



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny **(251)**

Wspólne posiedzenie
Komisji Polityki Społecznej i Zdrowia (28.)
oraz Komisji Skarbu Państwa
i Infrastruktury (12.)
w dniu 28 maja 2002 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

(Początek posiedzenia o godzinie 9 minut 11)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury Marian Noga)

Przewodniczący Marian Noga:

Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury oraz Komisji Polityki Społecznej i Zdrowia.

Przedmiotem naszych obrad będzie rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego – druk nr 115.

Witam na naszym posiedzeniu panią minister Jolantę Banach oraz towarzyszące jej osoby. Myślę, że będziemy procedować w następujący sposób. Najpierw udzielię głosu pani minister, potem panu mecenasowi Kapelińskiemu, następnie rozpoczniemy dyskusję i przejdziemy do zadawania pytań oraz przedstawienia uwag. Czy mamy jakieś inne propozycje w tej sprawie?

Skoro nie, to proszę panią minister Banach o zabranie głosu. Proszę bardzo.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej
Jolanta Banach:**

Dzień dobry państwu. Reprezentuję Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej. Ponadto zostałam upoważniona do reprezentowania rządu w pracach nad zmianą ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Towarzyszą mi następujące osoby: pan Zbigniew Wasiak z Biura Pełnomocnika Rządu do spraw Osób Niepełnosprawnych, pani naczelnik Trojanowska z Ministerstwa Infrastruktury, reprezentant Komitetu Integracji Europejskiej i przedstawiciele Ministerstwa Finansów. Tworzymy zespół, który gotów jest odpowiadać na pytania państwa senatorów.

Zmiana omawianej ustawy została podjęta na początku roku 2002 i była spowodowana realizacją zmiany tejże ustawy przeprowadzonej w grudniu ubiegłego roku. Okazało się, że w pakiecie tak zwanych ustaw okołobudżetowych ustawa o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego wprowadziła pewne rozwiązania, które w nieuzasadniony sposób utrudniały życie pasażerom. Pragnę przypomnieć, że w grudniowej ustawie o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów postawiliśmy sobie za cel zmniejszenie

wydatków budżetowych na sfinansowanie ulgowych przejazdów, gdyż od 1999 r. rosły one w lawinowym i zupełnie niekontrolowanym tempie.

Chciałabym przypomnieć, że w 2001 r. na ten cel budżet państwa wydał około 1 miliarda 200 milionów zł. Wydawało się, że dynamika tych wydatków tkwi w źle skonstruowanym prawie. Wśród przyczyn takiej dynamiki wydatków było między innymi to, iż bilety ze stuprocentową ulgą lub składanie biletów na bilet pełnopłatny stwarzały możliwość nadużyć ze strony przewoźników. Wystawiano po prostu fikcyjne bilety ze stuprocentową ulgą, co powodowało, że budżet państwa właściwie realizował tak zwany otwarty budżet bez możliwości kontroli zasadności stosowania tych ulg. Aby można było chociaż w ograniczonym zakresie sfinansować prawo niektórych grup obywateli do ulgowych przejazdów, trzeba było – co jeszcze raz chciałabym podkreślić – znowelizować tę ustawę.

Jednakże wynik tej nowelizacji był następujący: wprowadził nadmiar rozwiązań niedających się w żaden sposób uzasadnić społecznie. Do takich rozwiązań należało na przykład to, iż rodzic bądź opiekun dziecka niepełnosprawnego ma prawo do ulgowego przejazdu wtedy, kiedy towarzyszy dziecku. W sposób oczywisty uniemożliwiało to wykonywanie tego celu, dla którego stworzono ustawę o ulgowych przejazdach, a więc dla dowiezienia dziecka do ośrodka szkolnego, ośrodka szkolno-wychowawczego czy ośrodka rehabilitacyjnego placówki zdrowotnej, ponieważ rodzic może skorzystać z ulgowego przejazdu tylko wtedy, kiedy towarzyszy dziecku, a w drodze powrotnej korzysta już z pełnopłatnego biletu. To w praktyce oznacza ni mniej, ni więcej tylko zanegowanie celu, w jakim te grupę obywateli objęto ulgami. To była pierwsza z przesłanek, która przyświecała zmianie tej ustawy.

Drugi powód zmiany ustawy to liczne petycje i wnioski od samorządów w tej sprawie. Otóż samorzady zgodnie z ustawą o systemie oświaty mają obowiązek w określonych warunkach zapewnić dzieciom bezpłatny dojazd do szkoły. Ustawa wyłączała spod tego stosowania możliwość zakupu przez samorząd ulgowych biletów dla dzieci na zasadach przewidzianych w ustawie, a na ich podstawie tenże samorząd miał zapewnić im prawo do bezpłatnego przejazdu. W sposób oczywisty kolidowało to z ustawą o systemie oświaty, należało więc przywrócić samorządom tę możliwość. I to był drugi powód zmiany tej ustawy.

W końcu trzeci powód zmiany ustawy. Otóż niektóre grupy obywateli pozbawiała ona prawa do stosowania ulgowych przejazdów w niektórych typach pociągów. Czasami okazywało się, że na danej trasie można skorzystać tylko z przejazdu pociągiem ekspresowym albo przede wszystkim pociągiem ekspresowym, a więc ulga na przejazdy w tego typu połączeniach była tak naprawdę ulgą fikcyjną. Dotyczyło to zwłaszcza rodziców czy opiekunów dzieci niepełnosprawnych i samych dzieci niepełnosprawnych.

To są zasadnicze powody nowelizacji ustawy, którą przedstawił rząd. Oprócz tych zmian, które państwu scharakteryzowałam, rząd zaproponował także szereg innych, bardziej szczegółowych, zmian zmierzających w kierunku rozszerzenia prawa na określone grupy obywateli do korzystania z niektórych rodzajów ulg, a także podwyższających niektóre rodzaje ulg.

Nie wiem, czy pan przewodniczący i państwo życzą sobie, aby już teraz scharakteryzować te zmiany w sposób dokładniejszy i wnikliwszy, czy poprzestać na tym ogólnym wprowadzeniu.

Przewodniczący Marian Noga:

Myślę, że państwo senatorowie zapoznali się ze szczegółowymi zmianami. Jeżeli będą pytania, to rozumiem, że pani minister na nie odpowie.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej Jolanta Banach: Bardzo proszę.)

Rozumiem, że na tym pani minister zakończyła swoje wystąpienie. Dziękuję za wypowiedź.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej Jolanta Banach: Sprawa jest oczywista. Dziękuję.)

Dziękuję bardzo, Pani Minister.

Proszę teraz pana mecenas Romana Kapelińskiego o zabranie głosu.

Proszę bardzo.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Roman Kapeliński:**

Dziękuję bardzo.

Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Chciałbym poruszyć trzy sprawy. W moim przekonaniu ustawa budzi trzy zastrzeżenia legislacyjne.

Pierwsze zastrzeżenie dotyczy ust. 3 w nowelizowanym art. 1a. Chodzi o przepis mówiący o tym, że „przewoźnicy wykonujący publiczny transport zbiorowy mogą wprowadzić uprawnienia do bezpłatnych albo ulgowych przejazdów dla swoich pracowników oraz emerytów i rencistów i najbliższych członków rodzin”. Nie było tego przepisu w projekcie rządowym, on się pojawił na jednym z ostatnich etapów prac legislacyjnych nad tą ustawą w Sejmie i budzi wątpliwości, bo jest po prostu niepotrzebny.

Podobny przepis istniał w ustawie w art. 8 ust. 1 do czasu jej poprzedniej nowelizacji i tą poprzednią nowelizacją został właśnie skreślony jako przepis niepotrzebny. Mianowicie to, co może przewoźnik, wynika z ogólnych zasad działalności gospodarczej, a także z innych przepisów tej ustawy, na przykład z art. 1b, który mówi wprost, że przewoźnik może stosować różne ulgi, zarówno dla swoich pracowników, jak i ulgi o charakterze komercyjnym. W związku z tym skreślono wówczas ten przepis. To nie oznaczało, że przewoźnik od tego momentu nie miał prawa wprowadzać ulg, tylko po prostu skreślono zbędny przepis. W tej chwili ten przepis pojawia się znowu. Nie jest on potrzebny, a przy tym może wprowadzać pewne zamieszanie i wątpliwości. Jeżeli by przyjąć, że on ma jednak jakąś wartość normatywną czy ma jakąś istotną treść, to zachodzi sprzeczność z art. 1b, który przecież dopuszcza nie tylko ulgi dla pracowników, emerytów i rencistów, ale także ulgi o charakterze komercyjnym, jakie przewoźnik może stosować. Wydaje mi się, że chociażby z tych powodów ten przepis należałoby skreślić.

Druga uwaga dotyczy pewnego nieporozumienia, które związane jest ze zmianą zapisu w art. 1b ust. 1 pkt 1. Pani minister zwróciła uwagę, że chodzi o przywrócenie jednostkom samorządu terytorialnego możliwości zakupu u przewoźnika biletów uprawniających do ulgowych przejazdów zgodnie z przepisami ustawy o systemie oświaty. Wydaje mi się, że to jest nieporozumienie, bo ustawa w obecnym brzmieniu

nie zakazuje jednostkom samorządu terytorialnego wykupywania biletów uprawniających do ulgowych przejazdów. Cały ten przepis art. 1b ust. 1 pkt 1 miał na celu wprowadzenie zasady, że ustawy nie stosuje się do osób, które korzystają z ulgowych biletów, wówczas, kiedy bilety zostały na ich rzecz wykupione przez osoby trzecie. To jest zrozumiałe, że to musi dotyczyć wszystkich podmiotów, czyli również jednostek rządowych, samorządowych i niezwiązanych z sektorem finansów publicznych. Każdy, jeżeli chce, może takie ulgi czy legitymacje i bilety wykupić i wtedy nie należy stosować ustawy, gdyż osoba, na rzecz której tę ulgę wykupiono, już ją ma, nawet jeżeli jest to inna ulga, ale jednak jest. Poza tym przewoźnik, który przewozi takie osoby i daje im takie ulgi, nie może z tego tytułu domagać się dopłat z budżetu państwa, bo te ulgi już zostały sfinansowane przez te osoby trzecie, które je wykupiły.

Taka była intencja tego przepisu przy okazji poprzedniej nowelizacji ustawy. Ten przepis jest tak nieszczęśliwie sformułowany – zresztą Senat zwrócił na to uwagę już przy okazji poprzedniej nowelizacji – że mogą pojawić się właśnie takie jego interpretacje. Otóż może on oznaczać, że jeżeli jednostka samorządu terytorialnego wykupiła jakieś ulgi, to wtedy w ogóle nie stosuje się przepisów ustawy wobec osób, na rzecz których nastąpiło wykupienie, albo nie stosuje się wówczas, kiedy ta osoba korzysta z tej ulgi i z przejazdu. W związku z tym, jeżeli rzeczywiście doszlibyśmy do wniosku, że mamy do czynienia z taką wątpliwością, to moim zdaniem należałoby zapisać przepis w pkt 1 w taki sposób, jaki wówczas proponował Senat. Aby było jasne, że przepisów ustawy nie stosuje się do osób, które odbywają podróż na podstawie wykupionych od przewoźnika na rzecz tych osób legitymacji lub biletów uprawniających do ulgowych przejazdów. Wówczas nie będzie mowy ani o jednostkach rządowych, ani samorządowych i nie będzie, być może, tych niepotrzebnych wątpliwości związanych z treścią ustawy o systemie oświaty. To byłaby druga uwaga legislacyjna.

Trzecia uwaga dotyczy nowelizowanego przepisu art. 6, który zawiera delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia rodzajów dokumentów poświadczających uprawnienia do ulgowych przejazdów, a także wzorów niektórych z tych dokumentów.

W tym przepisie zawsze było odesłanie do art. 3, który dotyczy ulgi przysługującej emerytom i rencistom. W brzmieniu uchwalonym przez Sejm ten art. 3 jakby zniknął. Wspomina się o art. 3 tylko przy okazji omawiania upoważnienia dla ministra do określenia wzoru dokumentu dla osób, o których mowa w art. 2 ust. 5 pkt 2 i art. 3. Jeżeli chodzi o art. 3 dotyczący emerytów i rencistów, to sam wzór dokumentu nie jest wystarczający, minister powinien także wskazać, jakie rodzaje dokumentów poświadczają uprawnienie do korzystania z ulgowych przejazdów. We wszystkich dotychczasowych rozporządzeniach wydawanych na podstawie tego przepisu minister wskazywał, jakie to są dokumenty. Najczęściej to są zaświadczenia wydawane przez organizacje społeczne czy zawodowe emerytów i rencistów. Wskazano dokładnie organizacje, które mogą wydawać takie zaświadczenia. O to mi właśnie chodzi, żeby nie pozbawiać ministra tej możliwości czy tego uprawnienia, bo albo minister naruszy ustawę i tak zapisze to w rozporządzeniu, albo emeryci i renciści nie będą wiedzieli, na podstawie jakich dokumentów mogą korzystać z przysługującej im ulgi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo, Panie Mecenasiu.

Otwieram dyskusję.
Głos mają państwo senatorowie.
Proszę bardzo, pan senator Cieślak.

Senator Jerzy Cieślak:

Mam pytanie do pani minister.

Ta ustawa była ustawą okołobudżetową, a więc miała określone skutki ekonomiczne zapisane potem w ustawie budżetowej. Gdzie będą źródła pokrycia tej różnicy kosztów, jaka powstała w wyniku nowelizacji ustawy?

Przewodniczący Marian Noga:

Czy będziemy prosili panią minister o łączną odpowiedź na wszystkie pytania, czy za każdym razem osobno?

(Głos z sali: Może nie będzie innych pytań.)

Właśnie, może nie będzie pytań.

Pani Minister, bardzo proszę panią albo wskazaną przez panią osobę o odpowiedź.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej Jolanta Banach:

Czy w tym segmencie odpowiedzi mamy również ustosunkowywać się do uwag pana mecenasa i rozpoczynać dyskusję w tej sprawie?)

Można od tego rozpocząć.

Proszę bardzo.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej
Jolanta Banach:**

Zacznę może od odpowiedzi na ostatnie pytanie. Otóż chciałabym powiedzieć, że w tej chwili już wiadomo, iż przeznaczona przez Wysoki Sejm i Senat rezerwa celowa na sfinansowanie refundacji ulgowych przejazdów jest niewystarczająca.

Po pierwsze, ona od początku była zaplanowana w taki sposób, że zadłużenie wobec przewoźników trzeba będzie spłacić albo w tym roku, albo w następnym, tak jak robiliśmy to za pomocą grudniowej nowelizacji budżetu, spłacając przecież przewoźnikom część długów za ubiegłe lata.

Po drugie, próbowaliśmy oszacować skutki tej nowelizacji w kształcie zaproponowanym przez rząd. Ocenialiśmy, że do końca roku kalendarzowego, jeśli ustawa weszłaby w życie od 1 lipca bieżącego roku, powinno nam zabraknąć nie więcej niż około 20–30 milionów zł. Ponieważ zakres tej nowelizacji nie polega na podniesieniu wysokości ulg, może nie tyle na podniesieniu wysokości ulg, co na włączeniu niektórych typów komunikacji autobusowej i kolejowej do uprawnień do ulgowych biletów oraz rozszerzeniu stosowania ulg na niektóre grupy obywateli, może nawet nie tylko na obywateli – przepraszam za tę niespójność językową – bo ulgami objęte byłyby na przykład psy, które są przewodnikami osób niewidomych. W skali kraju to jest kilkadziesiąt psów.

Podsumowując, już wiadomo, że trzeba będzie spłacić zadłużenie z tego tytułu. Szacujemy, że te dodatkowe 20–30 milionów zł po prostu wejdą w ten zakres długu wobec przewoźników. To jedna sprawa.

Jeśli chodzi o uwagi podniesione przez pana mecenasa, to jak słusznie pan mecenas był uprzejmy zauważyć, zmiana polegająca na dodaniu ust. 3 w nowelizowanym art. 1a została wprowadzona w trakcie prac legislacyjnych. Poproszę panią naczelnik Trojanowską, aby zechciała przypomnieć ideę tej zmiany czy ideę, jaka przyświecała posłom w jej wprowadzeniu. Pan Zbigniew Wasiak ustosunkuje się do kontrowersyjnej kwestii dotyczącej sformułowania „i samorządowego” i jego skreślenia.

Powiedziałabym może o idei, jaka nam przyświecała, bo wtedy łatwiej byłoby znaleźć adekwatny przepis. Idea była taka, aby obecnie dojeżdżające dzieci i młodzież nie musiały same udawać się do kasy biletowej autobusowej czy kolejowej po zniżkowe bilety, bo były tam odsyłane przez władze samorządu, ale aby właśnie władze samorządu mogły zakupić zbiorowo ulgowe przejazdy dla swoich uczniów i dokładnie z tego tytułu też czerpać poprzez przewoźnika refundację na część tych przejazdów. Chodziło właśnie o to i rząd wprowadził to z całą świadomością. Samorządy są uprawnione, może powiem inaczej, zobowiązane do zapewnienia bezpłatnego przejazdu dla swoich uczniów i to niepozwalanie na to, aby skorzystały z zakupu ulgowego, doprowadzałyby do dosyć paradoksalnej sytuacji. Takiej mianowicie, że uczeń mógłby pójść do przewoźnika, wykupić sobie indywidualnie ulgowy przejazd i państwo refundowałoby za to przewoźnikowi. Ale w momencie, kiedy robiłby to samorząd, czyli osoba trzecia, to oznaczałoby, że już budżet państwa nie ma tutaj żadnych obowiązków. To wprowadzałyby dosyć taką absurdalną sytuację.

Wiem, że budżet państwa z powodu tej zmiany będzie ponosił część kosztów związanych z refundacją tego segmentu ulgowego, ale jednocześnie mamy do czynienia w moim przekonaniu z klarowną sytuacją. Taka była mniej więcej intencja. Czy ta intencja, Panie Mecenasie, jest dobrze wyrażona poprzez skreślenie sformułowania „i samorządowego”, nie wiem. Teraz zasiał pan w nas ziarno niepewności, ale i tak sądzę, że ona jest dosyć klarowna.

Jeśli chodzi o zakres delegacji, prosiłabym panią naczelnik reprezentującą Ministerstwo Infrastruktury o odpowiedź, bo to głównie ono zajmowało się dokumentacją dla ministra właściwego do spraw transportu. Dziękuję.

Można prosić panią naczelnik.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Pani Minister.

Proszę panią naczelnik o zabranie głosu.

Naczelnik Wydziału Analiz Ekonomicznych w Departamencie Finansów i Analiz Ekonomicznych w Ministerstwie Infrastruktury Jolanta Trojanowska-Łyżwa:

Jolanta Trojanowska-Łyżwa, Ministerstwo Infrastruktury.

Naszym zdaniem taki zapis ustawowy, że minister wprowadza dwa dokumenty, nie wykluczył możliwości określania nadal rodzajów dokumentów poświadczających uprawnienia do ulgowych przejazdów. Po prostu nam zabrakło dwóch dokumentów, które obecnie funkcjonują, stricte w zasadzie jeden z nich funkcjonuje, właśnie ten dla emerytów i rencistów, ale nie jest on umocowany w żadnym przepisie,

dlatego że jest to dokument wprowadzony jeszcze w latach osiemdziesiątych przez ówczesnego ministra komunikacji. Był on zawarty tylko w taryfie osobowej PKP i po prostu jako wzór przetrwał do dzisiaj, ale nie ma on żadnego umocowania prawnego. Uznaliśmy więc teraz, przy okazji nowelizacji ustawy, że po prostu narysujemy wzór tego dokumentu w rozporządzeniu ministra w sprawie dokumentów. To pierwsza sprawa.

Druga sprawa dotyczy opiekunów studentów niepełnosprawnych. Obecnie minister edukacji narodowej ma w wykazie swoich dokumentów taki dokument dla rodziców uczniów niepełnosprawnych. Pojawiła się jednak nowa grupa – studenci niepełnosprawni. W tej chwili coraz więcej niepełnosprawnych studiuje i oni po prostu wymagają opieki przy dowozie do uczelni czy na jakieś inne zajęcia. Niestety, nie mając w ręku takiego dokumentu, rodzic nie może im towarzyszyć w podróży, dlatego że musiałby wtedy kupić normalny bilet. Być może znowu jest to nieszczęśliwe sformułowanie, ale minister będzie, tak jak dotychczas, nazywał po kolei te wszystkie dokumenty wydawane do tej pory i doda jeszcze dwa nowe. I taka była intencja tych zmian.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Pani Naczelnik.

Proszę, pani minister.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej Jolanta Banach:
Przepraszam, Panie Przewodniczący, ale jeszcze pan Kawaler z Ministerstwa Finansów w sprawie przywrócenia skreślonego art. 8.)

Proszę bardzo.

**Naczelnik Wydziału Systemów Dotowania Zadań Gospodarczych
w Departamencie Finansów Gospodarki Narodowej
w Ministerstwie Finansów
Artur Kawaler:**

Ust. 3 w art. 1a został rzeczywiście wprowadzony dopiero na etapie prac parlamentarnych nad tą ustawą w Sejmie. On nie występował w przedłożeniu rządowym. Chciałbym powiedzieć, że ten przepis został przywrócony na wniosek przewoźników, dlatego że przepis w analogicznym brzmieniu istniał w ustawie jeszcze sprzed jej grudniowej nowelizacji. On istniał jako art. 8 i na podstawie tego artykułu pracownicy oraz emeryci wywodzący się z dawnych pracowników przewoźników, którym przewoźnik wykupywał ulgowe przejazdy, mogli korzystać ze zwolnienia podatkowego. Mianowicie w ustawie o podatku dochodowym od osób fizycznych znajduje się przepis odwołujący się właśnie do naszej ustawy o ulgach; przepis, który mówi, że przychody osiągnięte z tego tytułu są zwolnione od podatku. W poprzedniej nowelizacji, skreślając przepis art. 8, po prostu pozbawiliśmy tej możliwości pracowników przewoźników oraz emerytów, czyli byłych pracowników przewoźników. Trochę niefortunnie się stało, że przepis ten znalazł się w art. 1a, czyli w artykule, który określa, co stanowi zakres dotowania. Wydaje mi się, że byłoby całkiem zasadne, aby ust. 3 umieścić jako osobną jednostkę redakcyjną, jako osobny artykuł. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.
Pani senator Krzyżanowska.

Senator Olga Krzyżanowska:

Chciałabym zapytać o to, o czym pani minister była uprzejma powiedzieć, że minister zatwierdzi, jakie legitymacje czy jakie zaświadczenia będą upoważniać do ulg. Wydaje mi się, że to wprowadzi duży niepokój wśród osób niepełnosprawnych, zresztą różnych osób, a w praktyce spowoduje niesłychany bałagan. Jedno przedsiębiorstwo będzie uznawać takie legitymacje, drugie inne legitymacje. Czy nie można byłoby już teraz wydać jakiegoś rozporządzenia do tej ustawy? My jak przygotowujemy ustawę, to zawsze pozostawimy w niej coś nieokreślonego, a potem nie ma rozporządzeń wykonawczych, by to naprawić. Jeśli chodzi o ludzi niepełnosprawnych każda niejasność, wszelkie odsyłania do kasy czy mówienie im, że to nie ta legitymacja, nie to zaświadczenie, naprawdę wywołuje w nich wściekłość i powoduje ich bezradność. Jestem po prostu zdumiona, że nie ma rozporządzeń wykonawczych do tej nowelizacji.

Przewodniczący Marian Noga:

O głos prosi pani minister Banach.
Proszę bardzo.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej
Jolanta Banach:**

Pani Senator, są akty wykonawcze. One przed ostateczną wersją, którą miał zatwierdzić rząd, trafiły do komisji sejmowej. Komisja sejmowa zajmowała się dwoma rozporządzeniami. Niestety, jedno z nich zawiera wiele uproszczeń, jeśli chodzi o wielką liczbę dokumentów, natomiast drugie z nich, przeciwnie, sankcjonuje wszystkie możliwe dokumenty, jakie były wydane przez różne organy orzekające.

Za chwilę oddam głos pani naczelnik, powiem tylko, w czym tkwi problem. To prawda, idealny model byłby taki, w którym osoba niepełnosprawna i nie tylko ona, bo każda osoba czy grupa uprawnionych, mogłaby się legitymować do korzystania z tych uprawnień jednym dokumentem. Ale to też jest problem, ponieważ dotychczasowe dokumenty ktoś gdzieś musi na ten jeden dokument zamienić. Oczywiście potem się okaże, że to uprawnionym do korzystania z tego dokumentu opłaciło się, bo uprościło im życie, ale w jakimś momencie oni musieliby się gdzieś zgłosić, aby otrzymać ponownie na podstawie dotychczasowych dokumentów ten jeden dokument. Wynika z tego, że w pewnym momencie należałoby zrobić tę konwersję. Oczywiście naszą intencją jest rozłożyć jakoś ten proces na etapy, bo w tej chwili obawiam się, że zaczęlibyśmy znowu ludzi odsyłać od jednego do drugiego miejsca, które zamieniałoby dotychczasowe dokumenty na jeden dokument.

Dzisiaj ludzie uprawnieni do tych dokumentów to jest dosłownie armia ludzi, a niestety, uprawnienia do ulgowych przejazdów z 1992 r. były dopuszczalne na podstawie dokumentów wydawanych nawet przez organizacje pozarządowe. I legitymacja

wydana przez Polski Związek Niewidomych czy Polski Związek Głuchych oczywiście uprawnia do ulgowego przejazdu. I teraz powstaje pytanie, co robić teraz, czy rozłożyć ten proces do zrealizowania w jakimś przewidywalnym czasie i w tym czasie nakazać ustawowo uprawnionym do tego, aby zamienili tę swoją legitymację, orzeczenie zespołu do spraw orzekania o niepełnosprawności, czyli udać się do jakiegoś miejsca i zamienić ten swój dokument na nowy dokument, czy jednak sankcjonować te dokumenty, które posiadają. To jest problem wcale nie taki prosty do rozwiązania, ale docelowo, co nie ulega wątpliwości, trzeba to uporządkować. Podjęliśmy taką próbę uporządkowania w dwóch do pewnego stopnia alternatywnych rozporządzeniach, prosząc komisje sejmowe o opinie. Panie Przewodniczący, nic nie stoi oczywiście na przeszkodzie, aby taką opinię wydała również Komisja Polityki Społecznej i Zdrowia.

Ale teraz jeszcze proszę panią naczelnik o kilka słów na ten temat.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo, pani naczelnik Trojanowska-Łyżwa.

**Naczelnik Wydziału Analiz Ekonomicznych
w Departamencie Finansów i Analiz Ekonomicznych
w Ministerstwie Infrastruktury
Jolanta Trojanowska-Łyżwa:**

Powiem może troszeczkę bardziej szczegółowo, żebyście państwo mieli świadomość, że obecnie funkcjonuje około siedemdziesięciu różnych dokumentów. W związku z tym mam prośbę, żeby trochę inaczej spojrzeć na konduktorów, którzy wydają się nam nieudolni i zagubieni, bo rzeczywiście to, co się, proszę państwa, dzieje, to jest horror. Z czego to wynika? My sami chcielibyśmy wycofać z użycia najchętniej te dokumenty, ale musimy pamiętać o kilku sprawach. W tej chwili mamy trzy pokrywające się ze sobą sposoby orzekania o inwalidztwie albo niepełnosprawności, czyli mamy grupy inwalidzkie, niezdolność do pracy i stopień niepełnosprawności. Żebyśmy mieli świadomość, są to dokumenty, które są wydawane w każdym zakresie przez różne instytucje.

Jeżeli chodzi o inwalidów, to dokumenty orzekające o przyznaniu grupy inwalidzkiej na ogół są wydawane bezterminowo. Jeżeli ktoś ma przyznaną I grupę inwalidzką, może to orzec ZUS, KRUS, mogą orzekać służby mundurowe, czyli Policja, wojsko itd. A więc, proszę państwa, w ten sposób mnożą się te dokumenty.

Do tej pory na przestrzeni tych wszystkich lat najlepszym dokumentem, jeżeli chodzi o inwalidów, było orzeczenie komisji lekarskich. Wprowadziliśmy to orzeczenie jako obowiązujące i każdy z tym orzeczeniem jeździł. Niestety, ustawa o ochronie danych osobowych spowodowała, że rzecznik praw obywatelskich powiedział, iż żaden konduktor ani żadna inna osoba nie będzie nikomu zaglądał w orzeczenie i nie będzie czytać, czy ten nieszczęśnik jest chory na oko czy na nogę itd. W związku z tym wycofaliśmy wszystkie orzeczenia. I co się stało? Jedynie dwie instytucje ZUS i KRUS wydają wypisy z orzeczeń, gdzie jest tylko nazwisko, imię, orzeczona grupa inwalidzka i nic więcej. Na potrzeby ulg nic więcej nie jest potrzebne.

Jeżeli chodzi o służby mundurowe, czyli Policję i wojsko, to one po prostu nie wydają wypisów orzeczeń. I co się dzieje? Jako pracownik Ministerstwa Infrastruktury otrzymuję kilkanaście telefonów dziennie z pytaniami, na podstawie czego wojsko,

a szczególnie Policja, wydają tego typu dokumenty. Wojsko wprowadziło już taki dokument, natomiast Policja jeszcze nie. Proszę państwa, w przypadku inwalidów policyjnych w szeroko pojętym tego słowa znaczeniu jest istny horror, bo do nich zaliczają się i pracownicy straży granicznej, i straży pożarnej, itd. Konduktorzy w ogóle nie różnią tych dokumentów, dlatego że dla takiego zwykłego konduktora strażak to jest strażak. Bardziej się chyba mu kojarzy z premierem Pawlakiem niż z tym, że on jest policjantem. A więc jeśli chodzi o dokumenty, to jest horror. Komisje lekarskie Policji i wojska nie wydają wypisów orzeczeń, dlatego że po prostu nie mają do tego odpowiedniego umocowania prawnego. To wymaga sporo zachodu itd. Chciałabym państwu uświadomić, że całe odium w sprawie dokumentów spada na przewoźników.

Rozumiem panią senator, nam też to wszystko się nie podoba, ale wyszliśmy z założenia, że lepiej, żeby było cokolwiek niż nic. W związku z tym w latach poprzednich, proszę państwa, jeżeli chodzi o dzieci niepełnosprawne – bo one przecież nie miały żadnego tego typu dokumentu, dosłownie żadnego – dopuściliśmy do tego, żeby organizacje pozarządowe, stowarzyszenia takie jak Polski Związek Głuchych czy Polski Związek Niewidomych, wydawały jakiegokolwiek dokumenty, żeby to dziecko miało w ogóle jakiś dokument, bo nie po każdym dziecku widać, że ono jest niepełnosprawne. Nie ma kłopotu, jeżeli to jest dziecko z zespołem Downa czy niewidome, czy z jakimś widocznym kalectwem. Chodzi o te inne dzieci, które są uznane za niepełnosprawne, na przykład dzieci autystyczne, ze strasznymi chorobami, których nazwy już trudno czasami powtórzyć, dzieci chore na cukrzycę itd. To są wszystkie dzieci niepełnosprawne, które na oko wyglądają na bardzo zdrowe. I dopiero wtedy zaczyna się horror i przepytywanie tych dzieci w pociągach. W związku z tym uznaliśmy za dobry dokument każdą jedną legitymację albo papier, jaki ktoś wydał. I tak jest do tej pory.

W tej chwili bardzo dobrze nam się współpracuje – mówię z punktu widzenia Ministerstwa Infrastruktury – z panią minister Banach, która czuje te sprawy, i obecnie u niej w resorcie jest przygotowywane rozporządzenie w sprawie nowych wzorów dokumentów dla osób niepełnosprawnych, gdzie będzie określony dokument dla dzieci do szesnastu lat i później drugi dokument dla dorosłych. Po wejściu w życie tego dokumentu dzięki rozporządzeniu pani minister powoli wycofamy te wszystkie organizacje pozarządowe i po prostu, każdy z dzieckiem niepełnosprawnym...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej Jolanta Banach: Pani Naczelnik, może inaczej, wycofamy dokumenty wydane przez organizacje pozarządowe.) (Wesołość na sali)

Tak, przepraszam za lapsus. Nie mam takich zamiarów.

W każdym razie będziemy dążyć do tego, żeby po prostu wycofać te dokumenty. Ale wydaje mi się, że w chwili obecnej wprowadzenie jakichś takich radykalnych cięć tylko utrudni sytuację. W związku z tym myślę, że możemy jeszcze troszkę się pomóc.

Jeżeli państwo macie inne zdanie i jakiś dobry pomysł, to jesteśmy jak najbardziej otwarci, bo nie lubimy tych siedemdziesięciu kilku dokumentów.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej Jolanta Banach: Przekażemy państwu projekty tych rozporządzeń.)

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem, że ministerstwo dąży do rozwiązania systemowego, co należy przyjąć z dużą radością, ale wiem, że państwo senatorowie mają jeszcze kilka uwag w tej sprawie.

Proszę o zabranie głosu w tej kolejności: pani senator Krzyżanowska, potem pan senator Drożdż i następnie pan senator Cieślak.

Proszę bardzo.

Senator Olga Krzyżanowska:

Wcale nie myślałam, że nagle od jutra będą te nowe dokumenty, których ci ludzie jeszcze nie mają. Broń Boże. Zdaję sobie z tego sprawę, że to jest niemożliwe tak z dnia na dzień, bo przecież do naszych biur też przychodzą ludzie z tymi skargami. To nie jest sprawa, którą tylko ja jedna widzę.

Chodziło mi o to, żeby była w tej sprawie, o czym państwo mówili, jasność. I tak, żeby w ciągu najbliższego roku były uznawane te wszystkie różne dokumenty i żeby ta informacja dotarła do tych organizacji pozarządowych, bo ludzie właśnie stamtąd do nas przychodzą, i żeby to wszystko dotarło do kolei. Odium, jak pani była uprzejma powiedzieć, spada na konduktorów. Naturalnie, że oni w tej całej sytuacji są najbiedniejsi, a właściwie powinno spaść na parlament, bo to my uchwalamy ustawę, w której nie ma jasności, co i jak. Rozumiem te trudności, ale moja sugestia byłaby taka, żeby to, co pani minister mówiła, zostało jak najmocniej rozkolportowane wśród organizacji osób niepełnosprawnych czy ośrodków, że do dnia takiego i takiego, jaki państwo określicie, wszystkie dotychczasowe legitymacje są ważne. Inaczej ludzie się przestraszają nowego rozporządzenia, konduktorzy nie będą wiedzieli, co robić, i będzie jeszcze gorzej niż teraz. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Pani Senator.

Pan senator Drożdż.

Senator Kazimierz Drożdż:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Chciałbym skierować pytanie do pani minister Banach. W związku z tym, że członkowie Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury otrzymali list od mieszkańca Warszawy, pana Jerzego Waldemara Figla, dotyczący wprowadzenia sześciu poprawek do omawianej ustawy, chciałbym prosić panią minister o stanowisko wobec tych sześciu poprawek. Uważam, że jeśli ktoś do nas pisze, to trzeba mu odpowiedzieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej
Jolanta Banach:

Panie Senatorze, pan Figiel odwiedził wszystkie urzędy: biura posłów, biura poselskie i również Biuro Pełnomocnika Rządu do spraw Osób Niepełnosprawnych. Oczywiście ma do tego prawo. Od kilku miesięcy jestem z państwem Figiel w stałym kontakcie w sprawach dotyczących nie tylko zmiany ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów, ale również w innych sprawach. To są bardzo zapobiegliwi państwo i bardzo dobrze, że sobie radzą, ale nie zawsze można wyjść naprzeciw ich sugestiom i oczekiwaniom. Otrzymałam w tej chwili te uwagi na piśmie i już na gorąco mogę się nie zgodzić na przykład z takim akapitem: Odebranie niewidomym oraz osobom niezdolnym do samodzielnej egzystencji i możliwości korzystania w środkach transportu publicznego z bezpłatnego przewodnika lub opiekuna itd. jest szczególną dyskryminacją tych ludzi. Pozwolę sobie jednak nie zgodzić się z tym stwierdzeniem, ponieważ pięcioprocentowa odpłatność, którą wprowadzamy, jest doprawdy symboliczną odpłatnością. Mało tego, jest odpłatnością, która może być pokryta również w takich przypadkach chociażby z dodatku pielęgnacyjnego. A więc to nie jest tak, że państwo wprowadza pięcioprocentową odpłatność, nie rekompensując tego w żadnym stopniu. Państwo rekompensuje to poprzez system, na pewno nie satysfakcjonujących, ale przecież gwarantowanych rent socjalnych, dodatków pielęgnacyjnych dla osób niepełnosprawnych.

Przypominam, że przewodnik jest osobą pełnosprawną. Pięcioprocentowa odpłatność, którą proponujemy wprowadzić, jest ponadto w tej ustawie rekompensowana rozciągnięciem uprawnień na wszystkie typy komunikacji autobusowej i kolejowej. To jest swojego rodzaju rekompensata. Ponadto Sejm, proszę zauważyć, wprowadził możliwość dopłaty, pełnopłatnej, ale możliwość dopłaty między drugą a pierwszą klasą każdego typu pociągu. To nie jest więc zabieranie, lecz racjonalizowanie przepisu po to, aby uniknąć możliwości wystawiania przez przewoźnika fikcyjnych biletów ze stuprocentową zniżką. Pamiętajmy, że im więcej biletów ze stuprocentową zniżką, czyli bezpłatnych, tym większe, niestety, pole manewru do nadużyć. Jak mówię, w naszym przekonaniu ta opłata 5% jest naprawdę symboliczna i rekompensowana rozciągnięciem uprawnień na InterCity, EuroCity i możliwość dopłaty. To tyle, jeśli chodzi o poprawkę pierwszą.

Poprawka druga dotyczy wydłużenia w definicji wieku dzieci i młodzieży niepełnosprawnej z dwudziestu czterech do dwudziestu sześciu lat. Ta kwestia była bardzo wnikliwie analizowana przez Sejm i muszę powiedzieć, że rząd był otwarty na ten problem. To wcale nie było tak, że rząd kategorycznie stwierdził, iż wydłużenie w definicji wieku dzieci i młodzieży niepełnosprawnej do dwudziestego szóstego roku życia jest nieuprawnione. Sejm zdecydował, że aby ustawa była kompatybilna z podstawowymi standardami i przepisami w innych ustawach, chociażby w ustawie o systemie oświaty, to powinno to dotyczyć dzieci i młodzieży do dwudziestego czwartego roku życia. Proszę zauważyć, że i tak jest on preferencyjny w stosunku do dzieci i młodzieży pełnosprawnej. Oczywiście studenci niepełnosprawni są uprawnieni do ulgowych przejazdów do dwudziestego szóstego roku życia, więc jest to okres wydłużony i to działa również jako bodziec edukacyjny.

Szanowni Państwo, poprawka trzecia pana Figla jest bardzo, ale to bardzo kontrowersyjna. Otóż środowisko osób niewidomych wnosi o obniżenie wieku dziecka, które towarzyszy w charakterze przewodnika osobie niewidomej, do dziesięciu lat.

Chciałabym powiedzieć, że dziecko w wieku dziesięciu lat, co jest zresztą zrozumiałe, może osobę niewidomą przeprowadzić przez jezdnię...

(Głos z sali: Wbrew jej woli.)

...ale to, żeby dziesięcioletnie dziecko mogło towarzyszyć osobie niewidomej w podróży, jest bardzo kontrowersyjne i ze społecznego, i z prawnego punktu widzenia. Proszę zauważyć, że dolną granicę wieku osoby towarzyszącej osobie niezdolnej do samodzielnej egzystencji obniżyliśmy i tak do trzynastego roku życia. Jak państwo wiedzą, ten wiek stanowi granicę, która w kodeksie cywilnym daje osobie trzynastoletniej prawo do wykonywania w ograniczonym zakresie zdolności prawnych. Propozycja obniżenia wieku do dziesięciu lat jest kontrowersyjna. Jestem zbulwersowana tą propozycją i determinacją środowiska osób niewidomych, bo to nie tylko była poprawka czy wnioski pana Figla, ale również Sekcji Krajowej Osób Niewidomych „Solidarność”, która była u mnie w tej sprawie. Rząd zdecydowanie nie rekomenduje tej poprawki. Jest stanowczo jej przeciwny.

Poprawka czwarta – przepraszam bardzo, ale muszę spojrzeć do tekstu macierzystego – dotyczy art. 1b ust. 1 pkt 6.

(Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Roman Kapeliński: Dotyczy przejazdów autobusowych.)

Panie Mecenasiu, ale co dotyczy przejazdów? Chwileczkę, bo nie znam intencji.

(Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Roman Kapeliński: Chodzi o to, żeby mogli jeździć komunikacją autobusową krajową i międzynarodową w takich wypadkach.)

Aha, już wiem o co chodzi. Art. 1b stosuje wyłączenia podmiotowe i przedmiotowe spod działania ustawy i między innymi wyłącza prawo do stosowania ulgowych przejazdów w autobusowej komunikacji ekspresowej i międzynarodowej. Pan Figiel wnosi o przywrócenie tego prawa, ale nie widzimy zasadności dla takiego przywrócenia.

(Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Roman Kapeliński: Można dopisać w pierwszym zdaniu, że ustawa dotyczy komunikacji krajowej.)

Otóż to.

Poprawka piąta dotyczy art. 2 ust. 5. Chodzi w niej o to, żeby „78%” zastąpić „100%”. To jest rzeczywiście kwestia finansowa. Oczywiście bardzo chętnie przyznalibyśmy – mam na myśli zarówno rząd, jak i parlament – maksymalną ulgę dzieciom, młodzieży i ich opiekunom, może nie 100%, ale 95%, kiedy pozwalałby na to budżet państwa.

Często pada pytanie, dlaczego opiekunowie osób dorosłych niezdolnych do samodzielnej egzystencji mają ulgę 95%, a opiekunowie czy rodzice dzieci niepełnosprawnych – ulgę 78%. Otóż idea przyznania ulg osobom towarzyszącym jest taka, że są one stosowane w dwóch grupach: opiekunów i tych osób, którym się towarzyszy. Kiedy jedzie się razem kwota ulgi w obu przypadkach może być porównywalna, ponieważ osoby dorosłe towarzyszące dorosłym niepełnosprawnym mają ulgę 95%, osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji – ulgę 37%, natomiast opiekunowie dzieci – ulgę 78% i dzieci niepełnosprawne również ulgę 78%. A więc w efekcie w przypadku przejazdu obu tych grup otrzymujemy ulgę, która da się przełożyć na podobną kwotę. Stąd to zróżnicowanie.

Jeśli chodzi o poprawkę szóstą, ona pojawiła się również na etapie prac nad ustawą w Sejmie i została przez Sejm odrzucona. Dlaczego? Dlatego, że osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji nigdy nie miały prawa do 100% ulgi. W poprzednim stanie prawnym, czyli sprzed grudniowej nowelizacji ustawy, mianowicie od

1992 r. osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji również nie miały prawa do bezpłatnych przejazdów: osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji, jeżeli były inwalidami I grupy, miały bezpłatny przejazd tylko w pociągach osobowych. W tej nowelizacji ustawy stosujemy ulgę na wszystkie typy przejazdów. Jeśli chodzi o inwalidów niezaliczonych do I grupy, to oni mieli uprawnienia do 50% ulgi na przejazdy pociągami pospiesznymi i ekspresowymi oraz do 50% ulgi na przejazdy autobusami. Oznaczałoby to więc rozszerzenie uprawnień w stosunku do stanu sprzed 1992 r. On nigdy jeszcze taki nie był. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Cieślak teraz zabierze głos, a potem pan senator Sztorc.

Senator Jerzy Cieślak:

Dziękuję.

Z wyjaśnień pani minister wynika, że jeżeli chodzi o skutki finansowe nowelizacji, to powstające nowe koszty zostaną pokryte z wydatków budżetu państwa z rezerwy ogólnej. Jak rozumiem, nie ma innego źródła. Nie ma w tej chwili innego źródła? Dobrze, rozumiem. Oczywiście jest to możliwe bez nowelizacji, dopóki ta rezerwa istnieje i jest dyspozycyjna.

Chciałbym poznać pogląd Biura Legislacyjnego w sprawie tych wniosków, które zostały przedstawione komisji, a które przygotowało Biuro Legislacyjne, bo wywiązała się pewnego rodzaju polemika między przedstawicielem rządu a przedstawicielem Biura Legislacyjnego na ten temat.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem, że pan senator prosi pana mecenasa Kapelińskiego o powtórne zabranie głosu.

Proszę bardzo.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Roman Kapeliński:**

Proszę państwa, może jeszcze raz wyjaśnię.

Jeżeli chodzi o uwagę pierwszą, to moim zdaniem dotyczy ona zbędnego ust. 3. Być może należałoby zmienić w odpowiednim miejscu ustawę o podatku dochodowym od osób fizycznych, ale będę się nad tym jeszcze zastanawiał. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to powiadomię o wynikach tego zastanawiania się i ewentualnie w czasie debaty w Senacie moglibyśmy z tym coś zrobić

Jeżeli chodzi o uwagę drugą dotyczącą skreślenia wyrazów „i samorządowego” w art. 1b ust. 1 pkt 1, to mam poważne obawy, że ta intencja, o której mówiła pani minister, niestety, nie będzie mogła być zrealizowana poprzez skreślenie tylko tych wyra-

zów, bo zapis mówi o tym, aby gminy dostawały refundację ze skarbu państwa za ponoszenie tych kosztów...

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej Jolanta Banach: Panie Mecenasiu, nie gmina, tylko przewoźnik.*)

W sumie to sprowadza się do tego, że skarb państwa zapłaci za to, do czego zobowiązana jest gmina na podstawie przepisów o systemie oświaty, bo to gmina musi zapewnić bezpłatny w określonych przypadkach dojazd dzieci do szkół. Być może to będzie wymagało jeszcze jakiejś ingerencji w innych miejscach ustawy czy nawet w innej ustawie. W związku z tym bardzo prosiłbym o zastosowanie podobnego rozwiązania jak w przypadku poprzedniej uwagi.

Jeżeli chodzi o uwagę trzecią, to będę podtrzymywał swoje stanowisko odnośnie do niej w całości. Rozumiem, że chodziło o to, aby minister mógł określić wzór dokumentu. Oczywiście to nie podlega dyskusji, ale pominięto, niestety, emerytów i rencistów w tej części przepisu, który mówi o tym, że minister określa rodzaje dokumentów. Mój zarzut dotyczy właśnie tego. Wydaje mi się, że te rodzaje dokumentów są nadal potrzebne, bo minister, określając rodzaje dokumentów, jednocześnie wskazuje, kto może wystawić dokument według wzoru określonego przez ministra. Są to organizacje zawodowe albo związki zawodowe. Dlatego uważam, że ta zmiana jest potrzebna. Jeżeli w art. 6 znajdzie się odesłanie do art. 3 ustawy, to minister będzie mógł określić rodzaje tych dokumentów.

Jeżeli chodzi o dwie pierwsze uwagi, to będę zastanawiał się nad nimi do posiedzenia Senatu. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Mecenasiu.

Pan senator Sztorc prosił jeszcze o zabranie głosu.

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Józef Sztorc:

Szanowni Państwo, śledzę losy ustawy o zatrudnieniu i rehabilitacji osób niepełnosprawnych z 9 maja 1991 r. i z przerażeniem stwierdzam, że rząd, niestety, nie może sobie z tą sprawą poradzić. Na takie doraźne potrzeby wprowadzane są różne nowelizacje tej ustawy. Było tych nowelizacji już kilkanaście. Niestety, Pani Minister, bardzo prosiłbym o zrobienie statystyki w tej sprawie. Robimy to, czego nam w chwili obecnej potrzeba. Albo odbieramy ulgi albo dajemy ulgi, odbieramy coś zakładom pracy chronionej albo dajemy, a później to motywujemy na różne sposoby.

Jeżeli chodzi o orzecznictwo i o dokument uprawniający do jakichkolwiek zniżek, oczywiście jest potrzeba wprowadzenia jednolitego dokumentu i dobrze byłoby, żeby taki dokument wydawał jeden urząd. Nie może być tak – podam państwu tylko jeden przykład – żeby na orzeczeniach były takie napisy PS i U. Nie daj Boże, żeby taki dokument trafił w niepowołane ręce. Wiemy, co to oznaczałoby. To pierwsza sprawa.

Druga kwestia. Jeżeli jestem przy głosie, chciałbym prosić panią minister, bo pewnie będzie dyskusja na ten temat na posiedzeniu plenarnym Senatu, o taką rzecz, ile od początku obowiązywania ustawy, to jest od 9 maja 1991 r., do dnia dzisiejszego zabraliśmy ulg inwalidom i przedsiębiorstwom, które zatrudniają inwalidów. Chyba

o takie wyliczenie nikt się nie pokusił. Myślę, że odbierało się bardzo dużo ulg tak po kolei. Zabrało się tym firmom ulgę dotyczącą podatku dochodowego, podatku gruntowego, podatku od pojazdów, kombinowało się przy podatku VAT, zabrało się im dopłaty do systemu jakości, dopłaty do targów. W związku z tym zapytuję, co jeszcze można zabrać tym firmom dzisiaj, co jeszcze pozostało do wzięcia? Sądzę, że już niewiele. Jeżeli mamy system opieki nad osobami niepełnosprawnymi, rząd ma sprawować tę opiekę, to trzeba byłoby pewnie po jedenastu latach funkcjonowania ustawy usiąść i nie robić tego na wyraźne potrzeby, tylko przeprowadzić jakąś taką całościową dyskusję na ten temat i wtedy okazałoby się, czy jeszcze ten system opieki państwa nad osobami niepełnosprawnymi spełnia swoją rolę czy już nie. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Chociaż pytania pana senatora wykraczały mocno poza materię ustawy, widzę, że pani minister przynajmniej częściowo odpowie panu senatorowi.

Senator Józef Sztorc:

Przepraszam, jeszcze jedna sprawa. Poszedłem troszeczkę dalej dlatego, że poruszyłem ten temat na spotkaniu Klubu Parlamentarnego Polskiego Stronnictwa Ludowego, jestem członkiem prezydium, i od 21 grudnia do dziś dnia, przez pół roku, służby pani minister nie dopuściły mnie na spotkanie z panią minister. Dzisiaj zacząłem omawiać ten problem, ale pewnie na posiedzeniu plenarnym Senatu będę dalej go drażył, bo uważam się za znawcę problemu i dlatego będę to drażył dalej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne.

Pani minister Jolanta Banach, proszę bardzo.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej
Jolanta Banach:**

Nie odważę się nazywać siebie znawczynią problemu, ale jednak chciałabym zwrócić uwagę panu senatorowi na to, że myli pan dwie ustawy. My nie nowelizujemy ustawy o rehabilitacji, tylko ustawę o uprawnieniach do ulgowych przejazdów. Panie Senatorze, nie ma ustawy o rehabilitacji z 1991 r., jest ustawa z 1997 r. o rehabilitacji społecznej i zawodowej i zatrudnianiu osób niepełnosprawnych. Ta ustawa z 1997 r. na pewno nie przeszła kilkunastu nowelizacji. Pierwsza tak naprawdę gruntowna nowelizacja miała miejsce przy okazji uchwalania tak zwanego pakietu ustaw okołobudżetowych, ale i wcześniej przy decentralizacji. Te nowelizacje były zrozumiałe, ponieważ wprowadzaliśmy nowy, powiedziałabym, ustrój w zakresie podmiotów realizujących zadania na rzecz osób niepełnosprawnych, w 1999 r. był to powiat i województwo samorządowe. W ubiegłym roku w ramach decentralizacji przekazaliśmy środki dalej powiatowi. To pierwsza sprawa w ramach sprostowania.

Po drugie, nie chciałabym rozpoczynać teraz dyskusji o tym, że polski model rehabilitacji – tak jak pan twierdzi – jest dobry, skuteczny, efektywny i właściwie, co ten rząd zamierza osiągnąć, zabierając po kolei uprawnienia podmiotom zatrudniającym osoby niepełnosprawne. Otóż chciałabym panu powiedzieć, że w tym modelu da się wiele poprawić, a nawet trzeba to zrobić. Służę petycjami, listami, skargami od podmiotów niebędących zakładami pracy chronionej, które zarzucają Urzędowi Ochrony Konkurencji i Konsumentów i nam, Ministerstwu Pracy i Polityki Społecznej, że nie realizujemy ustawy o warunkach dopuszczalności pomocy przedsiębiorcom publicznym, nie pilnujemy równych zasad konkurencji, czyli owego credo gospodarki konkurencyjnej, naruszamy szóstą dyrektywę unijną dotyczącą jednolitych zasad stosowania rozwiązań w zakresie podatku pośredniego od towarów i usług.

To są poważne zarzuty, ale oprócz nich dochodzi pytanie o efektywność tej pomocy. Przypomnę, że chroniony rynek pracy, wedle raportu UOKiK, jest drugim pod względem wielkości po przemyśle ciężkim rynkiem, któremu jest udzielana pomoc publiczna i stanowi około 40% pomocy publicznej. W liczbach przekłada się to na mniej więcej 3 miliardy 500 milionów zł rocznie. I tak z tytułu wspomaganego popytu zakładów pracy chronionej to jest 1 miliard 600 milionów zł, z tytułu zwrotu podatku VAT zakładom pracy chronionej – 1 miliard 200 milionów zł, z tytułu refundacji składek na ubezpieczenie społeczne zakładom pracy chronionej – 318 milionów zł, z budżetu państwa z tytułu refundacji składek zakładom pracy chronionej – około 350 milionów zł i jak wynika ze sprawozdania PFRON za ubiegły rok, z tytułu dopłat do oprocentowania kredytów bankowych – 173 miliony zł oraz z tytułu pożyczek na restrukturyzację i dofinansowanie zagrożonych likwidacją miejsc pracy – około 100 milionów zł. Wiecie państwo, na ile osób niepełnosprawnych są zaplanowane te 3 miliardy 500 milionów zł? Na sto osiemdziesiąt dziewięć tysięcy osób niepełnosprawnych zatrudnionych w zakładach pracy chronionej w momencie, kiedy w Polsce mamy cztery miliony dwieście tysięcy osób z orzeczoną niepełnosprawnością.

Pomoc publiczna udzielana zakładom pracy chronionej na jedną osobę niepełnosprawną szacowana jest przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów za 1999 r. na kwotę 1 tysiąca 300 zł miesięcznie. Panie Senatorze, proszę zapytać osób niepełnosprawnych, czy tym 1 tysiącem 300 zł chciałyby dysponować same, bo organizacje pozarządowe zrzeszające osoby niepełnosprawne mówią, że wołałyby, żeby tą kwotą dysponowała sama osoba niepełnosprawna, mogąc ją przeznaczać albo na swoje zatrudnienie, albo edukację, albo rehabilitację leczniczą. Chciałabym powiedzieć więcej, chroniony rynek pracy ma świadomość, że zmiany są konieczne i to nie o to chodzi, żeby go zaskakiwać tymi zmianami, karać za cokolwiek i coś im odbierać, ale chodzi o to, żeby racjonalizować ten system, przygotować go do wejścia do Unii Europejskiej i robić to wspólnie z zakładami pracy chronionej, z którymi się codziennie spotykam.

Dlatego przepraszam, że z panem senatorem nie mogę się spotkać, ale uważam, że pan senator dysponuje formułą zapytania, interpelacji, interwencji, natomiast pracodawcy nie mają innego wyjścia, jak tylko prosić mnie osobiście o pomoc. Właśnie na tych spotkaniach przygotowujemy zmiany, które nie polegają na odbieraniu czegokolwiek, tylko na racjonalizacji systemu, a racjonalizować go trzeba. To jest przecież oczywiste. Przepraszam, ale tego dotyczyły uwagi wykraczające poza ustawę.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Miałbym jeszcze pytanie do pani minister, ale najpierw pan senator Cieślak.

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Jerzy Cieślak:

Dziękuję uprzejmie, Panie Przewodniczący.

Proszę państwa, chciałbym powrócić do ustawy omawianej dzisiaj i do aspektu ekonomicznego z tego szerokiego wachlarza aspektów, który pan senator zaproponował.

Mam pewne dylematy, które dotyczą niektórych kwestii. Mamy jeden aspekt – społeczny, powiedziałbym, socjalny tych regulacji ustawowych po stronie osób korzystających, trudno ich nazywać beneficjentami, ale w każdym razie korzystających z tych ulg, i mamy drugi aspekt, to znaczy interes ekonomiczny przewoźników, którzy muszą utrzymać się na rynku i którzy powinni otrzymać określone środki.

Podzielię się z państwem własnym doświadczeniem w tej sprawie. Otóż w latach 1999–2000 trzykrotnie interweniowałem z mównicy Senatu w sprawie opóźnienia należnych PKS dopłat z tego tytułu. Po pierwszym moim wystąpieniu w Senacie otrzymałem – po prostu gdzieś w mediach pojawiło się moje nazwisko – lawinę listów z przedsiębiorstw PKS z całej Polski zagrożonych upadłością, w stanie zarządu komisyjnego, głęboko zadłużonych itd., itd. Pan minister finansów odpowiadał mi regularnie, że ciągle są niejasne kryteria tych naliczeń, że obydwie strony się próbują ograć, że PKS oszukuje i ministerstwo musi to sprawdzać itd., itd. To trwało miesiącami. Bardzo wiele przedsiębiorstw komunikacji na terenie kraju upadło i kadra kierownicza wobec załóg obciążała odpowiedzialnością za swoją upadłość właśnie parlament, który dał określone uprawnienia, a budżet państwa nie wywiązuje się ze swoich obowiązków wynikających z regulacji ustawowej.

Nie chciałbym wnikać, w jakim stopniu to była prawda i czy to była prawda, tylko zwróciłbym uwagę jeszcze na inny aspekt. Otóż, proszę państwa, kiedy te przedsiębiorstwa upadły, na tych samych obszarach te same PKS pojawiły się jako masa upadłościowa i zostały sprywatyzowane albo też zostały fizycznie zlikwidowane, został sprzedany sprzęt i na te linie weszli prywatni przewoźnicy. I co się okazało? Zarówno skomercjalizowane, czyli w programie oszczędnościowym były to te przedsiębiorstwa PKS, jak i ci prywatni przewoźnicy, oczywiście myśląc kategoriami komercji, mają tylko taką liczbę kursów i tylko jeżdżą na takich trasach, które są dla nich opłacalne, co bardzo często zupełnie nie jest adekwatne do potrzeb określonych grup społecznych w określonych obszarach kraju. W konsekwencji, jeżeli popatrzymy na łańcuszek przyczynowo-skutkowy, mamy zmniejszoną mobilność tak zwanej siły roboczej – bardzo niechętnie używam tego określenia, bo to jest określenie niedobre – ci ludzie nie mając możliwości przemieszczania się przy ograniczonej liczbie kursów i tylko przy możliwości korzystania z tych środków transportu kołowego, gdzie linie są opłacalne, a nie ma ich tam, gdzie są nieopłacalne, mają znacznie ograniczone możliwości pozyskania pracy, kontynuowania pracy lub terminowego docierania do miejsca zarobkowania. Czyli ten łańcuszek przyczynowo-skutkowy jest bardzo długi. Celowo zwracam na niego uwagę, ponieważ prześledziłem to na przestrzeni ostatnich trzech lat i wiem, że efekty końcowe są niekorzystne. Dlatego właśnie zwracam uwagę na konieczność regularnego

wywiązywania się budżetu państwa ze zobowiązań ustawowych na rzecz przewoźników, bo to jest bardzo istotne. Jak państwo wiecie, katastrofalne zadłużenie PKP zagraża bardzo wielu aspektom działalności, między innymi w zakresie ubezpieczeń zdrowotnych. Wiemy, jakie są zaległości PKP wobec płatności składek na ubezpieczenia zdrowotne.

Ta sprawa ma wiele aspektów. Będę wracał do niej co pewien czas. Po prostu mam zamiar sprawdzać, jak realizacja tych zapisów ustawowych przebiega w praktyce i jakie są jeszcze rezerwy środków, i gdzie będzie granica wydolności ekonomicznej systemu zaproponowanego w tych regulacjach ustawowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, pan Kawaler reprezentujący Ministerstwo Finansów.

**Naczelnik Wydziału Systemów Dotowania Zadań Gospodarczych
w Departamencie Finansów Gospodarki Narodowej
w Ministerstwie Finansów**

Artur Kawaler:

Proszę państwa, problem jest o wiele bardziej złożony i składa się z kilku wątków. Postaram się w skrócie nakreślić problem.

Jeśli chodzi o terminowe realizowanie ulg, w ogóle sam system finansowania tych ulg z budżetu państwa jest bardzo niedobry, bo proszę zauważyć, co się dzieje. Najpierw na etapie pracy nad budżetem państwa w Ministerstwie Finansów szacujemy potrzeby dla wszystkich przedsiębiorstw. Następnie pieniądze idą do budżetu wojewody. Wojewoda przekazuje te środki do urzędu marszałkowskiego, bo marszałek województwa, co jest określone w ustawie, jest odpowiedzialny za organizowanie transportu na swoim terenie, on podpisuje umowy z przewoźnikami i im wypłaca środki. Marszałka województwa za bardzo nie interesuje, co się z tymi pieniędzmi dzieje, bo to są, że tak powiem, nie jego pieniądze. Często w rozmowach pada argument, że on jest tylko przekaźnikiem, wobec tego jego nie interesuje, czy on ma dużo pieniędzy czy mało. On podpisze umowę z każdym przewoźnikiem, dlatego że jemu zależy, to jest jego zadanie, żeby na jego terenie rozwijał się transport.

Z kolei wojewoda musi się zmieścić w swoim budżecie. Podam prosty przykład. W zeszłym roku mieliśmy blokady budżetu, po prostu fizycznie nie było środków na rachunku centralnym, wobec tego wojewoda otrzymał pismo, że ma zablokować taki i taki limit środków. Wojewoda miał podjąć decyzję, jakie to mają być środki. Ministerstwa Finansów zainteresowało w tej sprawie i napisaliśmy do dysponentów, czyli do wojewodów, żeby absolutnie nie blokować wydatków na pekaesy, dlatego że budżet państwa zmierza w kierunku kolosalnych zobowiązań. Wojewoda nie miał już za bardzo żadnego pola manewru, niemniej nie dokonywał tych blokad.

Od przyszłego roku chcielibyśmy to zmienić, to znaczy próbujemy zmienić to już po raz trzeci i po raz trzeci nam się to nie udaje, bo trzeci rok z rzędu nie przechodzi długo oczekiwana przez samorządy ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. W tej ustawie planujemy, aby tę drogę, tę długą ścieżkę, gdzie fizycznie pieniądze przechodzą, skrócić. Skrócić do takiego momentu, kiedy marszałek woje-

wództwa z dochodów własnych będzie finansował transport i wtedy będzie to jego żywotny interes, aby te pieniądze właściwie były przekazywane.

Jeśli chodzi o pekaesy, przewoźników i ich upadłość z powodu nieterminowego przekazywania ulg, sytuacja wygląda troszeczkę inaczej niż rysują ją pekaesy. Chciałbym, żebyście państwo wiedzieli, że absolutnie pragnąłbym uciec od frazeologii, że ktoś oszukuje, wyłudza itd. To nie o to chodzi, ale spróbujmy się wszyscy teraz postawić w sytuacji prezesa zarządu takiego PKS. Otóż 30%, 40% przychodów, a znam takie PKS, gdzie 60% przychodów, to są właśnie dotacje na ulgi, więc PKS charakteryzują naturalne, że tak powiem, ciągoty i PKS będzie szukał pieniędzy nie na rynku, tylko w budżecie, bo to i bliżej, i łatwiej. On ogłosi strajk, on zablokuje urząd wojewody, zrobi jakąś awanturę medialną itd.

Jaka jest sytuacja? Mamy obecnie w Polsce, Panie Senatorze, nieco poniżej dwustu samych PKS. Jest to troszkę za dużo. To, że jest ich właśnie dwieście, powoduje, że oni otrzymują dotację z budżetu, bo dzięki budżetowi żyją. Jak popatrzymy na strukturę zatrudnienia w PKS, to pewnie się państwo bardzo zdziwicie, ale przeciętnie w PKS kierowcy to jest 65% zatrudnionych. Czy to świadczy o efektywności tej firmy? Oj, chyba nie. Na to są właśnie rezerwy, aby inwestować w tabor, a tam, gdzie są linie nierentowne, żeby wchodziły małe mikrobusy, a nie pchać olbrzymi autobus czy autokar z samym tylko powietrzem, bo to są wszystko koszty. Jeśli na jakimś obszarze PKS się wycofa, to proszę zauważyć, że tam automatycznie pojawia się przewoźnik prywatny z jakimś tam rozklekotanym samochodem, ale się pojawia. Nie słyszałem, aby jakkolwiek firma PKS w Polsce upadła z powodu dotacji budżetowych. Podam panu taki oto przykład.

(Senator Jerzy Cieślak: Z powodu opóźnienia...)

Nie, na pewno nie.

Proszę zauważyć, że banki się zabijają, ścigają między sobą o to – prawie że kiejem opędzam się od dyrektorów departamentów potężnych banków zagranicznych – żebym im pomagał w tym, aby to oni wykupili te długi; żebym dotarł do PKS i żeby to właśnie im sprzedać te długi. Wręcz zabijają się o to. W tym roku odsetki od opóźnień wynoszą 20%, w zeszłym roku było 30%. Proszę państwa, potwierdzone długi skarbu państwa na 20% czy 30% to sam bardzo chciałbym mieć, powtarzam, sam bardzo chciałbym mieć i wcale nie spieszyłbym się i nie domagałbym się wcale od ministra finansów, aby mi to refundował. Niech sobie leży.

Podam może przykład świdnickiego PKS, któremu faktycznie grozi upadłość z powodu wybitnej niegospodarności. Wobec tego PKS wystąpił do ministra finansów, aby pomógł mu się uratować. Jakie daje antidotum na te swoje działania? Spłacił wszystkie długi, między innymi zobowiązania publicznoprawne. Jakie to przedsięwzięcia śmiałe działania? A więc pozbył się wszelkiej bazy, jakiejś tam bazy paliwowej, wydzierżawił jakiś teren, który był mu niepotrzebny, ale do tej pory jakoś mu nie przeszkadzał, wydzierżawił część dworca, ograniczył zbędne zatrudnienie w administracji i struktura jest już taka, że kierowcy stanowią dziewięćdziesiąt parę procent w tej firmie. I teraz, proszę zauważyć, o co PKS tylko prosi ministra finansów. Aby mu dał awansem za trzy przyszłe kwartały dotację do ulg, które on będzie honorował. On dzięki temu spłaci ZUS i wtedy się uratuje. To jest bardzo symptomatyczne.

Minister finansów ani wojewoda, ani marszałek nie mają do tego uprawnień, bo złamią prawo, jeśli dadzą pieniądze awansem. Minister finansów tylko może refundować na podstawie wydruku z kasy rejestrującej, czyli najpierw trzeba zrobić usługę,

a dopiero wtedy za nią zapłacimy. Można ewentualnie pomyśleć o pożyczce z budżetu państwa, a wtedy nie będziemy mu refundować przez trzy kwartały. Można o czymś takim pomyśleć i to rozważa minister finansów.

Co chciałem powiedzieć, podając ten przykład? PKS, który się ledwo wybronił od upadłości, przez trzy kwartały nie potrzebuje dotacji z budżetu państwa, bo jak zaczął myśleć, to i znalazł pieniądze na rynku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Myślę, że musimy zmierzać do konkluzji, czyli podjęcia uchwały. Może zrobimy to w następujący sposób. Były trzy poprawki Biura Legislacyjnego, uwagi rządu do tych poprawek były w zasadzie negatywne. Rozumiem, że ta trzecia poprawka po dodatkowych wyjaśnieniach pana mecenasa nie budzi już w tej chwili wątpliwości. Czy jeszcze budzi?

(Głosy z sali: Nie.)

Już w tej chwili nie budzi zastrzeżeń.

Mimo wszystko, żeby formalności stało się zadość: kto z państwa senatorów chciałby przejąć poprawkę pierwszą Biura Legislacyjnego i zgłosić ją jako swoją? Nie widzę chętnych. Pan senator, tak? Pierwszą poprawkę. Dobrze. To będziemy nad nią za chwilę głosować.

Kto chciałby przejąć poprawkę drugą i zgłosić jako swoją? Nikt nie chce...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Dobrze. Jasne, jasne, jasne.

Kto chciałby przejąć poprawkę trzecią? Pan senator Drożdż.

Jak na razie, mamy poprawkę senatora Plewy i poprawkę senatora Drożdża.

Było sześć negatywnych uwag do sześciu poprawek zawartych w liście pana Figla i było to w końcu przedmiotem naszych obrad. W związku z tym proszę w tej chwili powiedzieć, kto z państwa chciałby przejąć którąkolwiek z tych poprawek. Nie widzę chętnych.

Wobec tego będziemy głosować tylko nad dwiema poprawkami: poprawką pierwszą pana senatora Plewy i nad poprawką trzecią pana senatora Drożdża, to znaczy w spisie trzecią, a naszą drugą.

Może, żeby było jasne, nad czym głosujemy, jeszcze raz proszę, Panie Mecenasiu, aby pan przypomniał w krótkim bardzo zarysie, na czym polegała poprawka pierwsza.

Proszę bardzo.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Roman Kapeliński:**

Dziękuję.

Chodzi o skreślenie ust. 3 w nowelizowanym art. 1a.

Przewodniczący Marian Noga:

Kto jest za tą poprawką? (4)

Kto jest przeciw? (5)

Kto się wstrzymał od głosu? (2)

Dziękuję. Poprawka z powodu jednego głosu nie została przyjęta.

Poprawka pana senatora Drożdża dotyczy, to już wiemy, tych dokumentów upoważniających do ulg.

Panie Mecenasiu, bardzo proszę o przypomnienie, na czym ona polega.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Roman Kapeliński:**

Poprawka polega na umożliwieniu ministrowi właściwemu do spraw transportu określenia rodzajów dokumentów dla emerytów i rencistów.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne.

Kto jest za tą poprawką? (12)

Dziękuję. Jednomyślnie „za”.

W związku z tym mamy tylko jedną poprawkę, która poparliśmy. Teraz musimy głosować nad uchwałą w całości.

Kto jest za przyjęciem ustawy w całości wraz z jedną poprawką? (12)

Dziękuję. Jednomyślnie „za”.

Czy ktoś z państwa senatorów zgłasza się na ochotnika na sprawozdawcę tej ustawy na posiedzeniu plenarnym? To obojętne, z której komisji. Proszę, czy jest ochotnik? Jeśli nie, to wyznaczymy.

(*Senator Marek Balicki:* Może ktoś z tych senatorów, którzy najczęściej zabierali głos.)

(*Senator Mieczysław Mietła:* Kiedy to będzie?)

To będzie punkt trzeci porządku obrad w środę 5 czerwca...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Dobrze, senatorem sprawozdawcą będzie pan senator Mieczysław Mietła.

Na tym zamykam posiedzenie i dziękuję wszystkim za przybycie.

(*Koniec posiedzenia o godzinie 10 minut 28*)

