozowe z dofinansowaniem z FRPA, w 2028 r. nie wyjedzie, ponieważ będzie miało więcej niż dwadzieścia lat? To ważne pytanie, ponieważ tak sformułowany przepis daje niespełna półtora roku na wymianę taboru. To jest bardzo krótki czas, a nie ma żadnego programu, w ramach którego można byłoby uzyskać dofinansowanie na pojazdy zasilane w sposób tradycyjny, czyli dieslem. Nie ma żadnego programu w tej chwili, w ramach którego samorząd mógłby pozyskać środki finansowe na wymianę takiego taboru. Są programy realizowane przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, ale dotyczą komunikacji miejskiej, dotyczą pojazdów zasilanych elektrycznie. Natomiast takie pojazdy przez PKS używane są bardzo rzadko. Tam cały czas dominuje ekologiczny, bo z wyśrubowanymi normami emisji spalin Euro 5 czy Euro 6, ale jednak pojazd zasilany dieslem. Nie uważacie państwo, że te półtora roku to za mało, żeby wyzbyć się pojazdów starszych niż dwadzieścia lat i jednocześnie nabyć nowe pojazdy? Skąd samorządy województwa, a szczególnie powiaty – zwracam się do pana mecenas – mają wziąć ponad 1 mln zł na autobus? Bo tyle kosztuje nowy autobus. Nowy autobus – ok. 1,5 mln zł.

Jeżeli powiat stalowowolski w 2028 r. straci 20 pojazdów – bo tyle będzie starszych niż dwadzieścia lat – z 60, czyli straci jedną trzecią swojej floty... Powtarzam, powiat stalowowolski, PKS stalowowolski straci jedną trzecią swojej floty w ciągu półtora roku i nie będzie miał możliwości zakupu nowych pojazdów czy nawet używanych, ale młodszych niż dwadzieścia lat, bo po prostu nie ma pieniędzy i nie ma żadnego narzędzia, z którego mógłby skorzystać – no to tam realizacja tych usług publicznych po prostu zostanie w dużej części ograniczona.

Ja jestem za wymianą taboru, ja jestem za tym, żeby autobus był i ekologiczny, i wygodny, i bezpieczny, ale trzeba to robić z głową, żeby nie dojść do sytuacji, w której te pojazdy nie będą dopuszczane do eksploatacji, a nie będzie możliwości finansowej zabezpieczenia zakupu nowego pojazdu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Powtarzam swoje pytanie. Ile autobusów zostanie wyłączonych z eksploatacji w 2028 r., jeżeli ten przepis wejdzie w tym kształcie? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pani posłanka Matysiak.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję.

Dwie rzeczy. Oczywiście, że ten wiek taboru ma znaczenie. Te uwagi pana posła Webera są zasadne, zwłaszcza w kontekście tego, że, drodzy państwo, wy też jednocześnie skracacie długość zawieranych umów z dziesięciu lat na pięć – co oznacza, że będzie o wiele trudniej utrzymać obecne stawki przy długich umowach. I zmniejszy to w zasadzie możliwość przez przewoźników nabywania nowego taboru czy zaciągania takiego zobowiązania długoletniego. Zatem ta usługa siłą rzeczy będzie po prostu droższa w tym wydaniu pięcioletnim. To jest jedna rzecz.

Druga rzecz, w tej zmianie nr 16 w art. 11g mamy też mowę o lokalizatorach. Oczywiście dobrze, wiemy, gdzie i jak te autobusy jeżdżą. Dlaczego państwo nie chcecie tego doprecyzować w przypadku transportu na żądanie? Dlaczego nie chcemy wiedzieć, gdzie tym autem są przewożone osoby? Po to, żeby tutaj wiedzieć, czy nie ma sytuacji jakichś nadużyć. Jest poprawka – widziałam poprawkę chyba pana posła Suchonia – która doprecyzuje ten wiek aut, którego nie było. Słusznie zresztą – tak żeby pasażerowie nie byli przewożeni starymi autami. Czemu nie ma doprecyzowania związanego z lokalizatorami w przypadku samochodów, które będą służyły do transportu na żądanie? Bardzo proszę o wyjaśnienie, czemu to nie jest zawarte w ustawie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Webera, nie mamy takich szczegółowych informacji, ile tych pojazdów będzie mogło być wykluczonych. Będziemy przez system CEPiK taką informację przekazywać. Natomiast ten zapis był przez nas konsultowany również z organizacjami przewoźników, z transportowcami, z organizatorami tych przewozów – i on był efektem właśnie takich rozmów i konsultacji. Muszę powiedzieć, że to było też dla nas zaskoczenie – wielu organizatorów i transportowców nawet wskazywało, że ten okres powinien być nawet skrócony, bo mają odpowiedni tabor, żeby realizować te zadania. Dla nas najważniejsze jest to, aby podróżni byli przewożeni w sposób bezpieczny, żeby komfort tej podróży był odpowiedni i dlatego ten okres dwudziestu lat został zaproponowany.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, czy jest sprzeciw?

Posel Paulina Matysiak (niez.):

A lokalizator? Przepraszam. Było pytanie.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Co do lokalizatorów... Tak, przepraszam, pani poseł. Tutaj mówimy o lokalizatorach na tych liniach regularnych, które są organizowane i one mają jakby swój większy zakres. W przypadku transportu na żądanie mówimy o krótkich przejazdach, o krótkich trasach. Być może na przyszłym etapie będzie taka potrzeba, żeby takie lokalizatory też zapisać. Natomiast nie widzimy w tej chwili takiej potrzeby, bo to jest też ponoszenie kosztów przez gminę, która musi w taki lokalizator zainwestować. Ale tutaj nie ma na przyszłość z naszej strony problemu. Jesteśmy otwarci na takie rozwiązanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 16 wraz z konsekwencjami wynikowymi? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że poprawka nr 16 została przyjęta.

Wobec niezgłoszenia innych propozycji do zmiany nr 16... Jest uwaga Biura Legislacyjnego. Panie mecenasie?

Legislator Wojciech Paluch:

Jeśli chodzi o zmianę nr 16, panie przewodniczący, szanowni państwo, to mamy tutaj wątpliwości co do kwestii dodawanego art. 11g w kontekście pojęcia „aktualnych danych”. W jaki sposób będzie weryfikowana aktualność takich danych? Pytanie istotne z uwagi na projektowane kary administracyjne.

Druga rzecz odnosi się już do kwestii sformułowania w ust. 2 – „przez okres niekrótszy niż jeden rok” oznacza brak maksymalnego okresu retencji danych. Należy może określić termin sztywny, na przykład: „przez okres dwunastu miesięcy od dnia zakończenia roku kalendarzowego”. To są jedyne wątpliwości do art. 11g.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie mecenasie.

Ja tylko tutaj wyjaśnię, że poprawka, którą Komisje przyjęły w zakresie art. 11g, właśnie przewiduje taką zmianę, że wyrazy „niekrótsze niż jeden rok po zakończeniu” zastąpiliśmy wyrazami „dwanaście miesięcy od zakończenia”. Rozumiem, że to wyczerpuje wątpliwości Biura Legislacyjnego.

Wobec tego stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 16 w art. 14.

Przechodzimy do zmiany nr 17. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Czy są uwagi bądź wnioski do zmiany nr 18? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 19. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę.

Czy są uwagi bądź wnioski do zmiany nr 20? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 21. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 22 i tutaj mamy zgłoszoną poprawkę. To jest poprawka nr 17 z zestawienia, które zostało państwu dostarczone. Jest to poprawka doprecyzowująca, która ma na celu zwiększenie czytelności przepisów i uniknięcie problemów interpretacyjnych przy stosowaniu przepisów. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia tej poprawki? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły pozytywnie poprawkę i tym samym rozpatrzyły zmianę nr 22 wraz z przyjętą poprawką.

Przechodzimy do zmiany nr 23. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 24. Czy są uwagi bądź wnioski? Jest pytanie, jak rozumiem, lub poprawka pana posła Webera. Proszę bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Jest poprawka, którą składamy do tej zmiany, czyli do zmiany nr 24 w art. 14. Nasza poprawka polega na zwiększeniu funduszu i ustaleniu, że od 2027 r. łączna pula do podziału będzie wynosiła 2 mld zł. W tej chwili na bazie obecnych przepisów jest to 1 mld zł. W roku 2025 kwota zabezpieczona na podpisanie wszystkich umów to 1,25 mld zł, poprzez to, że 250 mln zł zostało przekazane z rezerwy budżetu właśnie do funduszu. I to była bardzo dobra decyzja. Dzięki temu zostały zabezpieczone wszystkie wnioski, które zostały złożone. Natomiast jeżeli ta propozycja nie zostanie przyjęta, jeżeli nie zostanie wprowadzona żadna inna poprawka, to od roku 2027 pula funduszu będzie wynosiła 1 mld zł, czyli będzie 250 mln zł mniej niż w tym roku.

Co to oznacza? To oznacza to, że nie wszyscy beneficjenci uzyskają dofinansowanie. A jeżeli dodamy do tego dojście nowych beneficjentów, czyli dwie metropolie, jeżeli dodamy do tego dojście nowego beneficjenta w postaci komunikacji podmiejskiej w miastach do 50 tys. mieszkańców, jeżeli dodamy do tego zwiększone koszty poprzez wzrost opłaty za przystanki, jeżeli dodamy do tego wymianę taboru w ciągu półtora roku i wyzbycie się naprawdę, jak myślę, w skali kraju około jednej czwartej całego taboru, który jeszcze pracuje i może jeszcze pracować, to naprawdę ta kwota na fundusz musi zostać zwiększona.

Chcę jasno powiedzieć, że my jako Prawo i Sprawiedliwość z pakietu dwunastu poprawek trzy określamy jako fundamentalne. Pierwsza została przyjęta przez Wysokie Komisje – to uchylenie art. 22a. To dobra informacja.

Druga – zwiększenie dofinansowania dowozu kilometra z 3 zł na 4 zł. I tutaj przypominam dzisiaj rządzącym, że w 2023 r., kiedy pracowaliśmy nad zmianami funduszu, składali państwo poprawkę, aby dopłata do wozokilometra wynosiła 5 zł, a byli też tacy, którzy składali poprawkę, aby wtedy dopłata wynosiła 6 zł. A teraz, po trzech latach, chcecie utrzymać na podobnym poziomie. A koszty paliwa – to po drugie, bo po pierwsze koszty związane z zatrudnieniem

kierowców, z wynagradzaniem kierowców – przecież w ciągu tych trzech lat wzrosły i to zdecydowanie wzrosły. Tak że to jest ten powód, dla którego powinna wzrosnąć również stawka do wozokilometra.

No i trzecia fundamentalna poprawka – to właśnie ta. To właśnie ta zwiększająca pulę łącznie do 2 mld zł poprzez zwiększenie wpływu z 400 mln na 1,4 mld zł z budżetu państwa. I chcę powiedzieć, panie ministrze, bardzo wyraźnie, że jeżeli nie nastąpi zwiększenie puli funduszu – tą poprawką czy w jakiś inny sposób, bo jest drugie czytanie, później jest Senat – to ja będę namawiał pana prezydenta, żeby tę ustawę zawetował.

Głos z sali:

Już wiemy, kto to robi...

Głos z sali:

Skandal.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Tak, ja będę namawiał pana prezydenta...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Skandalem to jest to, co położyliście na stole.

Poseł Rafał Weber (PiS):

...żeby tę ustawę zawetował, bo ona zdemoluje to, co do tej pory funkcjonowało. Nie trafia do państwa argument, że będzie o 250 mln zł mniej? Nie trafia do państwa ten argument? 250 mln zł mniej niż w roku bieżącym – jeżeli nie zostanie zwiększona pula. No to jak ten transport ma być organizowany? A dochodzą nowi beneficjenci. Jak ten transport ma być organizowany?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, panie pośle...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Ostatnie zdanie. My celowo nie składaliśmy wniosku mniejszości do jednej z poprawek, która zmienia kolejność w dofinansowaniu – bo ta kolejność ma drugorzędne znaczenie, jeżeli jest odpowiednia pula, bo wtedy prędzej czy później każdy samorząd dostanie. I ten, który jest na pierwszym miejscu drabinki, i ten, który jest na ostatnim miejscu drabinki. Natomiast jeżeli tych środków jest mniej, to ten, który jest na ostatnim miejscu, tych środków finansowych nie dostanie. I w wielu przypadkach, w wielu województwach gminy wiejskie – stąd negatywne stanowisko – tego dofinansowania na organizację transportu nie otrzymają. Jeszcze raz powtarzam, ja będę namawiał pana prezydenta do weta tej ustawy...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Zrozumieliśmy.

Poseł Rafał Weber (PiS):

...jeżeli na etapie procesu legislacyjnego nie zostanie zwiększona pula na Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, jako kolejny głos zabierze pan poseł Krzysztof Truskolaski.

Poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Szanowny panie przewodniczący, chciałbym się odnieść do skandalicznych słów mojego przedmówcy, pana ministra, posła Webera, który już teraz mówi o tym, że jeżeli nie zostaną wprowadzone poprawki PiS, to ustawa zostanie zawetowana.

Panie pośle, to pan prezydent powinien o tym zdecydować, a nie klub PiS. To podobno jest prezydent wszystkich Polaków, a nie tylko PiS. Panie pośle, proszę dać prezydentowi poczekać do końca procesu legislacyjnego i wtedy niech podejmie decyzję o tej ustawie. Ale ja dzisiaj już apeluję do pana prezydenta Karola Nawrockiego o podpisanie tej ustawy – bo to jest ustawa, która będzie zmniejszała wykluczenie komunikacyjne. To jest ustawa, która pomoże Polakom jeszcze szybciej i sprawniej poruszać się po całym państwie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, mamy poprawkę, którą dosyć gruntownie omówił pan poseł Weber. Bardzo proszę pana ministra o stanowisko rządu w tej sprawie.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Szanowni państwo, o tym już mówiłem dzisiaj i powtórzę, jeżeli jest taka potrzeba – w ciągu ostatnich dwóch lat ten system zwiększyliśmy, jeśli chodzi o budżet, o ponad 400 mln zł. Z kwoty 800 mln zł w 2023 r. do kwoty 1,23 mld zł w planie, który jest w tej chwili zapisany na rok 2026. Zrobiliśmy to błyskawicznie, bez zbędnej zwłoki, w momencie, jak dostaliśmy sygnał od samorządów różnych szczebli, które składały wnioski do wojewodów i w niektórych województwach – zaznaczę: w niektórych województwach – tych środków zabrakło. Na początku roku 2025 i na początku roku 2026 zostały przesunięte odpowiednie środki. W szybkim tempie Komisja Finansów Publicznych zaakceptowała te propozycje i wszyscy, podkreślam, wszystkie podmioty, które składały wnioski do wojewodów, otrzymały takie wsparcie.

Dzisiaj w ramach tego projektu proponujemy, aby również ten system mógł być zasilony dodatkowymi środkami. Te zmiany przepisów zostały przyjęte przez Wysoką Komisję i również dajemy w ten sposób możliwość reagowania, jeżeli będziemy widzieć, że jest potrzeba wsparcia tego systemu. Ja nie przesądzę w tej chwili – pan poseł Weber również nie przesądzi – czy tych środków jest za mało, za dużo. A dlaczego 2 mld? A może 1,5 mld, a może 3 mld? Na jakiej podstawie pan twierdzi, że nagle trzeba akurat taką kwotę zapisać?

Ja państwu jeszcze przypomnę jedno, że przecież w poprzednich latach ten budżet był zbyt wygórowany. Były zwroty. Niektóre województwa zwracały kwoty, których nie wykorzystywały, jeśli chodzi o transport publiczny. Zatem my w tym momencie mówimy tak – mamy taki budżet, 1,23 mld zł, i jest to budżet uzgodniony, ten plan finansowy jest uzgodniony z Ministerstwem Finansów. Jeżeli będzie potrzeba, żeby zwiększyć ten budżet w trakcie, uzupełnić te braki, będziemy na ten temat rozmawiać i reagować. Udowodniliśmy w poprzednich dwóch latach, że ten problem, który dotyka wykluczenia komunikacyjnego, jest dla nas ważny. Zwiększyliśmy to budżetowanie i będziemy to robić. Natomiast ja bym proponował, żebyśmy w tej chwili nie wskazywali tego typu kwot – bo nikt z nas nie wie... I te szacunki, które przyjęliśmy, uważam, są na tyle uzasadnione, żeby przyjąć ten budżet, który jest na rok 2026 – dlatego że my zmieniamy ten system. Tak jak wcześniej rozmawialiśmy, w niektórych elementach wycofujemy dofinansowanie w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców, wprowadzamy finansowanie w innych obszarach.

Również przez to, że ten system będzie bardziej zintegrowany przez marszałków, może dojść do sytuacji, że będą te środki bardziej racjonalnie wydatkowane w terenie. A więc naprawdę prosiłbym, żebyśmy do tego podeszli w sposób zupełnie spokojny. Jeżeli będzie taka potrzeba, będziemy również zwiększać plan finansowy tego budżetu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Przechodzimy do głosowania...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Chciałbym odpowiedzieć panu...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, jest zgłoszona poprawka, została ona zaprezentowana, jest stanowisko rządu... Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi panu ministrowi już w trybie pozakomisyjnym.

Natomiast teraz przejdziemy do zaopiniowania poprawki, która została zgłoszona. Szanowni państwo, wypowiemy się w głosowaniu. Kto jest za pozytywnym zaopiniowaniem poprawki zgłoszonej przed chwilą przez grupę posłów? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo, zamykam głosowanie.

Bardzo proszę o wyświetlenie wyników. Głosowało 35 osób. 14 za, 21 przeciw, nikt się nie wstrzymał. Stwierdzam, że poprawka została oceniona negatywnie i nie została przyjęta przez Wysokie Komisje.

Nie zgłoszono innych wniosków do zmiany nr 24 w art. 14. Stwierdzam, że Komisje rozpałyły tę zmianę i tym samym cały art. 14.

Czy są wnioski bądź uwagi do art. 15? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły art. 15.

Tak, do art. 16 jest zgłoszona poprawka. Przechodzimy do rozpatrzenia art. 16. Bardzo proszę, który z panów posłów uzasadnia?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pan przewodniczący Adamczyk, bardzo proszę.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Otóż jest to poprawka do art. 16 oraz zawarta w tej poprawce również propozycja zmiany art. 24. Projekt przewiduje rozwiązania, które dokonują istotnych zmian w obecnie funkcjonującym systemie organizacji publicznego transportu zbiorowego. W związku z tym, że projekt ustawy nakłada na wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności na powiaty i województwa, szereg nowych zadań i obowiązków, które do tej pory nie funkcjonowały w polskim systemie prawnym, na przykład w postaci obowiązku opracowania schematów komunikacyjnych przygotowanych zgodnie ze szczegółowymi wymaganiami, możliwości uruchomienia przejazdów na żądanie, a także zapewnienia minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego, które to zadania i obowiązki nie były do tej pory wykonywane przez wskazane w projekcie podmioty... Wprowadzenie tak dużych zmian wymaga zapewnienia podmiotom, które będą wykonywać te obowiązki i zadania, odpowiedniego czasu na przygotowanie się do realizacji. Jak pokazały prace nad niniejszym projektem, jeszcze przed jego skierowaniem do Sejmu różne środowiska, w tym jednostki samorządu terytorialnego, wojewódzkie stowarzyszenia, organizacje reprezentujące różne grupy zainteresowane publicznym transportem zbiorowym, zgłosiły setki uwag i propozycji. Dlatego też wnosimy przede wszystkim o to, aby schemat sieci komunikacyjnej w województwie, o którym mowa w art. 14b ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 – sporządza się w terminie do dnia 15 listopada 2027 r. Natomiast art. 24 otrzymuje brzmienie: „1. Przepisy ustawy zmienianej w art. 14 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą stosuje się od naboru wniosków o objęcie w 2028 r. dopłatą z Funduszu Przeciwdziałania Wykluczeniu Transportowemu. 2. Do naboru wniosków o objęcie w 2027 r. dopłatą stosuje się przepisy dotychczasowe”.

I taka uwaga przy okazji – szanowni państwo, poprawki, które złożyliśmy dzisiaj, nie są li tylko pochodną naszych rozmów, naszego punktu widzenia – mówię tutaj o paniach i panach posłach Prawa i Sprawiedliwości. To są przede wszystkim postulaty samorządów. To są postulaty samorządów wojewódzkich, samorządów powiatowych, gminnych, organizacji zrzeszających przewoźników, ale także i przewoźników – przede wszystkim samorządowych. Tak że zebraliśmy dużo opinii, poświęciliśmy temu od momentu, kiedy nadano druk sejmowy projektowi, dużo czasu. Zatem bardzo proszę nie mówić tutaj, że to są jakieś poprawki PiS, tylko to są poprawki, na które oczekuje środowisko.

Jeszcze jedna uwaga. Panie ministrze, nieprawdą jest, że podstawą do zmiany dopłaty do wozokilometra była li tylko sytuacja pocovidowa czy covidowa. Kiedy przyjmowaliśmy projekt ustawy o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, ustaliliśmy dopłatę 1 zł do 1 km. Prawdą jest, że wiele samorządów wahało się – po prostu nie byli pewni – czy mogą wprowadzić tego typu rozwiązania u siebie, bo być może jest to działanie jednoroczne, dwuletnie... Kiedy system zaczął funkcjonować, szybko doszliśmy do wniosku, że jego dynamika...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, proszę zmierzać do końca.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

...spowodowanie jego rozwoju, musi być poparte zwiększeniem dofinansowania wozokilometra. I dzisiaj mówienie o tym, że 3 zł to jest jeszcze prawdopodobnie za dużo albo wręcz wystarczająca kwota, to jest absolutnie niedorzeczne twierdzenie. Państwo nie jesteście przygotowani z tym projektem na debatę w Sejmie. Nie wiecie, jaką część taboru wykluczycie u przewoźników, którzy realizują zadania przewozowe. Po prostu nie wiecie. Nie zadaliście sobie trudu, żeby dokonać takiej analizy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję, panie pośle.

Bardzo proszę, panie ministrze, o stanowisko dotyczące poprawki zgłoszonej przez grupę posłów. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Stanowisko jest negatywne.

I odpowiem również na te pytania, które padły. My mamy dane – akurat tutaj w tej chwili chciałem przekazać dane, jeśli chodzi o województwo mazowieckie, największe, które realizuje transport. Na 1508 autobusów 1239 to są pojazdy nowsze niż 20 lat, więc mówimy tak naprawdę o tym, że jest to skala właśnie taka, która nie jest tożsama z tym, że te firmy nie są w stanie przygotować się do nowych przepisów... Jeszcze raz powiem, ten projekt był konsultowany przez dwa lata i w ciągu tych dwóch lat my rozmawialiśmy również ze środowiskiem transportowców, przewoźników. I pojawiały się wprost nawet takie opinie, że ten okres dwudziestu lat jest zbyt liberalny. Czyli również proponowano, żeby był on skrócony, jeśli chodzi o nowsze pojazdy. I my również przez to, że ten projekt był długo przygotowywany i konsultowany, daliśmy też możliwość przygotowania się przewoźnikom do nowych przepisów i do nowych wymogów.

Jeśli chodzi o te terminy, to chciałbym również powiedzieć, że w dużej części, tak jak powiedziałem wcześniej, organizatorzy mają obowiązek przygotowania planów transportowych. To ciąży na sejmikach województw i ciąży na powiatach, tych większych organizacjach w starostwach powiatowych. Jeżeli mówimy o schematach organizacyjnych, to to jest element, który jest załącznikiem do tego planu transportowego, i gros tych linii, które w tym schemacie tak naprawdę się znajdują, w tej chwili funkcjonuje. Bo przecież mamy umowy wieloletnie, mamy w tej chwili już takie rozwiązania, które są, więc tak naprawdę przygotowanie tych schematów transportowych nie jest rzeczą, która wymagałaby jakichś specjalnych zabiegów. My nie startujemy z pozycji zero, my nie startujemy przecież z pozycji, gdzie mamy pustynię – że nikt nie jeździ, że nie mamy kursów, że nie mamy umów wieloletnich. Mamy to już w dużej części w skali kraju zorganizowane. Chodzi o to, żeby to w tej chwili bardziej zintegrować, uzupełnić o linie, które są potrzebne, aby nowe tereny były obsługiwane przez autobusy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję, panie ministrze.

Podejmiemy decyzję w głosowaniu...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Wniosek jest.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, bardzo proszę... Dam panu głos po głosowaniu, bo rozumiem, że chodzi o wniosek mniejszości, to żebyśmy nie mieszało...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Ale do tego wcześniejszego, do tej wcześniejszej poprawki. Nie mogłem go zgłosić, bo nie otrzymałem głosu – do tej wcześniejszej poprawki, która zwiększała kwotę funduszu o miliard złotych, jeżeli chodzi o zasilenie...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Chce pan zgłosić wniosek mniejszości, tak? Bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Tak, zgłaszam do tamtej poprawki wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do głosowania i zaopiniowania poprawki zgłoszonej przez grupę posłów w zakresie art. 16. Kto z pań posłanek i panów posłów jest za przyjęciem poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo, zamykam głosowanie.

Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowały 32 osoby. 12 za, 20 przeciw, nikt się nie wstrzymał. Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała większości.

Nie zgłoszono innych wniosków w zakresie art. 16. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły art. 16. Przechodzimy do art. 17. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły ten artykuł.

Czy są uwagi bądź wnioski do art. 18? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły ten artykuł.

Przechodzimy do art. 19. Tu jest zgłoszona poprawka nr 18. Szanowni państwo, ta poprawka zmienia treść art. 19 w taki sposób, że doprecyzowujemy przepisy i to ma na celu zwiększenie czytelności i uniknięcie problemów interpretacyjnych przy stosowaniu tych przepisów w przyszłości. To jest poprawka nr 18, której treść i uzasadnienie zostały państwu, jak poprzednio, doręczone.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 18? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że poprawka została przyjęta.

Czy są inne wnioski dotyczące tego artykułu? Nie słyszę. Stwierdzam, że art. 19 został rozpatrzony przez Komisje.

Przechodzimy do art. 20. Tutaj zgłaszam poprawkę nr 19. Jest to również poprawka doprecyzująca, która ma na celu zwiększenie czytelności przepisów i uniknięcie problemów interpretacyjnych. Treść tej poprawki, jak i uzasadnienie zostały państwu doręczone. To jest poprawka nr 19 z zestawienia.

Czy są inne wnioski bądź poprawki do tego artykułu? Nie słyszę.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 19 dotyczącej art. 20? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że poprawka została przyjęta.

Wobec niezgłoszenia innych wniosków bądź poprawek stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły art. 20.

Przechodzimy do art. 21. Tutaj zgłaszam poprawkę nr 20. Jest to również poprawka doprecyzująca, która ma na celu zwiększenie czytelności przepisów i uniknięcie problemów interpretacyjnych. Ta poprawka wraz z uzasadnieniem została państwu dostarczona. Jest to poprawka nr 20.

Czy są inne uwagi bądź wnioski do art. 21? Nie słyszę.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki numer 20? Nie słyszę. Stwierdzam, że poprawka została przyjęta przez Komisje.

Wobec niezgłoszenia innych wniosków bądź poprawek do art. 21 stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły ten artykuł.

Przechodzimy do rozpatrzenia art. 22. Tutaj jest zgłoszona poprawka, która w zestawieniu została opisana jako poprawka nr 21. Ta poprawka jest również poprawką doprecyzującą, która ma na celu zwiększenie czytelności przepisów i uniknięcie problemów interpretacyjnych. Treść poprawki wraz z uzasadnieniem została państwu dostarczona. Tak jak powiedziałem, jest to poprawka nr 21.

Czy są inne wnioski bądź poprawki bądź uwagi do art. 22? Nie słyszę.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 21? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że poprawka została przyjęta.

Wobec niezgłoszenia innych wniosków do art. 22 stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły ten artykuł.

Czy są uwagi bądź wnioski do art. 23? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły ten artykuł.

Czy są wnioski do art. 24? Zgłasza się pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Pragnę przypomnieć, o czym mówiłem, kiedy rozpatrywaliśmy poprawkę do art. 16. Mówiłem o tym, że w tej poprawce zawarte są także zmiany do art. 24 – więc ta poprawka była już przegłosowana. Ona została przez większość odrzucona, ale chciałbym tylko przypomnieć, że były zawarte tutaj też zmiany. I oczywiście składaliśmy tutaj apel o wniosek mniejszości – do ostatniej poprawki, która dotyczy art. 16 oraz art. 24. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dobrze. Panie przewodniczący, bardzo proszę dopełnić formalności w sekretariacie.

Czy są inne uwagi bądź wnioski do art. 24? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły ten artykuł.

Przechodzimy do art. 25. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły ten artykuł.

Przechodzimy do art. 26 – ale ten art. 26 został już rozpatrzony wraz z poprawką nr 11, która zawierała konsekwencje właśnie w poprawce nr 22.

Wobec tego, szanowni państwo, rozpatrzyliśmy przedłożony przez rząd projekt ustawy.

Poddaję pod głosowanie... A może inaczej – czy jest sprzeciw wobec wniosku o uchwalenie przez Sejm...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Sprzeciw.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jest sprzeciw. Wobec tego, szanowni państwo, poddaję pod głosowanie wniosek o uchwalenie przez Sejm projektu ustawy wraz z przyjętymi poprawkami. Kto jest za przyjęciem wniosku? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Nie działa? Czekamy. Komu nie działa?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Proszę sformułować ten wniosek, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie przewodniczący, dwa razy już formułowałem ten wniosek. Ale na życzenie pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka informuję, że poddałem pod głosowanie wniosek o uchwalenie przez Sejm projektu ustawy wraz z przyjętymi poprawkami. Mam nadzieję, że tym razem już wszyscy rozpoznali właściwie.

Wobec tego kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie.

Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowały 33 osoby. Za 21, przeciw 12, nikt się nie wstrzymał. Stwierdzam, że Komisje przyjęły wniosek o uchwalenie przez Sejm projektu ustawy wraz z przyjętymi poprawkami.

Komisje muszą wybrać jeszcze posła sprawozdawcę, który przedstawi sprawozdanie Komisji na posiedzeniu plenarnym. Zgłaszam pana posła Krzysztofa Truskolaskiego. Czy pan poseł wyraża zgodę?

Posel Krzysztof Truskolaski (KO):

Wyrażam.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Czy są inne kandydatury? Nie słyszę. Czy jest sprzeciw wobec tej decyzji? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że pan poseł Krzysztof Truskolaski został wybrany na sprawozdawcę Komisji.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Bardzo serdecznie wszystkim państwu dziękuję za tę współpracę.

Przypominam, że dzisiaj nastąpi drugie czytanie na posiedzeniu plenarnym.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej i informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariatach Komisji w Kancelarii Sejmu.

Życzę państwu dobrego popołudnia.

A członków Komisji Infrastruktury informuję, że o godzinie 20.00 mamy zaplanowane kolejne posiedzenie, na którym będziemy rozpatrywać kolejny projekt ustawy. Dziękuję bardzo.