



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(420)

26. posiedzenie
Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury
w dniu 10 września 2002 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz ustawy – Prawo o miarach.

(Początek posiedzenia o godzinie 16 minut 00)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Marian Noga)

Przewodniczący Marian Noga:

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury.

Przedmiotem naszych dzisiejszych obrad będzie tylko jedna sprawa: ustawa o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz ustawy – Prawo o miarach.

Serdecznie witam państwa senatorów po urlopie. Jak widzicie, nie skróciłem wam wakacji, przedłużając je właśnie do dnia dzisiejszego. Jutro jest posiedzenie plenarne, czyli wasz urlop trwał w tym roku maksymalnie, ile tylko się dało.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

No tak, mogłem jeszcze zwołać posiedzenie komisji jutro.

Witam przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury: panią Renatę Konopkę, pana Piotra Mikiela; witam również pana Krzysztofa Mordzińskiego z Głównego Urzędu Miar; głównego inspektora transportu drogowego, pana Seweryna Kaczmarka; i panią legislator Renatę Bronowską z Biura Legislacyjnego.

Myślę, że będziemy procedować w następujący sposób. Najpierw udzielę głosu panu Sewerynowi Kaczmarkowi, który, jak mi powiedział, dzisiaj reprezentuje pana ministra Piłata. Pan Kaczmarek krótko przedstawi nam cel zmienianej ustawy. Następnie udzielę głosu pani mecenas Bronowskiej, która zabierze głos w imieniu Biura Legislacyjnego, a potem państwu senatorom, którzy będą mogli zadawać pytania. Dopiero potem rozpoczniemy ewentualną dyskusję.

Czy są jakieś uwagi do sposobu procedowania? Nie ma.

Pan Seweryn Kaczmarek. Proszę bardzo.

**Główny Inspektor Transportu Drogowego
Seweryn Kaczmarek:**

Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Państwo Senatorowie! Szanowni Państwo!

Ustawa z dnia 29 sierpnia, zmieniająca dwie ustawy, jest niezwykle istotna dla dobrego funkcjonowania prawa w Polsce. Inspekcja na dobrą sprawę zacznie działać od 1 października, bo tego dnia rozpoczną już prace inspektorzy, którzy obecnie kończą szkolenie; zakończenie szkolenia będzie 20 września. Ustawa, która mówi o czasie pracy kierowców i wprowadza tak zwane długie vacatio legis, została uchwalona w Sejmie poprzedniej kadencji. I ostatnie kontrole w ramach praktyk inspektorów, a zwłaszcza

kontrolę Państwowej Inspekcji Pracy... Po tych wypadkach, które miały miejsce za granicą, dokonano kontroli ponad dwustu zakładów transportowych. W zdecydowanej większości tych zakładów nie przestrzega się uregulowań dotyczących dozwolonego czasu pracy kierowców. Nie korzysta się z urządzeń, tachografów, które są zainstalowane w samochodach, nie przechowuje się tak zwanych wykresówek, mimo że w 1999 r. została podpisana przez nasz kraj umowa adeerowska i że już od 1970 r. obowiązuje ustawa o ADR.

W związku z powyższym rząd Rzeczypospolitej przedstawił projekt ustawy, która wprowadza *vacatio legis* o trzy miesiące krótsze, gdyż nie można było inaczej tego zrobić. Główną jej przesłanką jest to, żeby ustawa weszła w życie z dniem 1 października bieżącego roku.

Kolejną niezwykle istotną zmianą, uzgodnioną z Głównym Urzędem Miar, jest zmiana w prawie o miarach. Ustawodawca w ustawie z 11 maja 2001 r. zawarł na używanie przyrządów kontrolnych tachografów starej generacji... Chciałbym powiedzieć, Panie Przewodniczący, że to są urządzenia, które rejestrują prędkość i przebytą odległość, a nie rejestrują czasu pracy kierowców. Ustawodawca dał takie *vacatio legis* na dziesięć lat. Byłoby to zamrożeniem w ogóle jakiegokolwiek kontroli, a chciałbym poinformować Wysoką Komisję, że na mocy ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, która weszła w życie od 1 stycznia, Policja, Straż Graniczna, służby celne i zarządy dróg wspólnie z inspekcją drogową mają prawo do kontroli.

I dlatego jest też pomysł, jest ustawa, która zmienia art. 2. Z dniem 1 stycznia – już nie 1 października, tylko normalnie, 1 stycznia – ten przepis zostałby zmieniony.

Kolejna zmiana polega na tym, że tam, gdzie nie można zastosować urządzeń pomiarowych, będą mogły być w zastępstwie stosowane karty drogowe. Bo na dzień dzisiejszy, Panie Przewodniczący, jak wykazuje kontrola, nie rejestruje się czasu pracy kierowców, chociaż kodeks pracy nakłada taki obowiązek na pracodawców.

To jest, w takim skrócie, omówienie tych dwóch artykułów i zmian. No i jeszcze jedna sprawa. Ustawa wchodzi w życie z dniem 30 września 2002 r.

Uprzejmie proszę Wysoką Komisję o zaakceptowanie tej ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Inspektorze.
Proszę panią mecenas o zabranie głosu.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Renata Bronowska:**

Dziękuję bardzo.
Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Ja już może nie będę omawiać tej ustawy, dlatego że przed chwileczką została ona bardzo dokładnie omówiona. Ograniczę się tylko do uwagi, że czyni ona zadość wymogom poprawnej legislacji, między innymi dzięki temu, że przewiduje przepis przejściowy, dzięki któremu adresaci tych norm prawnych nie będą zaskakiwani faktem przyspieszenia wejścia w życie ustawy. Obowiązek instalowania i użytkowania tachografów będzie bowiem wprowadzony, tak jak to dotychczas przewidywała ustawa, z dniem 1 stycznia 2003 r. Nie zgłaszam uwag legislacyjnych. Dziękuję pięknie.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Pani Mecenas.

Proszę bardzo, państwo senatorowie mogą zadawać pytania zarówno panu inspektorowi, jak i pani mecenas. Czy są pytania? Proszę bardzo.

Pan senator Plewa ma pytanie do pana inspektora, tak?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie?

A może ktoś z naszych gości chciałby jeszcze zabrać głos?

Jest pytanie. Proszę bardzo.

(Senator Mieczysław Mietła: Panie Przewodniczący, jeżeli można...)

Pan senator Mietła. Proszę uprzejmie.

Senator Mieczysław Mietła:

Chciałbym zapytać, kto ma prawo dokonywać kontroli. Przed chwilą pan wymienił tam już trzy instytucje. A więc kto ma prawo kontrolować pojazdy i te zainstalowane urządzenia?

Przewodniczący Marian Noga:

Może odpowie pan inspektor Kaczmarek. Proszę bardzo.

**Główny Inspektor Transportu Drogowego
Seweryn Kaczmarek:**

Na pewno Policja, na pewno inspektorzy transportu drogowego, na pewno Straż Graniczna – bo ona też ma takie uprawnienia. Jeszcze dodatkowo przeszkoliliśmy pracowników Państwowej Inspekcji Pracy. Zostało przeszkolonych kilkudziesięciu inspektorów z Państwowej Inspekcji Pracy. Na dobrą sprawę oni nie będą mogli przeprowadzać kontroli bezpośrednio w samochodach, bo nie mają uprawnień do ich zatrzymywania. Takie uprawnienia ma tylko Straż Graniczna, która może otworzyć tachograf i sprawdzić tak zwaną wykresówkę czy tarczkę tachografu. Na pewno także Policja; takie kontrole już są prowadzone. No i inspektorzy transportu drogowego, przede wszystkim jeśli chodzi o to, co się dzieje na drogach. Czyli oni będą zatrzymywać pojazdy, ale również przeprowadzać kontrole w zakładach pracy. Jest też obowiązkiem przewoźników, żeby przechowywali te wykresówki przez dwanaście miesięcy; i wtedy Państwowa Inspekcja Pracy ma pewien dokument. Jej przedstawiciele zostali przeszkoleni w ramach tego programu PHARE, który właśnie realizujemy. Są już przygotowani i szkolą teraz innych inspektorów, którzy, kiedy będą wchodzić do zakładów, będą mieli odpowiednie uprawnienia i umiejętności do kontrolowania tych wykresówek.

(Przewodniczący Marian Noga: Na razie jeszcze jest państwa mało. Dwustu? Ilu pan ma tych inspektorów?)

Chciałoby się, Panie Przewodniczący. W pierwszej grupie będzie osiemdziesięciu inspektorów.

(Przewodniczący Marian Noga: Osiemdziesięciu, aha. Jeszcze nawet nie ma dwustu.)

Tak więc to raczej inspekcja, szesnastu wojewódzkich inspektorów... Na początek będziemy po prostu organizować takie szkolenia. Na samym początku, jeszcze przed inspektorami, w ramach tego programu zostało wyszkolonych pięćdziesięciu czterech policjantów z drogowki z poszczególnych województw, potem zostali wyszkoleni inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy. No i teraz urzędy celne i Straż Graniczna już się zgłosiły do nas, żebyśmy wyszkolili też ich pracowników. Przewoźników jest ponad sto tysięcy, Panie Przewodniczący. Wymogi unijne mówią, że powinno się skontrolować co najmniej 1% z nich, więc szanowni państwo widzą, jaka jest skala tego zjawiska. Jest osiemdziesięciu inspektorów, a docelowo ma być ich trzystu. Ale to będzie 1 kwietnia 2004 r., bo przez pół roku trzeba szkolić kolejne grupy. Osiemdziesięciu to jest i tak dużo więcej niż my...

Przewodniczący Marian Noga:

Czy są pytania do państwa?
Otwieram dyskusję. Proszę bardzo.
Pan senator Plewa. Proszę uprzejmie.

Senator Sergiusz Plewa:

Mam jeszcze pytanie, Panie Przewodniczący.
Panie Ministrze, jaka jest cena takiego tachografu?

**Główny Inspektor Transportu Drogowego
Seweryn Kaczmarek:**

Cena wynosi od... Ja nie sprzedaję tachografów...

(Wesołość na sali)

(Głos z sali: Ale jaka jest przewidywana cena?)

...ale takie pytania pojawiały się na posiedzeniu komisji sejmowej. I wtedy przedstawiciel jednego z producentów – a jest tylko jedna firma, do której należy prawie 90% rynku... To są dobre, światowej klasy tachografy; kosztują w granicach od 1 tysiąca 500 zł do 2 tysięcy 200 zł. Ale tu może pan prezes wie o jakichś innych cenach, gdzie rząd wielkości...

Chciałbym jeszcze poinformować, że te obecne tachografy za kilka lat dzięki postępowi w tej dziedzinie będą wyparte przez tak zwane cyfrowe tachografy. Nie będzie już tych żmudnych działań na wykresówkach. Bo trzeba mieć naprawdę dużą wiedzę, żeby odczytać wykres z tych tarcz tachografów. Ale nie jest to zakup aż tak drogi jak samochód, dobry autokar czy dobra ciężarówka, która kosztuje od 300 tysięcy zł nawet do 400 tysięcy zł. Więc to nie jest, Panie Senatorze, bardzo dużo, a jest to niezwykle istotne dla zachowania bezpieczeństwa, gdyż takie urządzenie pokazuje wyraźnie wszystko, co się dzieje. To jest taki detektyw, dzięki któremu można sprawdzić, co się dzieje. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję.
Proszę bardzo, czy są może jeszcze pytania?

(Senator Sergiusz Plewa: Ja mam jeszcze pytanie.)

Proszę, pan senator Plewa.

Senator Sergiusz Plewa:

Panie Ministrze, w wielu przypadkach, jeszcze będąc w Sejmie, zauważałem, że ustawy są tworzone pod odpowiedni...

(Głos z sali: ...incydent.)

...incydent, lobbying. Ktoś, kto ma jakiś interes w tym, żeby uruchomić firmę... Mam tego dowód, na przykład jeżeli chodzi o przesyłki, foteliki dla dzieci w odpowiednim wieku, gaśnice, telefony. I podejrzewam, Panie Przewodniczący i Panie Ministrze, że to trochę jest naciągane ze względu na producenta. Ktoś tam wsadził do Sejmu szprycę i wymyślił, że to akurat przyniesie fantastyczne wyniki, bo oto kierowca będzie rejestrowany i w razie czego można go będzie wziąć za kuper.

Rozmawiałem na ten temat w poniedziałek, wczoraj, z transportowcami. I oni zadają takie oto pytanie: dlaczego stolarz – taki sam zawód – dlaczego ślusarz, dlaczego hydraulik... Akurat ktoś tu się wziął na kierowców. Ja myślę, że nie będzie tu rewelacyjnego wyniku, a po prostu ktoś na tym zarobi sporą kasę. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Główny Inspektor Transportu Drogowego
Seweryn Kaczmarek:**

Panie Przewodniczący! Panie Senatorze!

Lobbying funkcjonuje, nawet przewidywana jest ustawa o lobbingu, ale ja nie za bardzo rozumiem, na czym polegałby lobbying w tej dziedzinie, gdyż na całym świecie stosuje się takie urządzenia rejestrujące. A paradoksem jest, i to nas najbardziej wyprowadza z równowagi podczas kontroli w ramach praktyk, że wjeżdża kierowca autokaru... Chodzi między innymi o te autokary, których kierowcy wręcz zginęli przez to, że nie przestrzegali przepisów. Nie powinno się jechać autokarem z prędkością 120 km/h, nie powinno się przekraczać dozwolonego czasu pracy dla kierowców. Do dzisiaj nie znaleźliśmy ani jednej wykresówki, a przecież nasi kierowcy wyjeżdżając za granicę wkładają te tarczki tachografu. U nas po prostu ich nie wkładają albo wręcz wyciągają, żeby nie można było sprawdzić, jak długo jeżdżą. Kierowcy wręcz domagają się... Ja brałem kilka razy udział w nocnych audycjach radia dla kierowców, w których oni dzwonili z całego świata – nasi kierowcy przecież funkcjonują w przewozach międzynarodowych na całym świecie – i wręcz prosili, żebyśmy wreszcie ukrótili działania ich pracodawców, którzy każą im jeździć dłużej niż jest to dozwolone. Potem ci kierowcy zasypiają, budzą się w rowie czy na innym pojeździe. A przecież takie przypadki mają miejsce prawie codziennie.

Ten przepis tylko przyspiesza to, co nas czeka przy wejściu do Unii Europejskiej. Niedługo będziemy całym, jednym państwem w Unii Europejskiej i Polska w ramach tego programu PHARE, dzięki któremu powstała inspekcja... To kosztowało 2 miliony euro; tyle wydała Unia Europejska, żeby dobrze wyszkolono naszych kon-

trolerów, ale oni muszą mieć możliwość kontrolowania. Polska stała się wręcz takim eldorado, gdyż nie ma możliwości kontrolowania czasu pracy. Więc po co kontrolować, po co w ogóle było wprowadzać ustawę?

Ten trzymiesięczny okres dotyczy tylko tych pojazdów, w których są już zainstalowane tachografy. Kierowcy po prostu muszą je stosować, żeby można było ich kontrolować. Bo na dobrą sprawę... Ktoś powiedział: jest kodeks pracy, który mówi, że trzeba rejestrować czas pracy. Ale jak? Nie ma nawet karty drogowej. Dlatego też jest wprowadzony przejściowy przepis o karcie drogowej. Jeśli ktoś nie będzie miał tego urządzenia, to, jak pani mecenas była uprzejma zauważyć, jest *vacatio legis*.

Ani pan przewodniczący, ani państwo senatorowie nie spytali, ile trzeba zakupić tych urządzeń. Z naszych wyliczeń wynika, że powinno być zainstalowanych od dwóch do czterech tysięcy takich tachografów i wtedy wszystkie pojazdy poruszające się na naszych drogach będą mogły być...

Tak więc, Panie Senatorze, ja nie dopatruję się tu...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Pan senator Lipowski. Proszę bardzo.

Senator Grzegorz Lipowski:

To, że jest czy też był tworzony lobbing, jest na pewno faktem. Ja zresztą kwestionowałem kiedyś pewne sprawy i nazwałem to. Niektóre poprawki w poprzedniej kadencji były wprowadzane na zamówienie pewnych firm.

Z tym że zainstalowanie tachografów, które mają podnieść bezpieczeństwo na drogach, jest absolutnie konieczne, nie tylko dlatego, że czeka nas wejście do Unii. Oczywiście tachograf nie zapobiegnie wypadkowi, jeśli kierowca po weselu czy po imprezie siądzie za kierownicę, za 30 minut zaśnie i wpadnie przy małej prędkości przez barierę do rzeki. Ale uważam, że te urządzenia powinny być koniecznie zainstalowane. Zakładałem, że brakuje ich w tych autokarach dużo więcej.

Rozumiem, że inspekcja drogowa, oprócz kontroli tachografów, będzie na pewno również przeszkolona w sprawdzaniu stanu technicznego i ogumienia. Przecież obserwujemy w telewizji karygodne przypadki – niestety często widzimy już ciała zapakowane w worki foliowe – w których dopiero później stwierdza się stan techniczny pojazdów. Uważam, że ta ustawa jest konieczna i powinna być wprowadzona jak najszybciej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

W takim razie mam pytanie.

Czy są poprawki legislacyjne proponowane przez państwa senatorów? Nie widzę zgłoszeń.

W tej sytuacji zgłaszam wniosek o przyjęcie ustawy bez poprawek w całości.

Kto jest za? (7)

(*Głos z sali*: Jednogłośnie, siedem głosów za.)

Dziękuję bardzo.

Na ochotnika sprawozdawca. Senator... Zgłasza się ktoś?

Czy pan senator przyjmie ten obowiązek? Dobrze.

Proszę zapisać w protokole, że pan senator Plewa będzie jutro sprawozdawcą.

Dziękuję. Na tym zamykam posiedzenie.

(Koniec posiedzenia o godzinie 16 minut 20)

Biuro Prac Senackich Kancelarii Senatu

Opracowanie i łamanie: Dział Stenogramów

Druk: Poligrafia Kancelarii Senatu

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851