



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(432)

27. posiedzenie
Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury
w dniu 18 września 2002 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym.
2. Rozpatrzenie ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych.

(Początek posiedzenia o godzinie 13 minut 37)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Marian Noga)

Przewodniczący Marian Noga:

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury. Witam zaproszonych gości: pana ministra Seweryna Kaczmarka wraz z towarzyszącymi osobami, w tym z panem dyrektorem... Czego? Jak to się nazywa?

(Głos z sali: Krajowa Rada Bezpieczeństwa.)

Z panem dyrektorem Krajowej Rady Bezpieczeństwa.

Proszę państwa, dzisiaj będziemy rozpatrywać dwie ustawy, mianowicie: ustawę o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, druk senacki nr 224 i ustawę o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, druk senacki nr 220.

Myślę, że będziemy procedować tak jak jest to zapisane w zaproszeniu na obrady, czyli zaczniemy od ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Jak zwykle na posiedzeniach naszej komisji, najpierw poprosimy przedstawiciela rządu, czyli pana ministra Kaczmarka, potem przedstawiciela Biura Legislacyjnego, następnie będą dyskusje, pytania, wątpliwości, wnioski legislacyjne senatorów.

Proszę, Panie Ministrze.

**Główny Inspektor Transportu Drogowego
Seweryn Kaczmarek:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chciałbym powiedzieć, że ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym uporządkowuje kwestie definicji, na przykład pojazdu używanego, sprawę homologacji oraz wprowadza bardzo istotną zmianę: autobusy o ponad dziesięcotonowej masie całkowitej i o dopuszczalnej masie całkowitej, (d.m.c.) dla pojazdów ciężarowych ponad 12 ton będą obligatoryjnie wyposażone w ograniczniki prędkości. Jeśli chodzi o autobusy, będą one ograniczały prędkość do 100 km/h, jeśli chodzi o samochody ciężarowe – do 85 km/h. Jest to przepis, który już obowiązuje w Unii Europejskiej, ta ustawa też do tego nawiązuje. Będą również uporządkowane procedury rejestracji pojazdów i uzyskania świadectw homologacji, a także okresowych badań technicznych. Od 1 lipca, to znaczy – do 1 lipca...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dobrze, ja ogólnie odpowiem, a potem przejdziemy do szczegółowej opinii prawnej.

Do 1 lipca 2006 r. będzie tak zwany okres przejściowy na badania psychologiczne. Określone zostały wymogi lokalowe i wszystkie inne. Jedno jest pewne: od tych, którzy będą przeprowadzać badania psychologiczne, będzie wymagane ukończenie wyższych studiów psychologicznych i co najmniej dwutygodniowa praktyka w zakresie psychologicznych badań kierowców jednostek, o których mowa, ukończona z wynikiem pozytywnym. Osoby te muszą spełniać takie warunki.

W opinii prawnej do prawa o ruchu drogowym, która została przedstawiona przez Sejm jest propozycja, żeby w art. 79 ust. 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zmienić zapis pktu 4. Powinno to brzmieć: będącego ciągnikiem rolniczym albo przyczepą.

Chciałbym poprosić o wypowiedź w tej sprawie pana dyrektora Bogdanowicza, który pracuje w ministerstwie nad tą ustawą. Prosiłbym, żeby się ustosunkował do tej opinii. Bardzo proszę, jeśli można.

Przewodniczący Marian Noga:

Chodzi o uzupełnienie wypowiedzi pana ministra? Proszę bardzo.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Bogdanowicz:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Odnosząc się tylko do tej uwagi zgłoszonej przez Biuro Legislacyjne, chciałbym zwrócić uwagę na to, jaka była kolej rzeczy przy ustalaniu tej regulacji dotyczącej ciągników rolniczych.

Regulacja ta jest przedmiotem przedłożenia poselskiego projektu ustawy. Chodzi o stworzenie możliwości rejestracji ciągników rolniczych, które zostały wyrejestrowane przez rolników w trybie starej ustawy – Prawo o ruchu drogowym, czyli ustawy z 1982 r., według której możliwe było wyrejestrowanie tych ciągników bez fizycznego ich zniszczenia. Aktualnie przepisy pozmiały się i w 2001 r. nowelą tej naszej ustawy – Prawo o ruchu drogowym, przeprowadzoną 6 września i obowiązującą od 1 stycznia, zablokowano możliwość powtórnej rejestracji pojazdów, z wyjątkiem pojazdów zabytkowych, unikatowych i odzyskanych po kradzieży. W zawieszeniu pozostały pojazdy typu: ciągniki rolnicze i przyczepy, które były kiedyś tam wyrejestrowane. Było wiele różnego rodzaju głosów skierowanych i do resortu, i do posłów – być może trafiały także do senatorów – że jest to problem dla polskich rolników, którzy mają ciągniki i chcieliby mieć je zarejestrowane i poruszać się nimi po drogach legalnie. I jest to przedmiotem właśnie tej nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Pierwsza konstrukcja tego zapisu była właśnie taka: ciągnika rolniczego i przyczepy. I my na zapis: ciągniki rolnicze się zawsze zgodziliśmy, ale pojęcie „przyczepa” jest bardzo szerokie i obejmuje różne przyczepy – od takiej typowej, którą się ciągnie za samochodem osobowym, do czterdziestotonowej naczepy ciągniętej za ciągnikiem siodłowym.

W związku z tym w toku prac sejmowych, przed drugim czytaniem, zwróciliśmy wnioskodawcom uwagę na to, że to pojęcie jest za szerokie. Doszło do zmiany konstrukcji tego zapisu na: ciągniki i przyczepy rolnicze, żeby objąć tym przepisem tylko ciągniki rolnicze i przyczepy rolnicze i nie otwierać drogi dla rejestracji przyczep

transportowych, także wielkogabarytowych. I dlatego ta nowa konstrukcja: ciągnika rolniczego i przyczepy rolniczej była bardziej przyjazna i akceptowana przez nas.

Teraz, w kontekście tej zmiany proponowanej przez Biuro Legislacyjne, jak gdyby cofamy się; jest sformułowanie: ciągnik rolniczy i przyczepa. Znowu jest to bardzo ogólne. W związku z tym trzeba byłoby z powrotem wypracować jakiś zapis zamykający tą kwestię, żeby były to: ciągniki rolnicze i przyczepy rolnicze lub: ciągniki rolnicze albo przyczepy rolnicze.

Taka jest propozycja z mojej strony, w uzupełnieniu do wypowiedzi pana ministra.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Rozumiem to w ten sposób, że zapis już uchwalony w Sejmie jak gdyby robi pewne *iunctim*: ciągnik i przyczepa rolnicza. Czyli ten przymiotnik „rolniczy” odnosi się do jednego i do drugiego. A jeżeli w zestawie czegoś nie ma, no to po prostu nie ma. To jest jak gdyby ciągnik plus zero rolniczy, tak? Tak to mam rozumieć?

(Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz: To znaczy – nie. To ma być albo ciągnik rolniczy, albo przyczepa rolnicza.)

Rozumiem. Albo: jedno lub drugie, albo: jedno plus zero, albo: zero plus przyczepa. Różne kombinacje.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz: Tak, tak. Jak najbardziej.)

O to chodzi, tak? To teraz rozumiem.

Dziękuję bardzo.

Proszę pana mecenas z Biura Legislacyjnego, pana Piotra Magdę.

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Dziękuję uprzejmie.

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo! Omawiając tę ustawę należy zwrócić uwagę na trzy zasadnicze problemy.

Przede wszystkim na gruncie ustawy – Prawo o ruchu drogowym nie istnieje pojęcie „ciągnik” tylko pojęcie „ciągnik rolniczy”; nie istnieje również pojęcie „przyczepa rolnicza”, tylko pojęcie „przyczepa”.

Dokonując więc nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym musimy opierać się na pojęciach już wypracowanych w tej ustawie. Sformułowania z rozwiązania sejmowego: „ciągnika i przyczepy rolniczej” nie należy interpretować w ten sposób, że chodzi tutaj o ciągnik rolniczy i przyczepę rolniczą. Z jednej strony jest to ciągnik, a z drugiej – przyczepa rolnicza. Tak więc, gdyby dokonywać modyfikacji art. 1, to należałoby sformułować to w ten sposób, że chodzi o ciągnik rolniczy.

O ile jednak co do tego nie ma sporów, o tyle pojęcie „przyczepa rolnicza” na gruncie ustawy – Prawo o ruchu drogowym nie istnieje. Istnieje natomiast pojęcie „przyczepa lekka”, która jest szczególną, kwalifikowaną formą przyczepy o nieco mniejszej konstrukcji. W związku z tym, jeżeli Wysoka Komisja zamierza dokonywać

odpowiednich zmian, to należy zwrócić uwagę na to, że stosowne konstrukcje pojęciowe już istnieją.

Druga kwestia, która została poruszona w naszej opinii, dotyczy pewnej nieścisłości redakcyjnej. Mianowicie chciałbym zwrócić uwagę na to, że zdanie wstępne w art. 79 w ust. 4 stanowi, iż pojazd wyrejestrowany nie podlega powtórnej rejestracji, z wyjątkiem pojazdu itd. W związku z czym należy dostosować konstrukcję pktu 4 do formuły stylistycznej zdania wstępnego w ust. 4 i zapisać, że chodzi tutaj o sytuację, kiedy będzie to z wyjątkiem pojazdu będącego ciągnikiem rolniczym albo przyczepą.

Trzecia, najważniejsza kwestia, na którą chciałbym zwrócić uwagę, dotyczy celu, dla którego ta nowelizacja jest dokonywana. Mianowicie, jak już powiedział pan dyrektor i jak zapisała w swoim uzasadnieniu grupa posłów, chodzi tutaj o te ciągniki i te przyczepy, które zostały wyrejestrowane w trybie przepisów dotychczasowych, to znaczy przepisów obowiązujących przed uchwaleniem ustawy – Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r.

Otóż chciałbym w imieniu Biura Legislacyjnego konsekwentnie stanąć na stanowisku, iż ta nowelizacja nie będzie dotyczyć tych rolników. Będzie dotyczyć tych rolników, którzy wyrejestrują swój pojazd w trybie obowiązujących przepisów.

Przepis art. 79 należy czytać całościowo. Mianowicie w ust. 1 określone są takساتywnie przesłanki wyrejestrowania pojazdu w trybie obowiązujących przepisów. Dodając więc do ust. 4 kolejny pojazd, który może podlegać rejestracji, osiągniemy cel polegający tylko i wyłącznie na tym, że w trybie obowiązujących przepisów rolnik posiadający ciągnik lub przyczepę będzie mógł dokonać wyrejestrowania. Ale nie będzie to absolutnie dotyczyć rolników, którzy już tego dokonali.

Na czym polega problem? Problem polega na tym, iż zdaniem Biura Legislacyjnego wyważamy otwarte drzwi. Nie istnieje żaden problem dotyczący rolników, którzy wyrejestrowali swoje pojazdy w trybie dotychczas obowiązujących przepisów. Mogą je oni zarejestrować. Podkreślam: zarejestrować, a nie ponownie zarejestrować. Tryb ponownego zarejestrowania ma bowiem dotyczyć pewnych szczególnych sytuacji. Chodzi na przykład o sytuację, w której właściciel pojazdu doznaje uszczerbku w postaci kradzieży i zgłasza ten fakt stosownemu organowi. Następuje wyrejestrowanie pojazdu. Następnie pojazd ten zostaje mu zwrócony i w związku z tym istnieje ponownie konieczność jego zarejestrowania. Ale te przesłanki nie dotyczą specyficznej sytuacji rolników, którzy z pewnych szczególnych względów zdecydowali się na wyrejestrowanie swoich pojazdów, a obecnie nie spełniają wymogów w trybie art. 79.

Konkludując: Biuro Legislacyjne uważa, iż zmiana dokonana w ustawie – Prawo o ruchu drogowym powinna być dostosowana do słowniczka pojęciowego zamieszczonego w tej ustawie. Zwracamy też uwagę na to, że regulacja ta nie będzie dotyczyć rolników, którzy wyrejestrowali swoje pojazdy – ciągnik i przyczepę – przed wejściem w życie obecnej ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Kto z państwa chciałby zabrać głos?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pan senator Drożdż. Proszę bardzo.

Senator Kazimierz Drożdż:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Ta nowelizacja miała dotyczyć biednych rolników, szczególnie tych z terenów górskich i obszarów, gdzie są małe działki rolne. Przedtem taki rolnik mógł wyrejestrować pojazd ze względu na to, że mu się nie opłacało przez pół roku opłacać składek. I ta nowelizacja, która obowiązuje od 1 stycznia 1998 r., zabrania mu zarejestrowania po raz któryś tam swojego ciągnika i przyczepy. Mówię o przyczepie związanej z rolnictwem. Ta nowelizacja, którą dzisiaj omawiamy, ma przez wprowadzenie tej poprawki przywrócić ten zapis, który obowiązywał w ustawie z 1 lutego 1983 r. Tu można się spierać, czy sformułowanie ma brzmieć tak jak jest w zapisie nowelizacji: ciągnika i przyczepy rolniczej czy tak jak proponuje pan mecenas: będącego ciągnikiem rolniczym lub przyczepą. Ale przez cały czas chodzi mi o przyczepę i ciągnik rolniczy; przez cały czas. Musielibyśmy przyjąć tę poprawkę albo jej nie przyjąć w ten sposób, żeby ona dotyczyła rolników, bo z tym są związane największe skargi spotkaniach. Ja to odczuwam, bo mam mnóstwo spotkań we wsiach na ziemi kłodzkiej, a to jest teren górzysty. Ci rolnicy jeżdżą obecnie bez rejestracji. Od czasu do czasu, jak ich dorwie policja, to zapłacą mandat. I oni nie mogą zarejestrować tych pojazdów po raz następny, założmy od 1 lipca do 31 sierpnia, na okres żniw, wykopków i innych prac polowych.

Według tego, co pan przedstawił, nawet ta nowelizacja, którą przyjął Sejm i do której teraz tutaj pan tylko wprowadza pewne zmiany... To znaczy – jest: ciągnik rolniczy i przyczepa rolnicza, a pan pisze: będąca ciągnikiem rolniczym albo przyczepą. I teraz mówi pan, że ten rolnik nie będzie mógł wyrejestrować, a później, założmy za pół roku, w okresie wiosennym, znowu zarejestrować tego ciągnika czy tej przyczepy rolniczej.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan minister Kaczmarek. Proszę bardzo.

**Główny Inspektor Transportu Drogowego
Seweryn Kaczmarek:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

(*Senator Kazimierz Drożdż: Nie, ja tutaj do pana...*)

Nie, nie, ja chciałbym dodać swoje spostrzeżenia w związku z tym wywodem pana mecenasa.

Uważam, że na pewno prawo trzeba stanowić tak, żeby dla każdego, do którego ono jest zastosowane, było jasne i czytelne. Pani profesor Jadacka powiedziała, że lepiej dopisać dziesięć zdań niż użyć jednego słowa za mało w ustawie; nie mówię już o przecinku czy jakimkolwiek innym znaku interpunkcyjnym. Dlatego uważam – jeżeli można coś zaproponować, żeby wyjść z tego, jeśli tak to można nazwać, impasu, zacieśnić to i nie dopuścić do otwarcia takiej wolnej przestrzeni – że ten przepis powinien brzmieć: będącego ciągnikiem rolniczym albo przyczepą rolniczą. I w słowniczku trzeba by dookreślić, co to jest przyczepa rolnicza. Na przykład przyczepa do rozrzucania obornika, do wielu, wielu innych zadań; w ogrodnictwie jest stosowanych wiele takich przyczep. Trzeba by więc określić w słowniczku, czym są przyczepy rolnicze. I uważam, Panie Mecenasie, że wtedy będziemy mieli zamknięty rozdział.

Chodzi o to, żeby nie było możliwości doprowadzenia do tego, o czym pan senator był uprzejmy powiedzieć. Uważam, że to by było jakieś takie zamknięcie. Przecież nie ma problemu z rozszerzeniem słowniczka, skoro nowelizujemy ustawę, i Sejm na pewno się na to zgodzi.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Kto z państwa chciałby w tej sprawie zabrać głos?

Pan senator Mietła. Proszę.

Senator Mieczysław Mietła:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chciałbym zapytać o taką sprawę. Jaka jest w ogóle skala tego zjawiska? Jeżeli będziemy wiedzieli, o czym rozmawiamy, to o wiele łatwiej będzie nam się wypowiedzieć na ten temat. To jest jedna kwestia.

(*Senator Adam Biela: To znaczy: ile ich jest, tak?*)

Proszę?

Tak, tak. Ile ich jest, w jakiej to jest skali. Czy to jest obecnie 5%, 15%, czy 20%? Chodzi mi o ciągniki i przyczepy.

Następna sprawa. Czy te wcześniejsze wprowadzone przepisy były wprowadzone celowo po to, żeby się pozbyć starych przyczep, ciągników? Bo jeżeli to było kiedyś zrobione w sposób przemyślany i w określonym celu, to powinniśmy na to trochę inaczej spojrzeć.

I jeszcze jedna kwestia. Czy my mamy takie umocowanie, żeby tę sprawę zawęzić do przyczep, załóżmy rolniczych, tak jak to jest proponowane? Są ludzie, którzy pracują na przykład w rzemiośle czy jakichś drobnych warsztatach. Czy zamierzenie polega na tym, żeby stworzyć możliwość ponownego zarejestrowania tylko rolnikom? Obok gospodarstwa będzie warsztat, który kiedyś produkował na przykład pustaki czy jakieś tam inne elementy. I właściciel nie będzie mógł zarejestrować swojego ciągnika, gdyby chciał po dwóch – trzech latach uruchomić z powrotem produkcję. A mamy nadzieję, że takich zakładów, które będą powracać do wcześniejszej działalności, będzie coraz więcej. Czy wtedy to będzie zgodne z konstytucją? Czy dajemy obywatelom jednakowe szanse? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Suchański, a potem pan dyrektor.

Senator Jerzy Suchański:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Nie wiem, czy ja dobrze zrozumiałem, podobnie jak moi koledzy, wypowiedź pana mecenasa. Zmiana sformułowania „ciągnik” na: „ciągnik rolniczy i przyczepę”, kwestia, czy zostawić ją z dodatkiem „rolniczy”, czy nie i tak nie załatwia głównego

celu tej zmiany ustawy. Zrozumiałem, że pozmieniamy to sobie, ale nie osiągniemy tego celu, bo i tak nie będzie można tych pojazdów powtórnie zarejestrować. I czy to właśnie jest to, o co tutaj nam chodzi? Bo może nie o to chodzi.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem, że to jest pytanie do pana mecenas, tak?

Proszę bardzo, Panie Mecenasie.

Chodzi o to, żeby rolnik mógł ten pojazd powtórnie zarejestrować. Czy pan ma tu jakieś rozwiązanie, czy to jest w ogóle niemożliwe?

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Dziękuję uprzejmie.

Pan przewodniczący Suchański słusznie odczytał moją wypowiedź. Rzeczywiście, Biuro Legislacyjne uważa, iż niezależnie od modyfikacji pktu 4 cel, który przyświeca wnioskodawcom, nie zostanie na podstawie tej ustawy osiągnięty.

Cały problem sprowadza się do interpretacji obowiązujących przepisów. Zdaniem wnioskodawców, rolnik, który kiedyś, na podstawie poprzednich przepisów, dokonał wyrejestrowania ciągnika rolniczego albo przyczepy, na podstawie obecnie obowiązujących przepisów nie może zarejestrować tych pojazdów. Zdaniem Biura Legislacyjnego może zarejestrować te pojazdy. Nie może ich tylko powtórnie zarejestrować. Zarejestrowanie pojazdu i powtórne zarejestrowanie pojazdu to dwa zupełnie odrębne pojęcia prawne, którymi posługuje się ustawa: na podstawie przesłanek ściśle określonych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym.

Jeżeli jednak uznalibyśmy, że na gruncie obowiązujących przepisów rację ma grupa wnioskodawców, to należałoby wyraźnie zaznaczyć w art. 2, że ustawa wchodzi w życie po upływie czternastu dni od dnia ogłoszenia i ma zastosowanie do osób, których ciągniki rolnicze i przyczepy zostały wycofane z ruchu na podstawie ustawy – Prawo o ruchu drogowym z dnia 1 lutego 1983 r.

Celowo używam tutaj pojęcia: wycofane z ruchu, ponieważ na gruncie poprzednio obowiązujących przepisów pojęcie wyrejestrowania nie istniało. Została stworzona taka swoista konstrukcja prawna: ustawa z dnia 1 lutego 1983 r. posługiwała się pojęciem wycofania z ruchu, a stosowny akt wykonawczy ujmował po tym pojęciu, w nawiasie, że chodzi o wyrejestrowanie. Innymi słowy, tylko w ten sposób uzyskalibyśmy ten efekt.

Ale musimy też zauważyć, że kij ma zawsze dwa końce. Ten efekt byłby uzyskany; dotyczyłby jednak tylko i wyłącznie tych przypadków, które zostały sformułowane w art. 79 ust. 1. Tylko tych przypadków, a nie każdego przypadku wyrejestrowania, co chcę bardzo wyraźnie podkreślić. Inna konstrukcja nie jest możliwa przy uznaniu takiej interpretacji, że rolnikowi obecnie to zarejestrowanie nie przysługuje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Kto z państwa chciałby zabrać głos w tej sprawie? Pan, który prowadzi ustawę w ministerstwie, tak?

Proszę bardzo.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Bogdanowicz:**

To znaczy – ja bym się nie czuł w żaden sposób prowadzącym ustawę w ministerstwie, bo my tutaj występujemy jako strona rządowa, a ta akurat nowelizacja jest przedłożeniem poselskim. I dlatego nie czuję się prowadzącym, natomiast w ogóle czuję się prowadzącym ustawę – Prawo o ruchu drogowym, bo jest to jest sprawa właściwa dla mojego departamentu.

Wiele tych uwag, które tutaj zgłasza pan mecenas z Biura Legislacyjnego, na pewno ma swoje podstawy prawne. Ale jednym, z czym pozwoliłbym sobie polemizować, jest rozdzielanie rejestracji od powtórnej rejestracji, bo praktycznie ustawa w sposób jasny tego nie wyjaśnia; w ogóle tego nie wyjaśnia. I chyba wyrażenie „powtórna rejestracja” po raz pierwszy pojawia się akurat w art. 79.

Faktem jest, że każdy pojazd wyrejestrowany, zgodnie z tym przepisem ust. 4, nie podlega powtórnej – niech będzie – rejestracji. Ale nie podlega rejestracji w ogóle. I dlatego wydaje mi się, że nie jest to aż takim problemem, żeby mogło rozstrzygnąć o sprawie.

Ustawa – Prawo o ruchu drogowym z 1997 r. ma logiczną ciągłość z ustawą z 1983 r. Prawdą jest, że instytucja się zmieniła. Tam była instytucja wycofania z ruchu i czasowego wycofania z ruchu, a wprowadzono określenie „wyrejestrowanie”, odpowiadające nowym realiom. Czyli de facto jest ciągłość tej samej czynności prawnej wykonywanej przez organ rejestrujący. Wtedy wycofywano te pojazdy, teraz się je wyrejestrowuje. I dlatego we wszelkiego rodzaju postępowaniach przed organem rejestrującym ciągniki rolnicze i przyczepy rolnicze, chociaż były wycofane, są traktowane jako pojazdy wyrejestrowane i odmawia się im powtórnej rejestracji – jeżeli to tak ma akurat w tym momencie zabrzmieć.

I dlatego my, jako strona rządowa, kiedy projekt był przedmiotem prac, i na posiedzeniu plenarnym, i w Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury, zgłaszaliśmy pewne zastrzeżenia. Byliśmy cały czas za tym, żeby dać możliwość rejestracji właśnie w sposób wybiórczy, tylko ciągników rolniczych i przyczep rolniczych, nie otwierać szerzej furtki innym pojazdom, poza ustawowo określonymi pojazdami zabytkowymi, unikatowymi i odzyskanymi po kradzieży.

Przewodniczący Marian Noga:

Jeszcze pan senator Mietła pytał o skalę problemu. To znaczy, jak duża jest...?

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Bogdanowicz:**

My akurat skali problemu bezpośrednio nie znamy, ale z uzasadnienia i ze słów, jakie padały nawet na posiedzeniu plenarnym Sejmu wynika, że w niektórych rejonach jest to do 40% wszystkich ciągników będących w posiadaniu rolników. One były faktycznie wycofane. Od 1998 r. wyrejestrowanych ciągników fizycznie nie ma, bo one

były wyrejestrowywane tylko w przypadku zniszczenia, kasacji, utraty itd. Te przepisy cały czas się zmieniały, tak żeby wyrejestrowywać pojazdy fizycznie nieistniejące. Czyli nie ma tutaj takiego problemu, że ktoś będzie chciał zarejestrować coś, czego nie ma, bo ten pojazd przed powtórą rejestracją musi być poddany badaniu technicznemu, czyli fizycznie musi zaistnieć. Musi być udowodnione, zgodnie z art. 72, prawo własności; musi też być przeprowadzone badanie techniczne. Czyli nie wyważamy aż tak szeroko tych drzwi – jeżeli tak to miało zabrzmieć.

Przewodniczący Marian Noga:

Przepraszam, najpierw będzie mówił pan dyrektor, a potem pan mecenas, który chciał jeszcze raz zabrać głos.

Proszę, proszę.

**Dyrektor Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Andrzej Grzegorzczak:**

Nawiązując do wypowiedzi pana senatora zwracam uwagę, że ciągnikiem rolniczym jest każdy ciągnik, także ten, który jeździ tam, gdzie produkuje się cegłę, czy też na budowie. I tu otwiera się pewna furka. Wszystkie ciągniki, zwane przez nas w tej chwili rolniczymi, mogą służyć dowolnemu podmiotowi gospodarczemu. To nie są ciągniki – bo wynaturzylibyśmy oczywiście to pojęcie – przeznaczone typowo dla rolnictwa. I tak wprowadzi to pewien bałagan, bo część przedsiębiorstw, które eksploatują swoje ciągniki i przyczepy... Z przyczepą rolniczą, jeżeli ją zdefiniujemy, będzie już prostsza sprawa; będzie odniesienie się praktycznie do rolnictwa. I tak po części wpadniemy – że tak powiem w cudzysłowie – w sprawy związane z ciągnikami rolniczymi.

Druga sprawa – żeby już zakończyć tę kwestię. Czy ma to dotyczyć innych podmiotów i innych rodzajów samochodów? Zwracam uwagę... Uczestniczyłem w pracach specjalnej podkomisji sejmowej, która pracowała zmianą ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Ciągnęło się to przez czternaście miesięcy. Wprowadzając takie zmiany przez to rejestrowanie i wyrejestrowywanie przede wszystkim zupełnie destabilizowalibyśmy rynek, nie tylko ubezpieczycieli.

A jeżeli chodzi o samochody, to trzeba by było określić, czy dotyczy to także samochodów ciężarowych. Na ten temat toczyliśmy spór również w gronie sejmowym. Stało się na samochodach osobowych i części dostawczych, części samochodów ciężarowych.

W prostej drodze prowadziłoby to również do możliwości użycia wyrejestrowanego samochodu jako narzędzia przestępstwa. Nie demonizuję sprawy, ale proszę sobie wyobrazić, że mogę na miesiąc wyrejestrować samochód, bo – powiedzmy – nie chce mi się jeździć. Więc będzie ileś czynności papierkowych, ileś pracy i formalnie ten samochód powinien zniknąć z wszelkich danych statystycznych. A następnego dnia, z tak zwanymi lewymi tablicami, mogę pojechać popełnić przestępstwo i ten samochód jest nie do odtworzenia po numerach silnika, po numerach nadwozia, bo jego fizycznie nie ma. Na to parokrotnie zwracał uwagę przedstawiciel Komendy Głównej Policji.

I, tak jak mówię, pierwotną sprawą – nie demonizując – było to, że w takim układzie po pierwsze demolujemy sobie całkowicie rynek ubezpieczeń przez to rejestrowanie i wyrejestrowywanie, a po drugie tworzymy bałagan. Ktoś, jeżeli się decyduje, to...

Sprawą, którą trudno jednak ograniczyć tylko do rolnictwa, jest kwestia ciągników rolniczych i przyczep rolniczych. Rolnictwo to specyficzna, no i – powiedzmy sobie szczerze – biedna gałąź gospodarki i trudno się z tym nie zgodzić. I my, jako resort, jako rada, zgadzamy się z ideologią, ale ze świadomością, że przy użyciu pojęcia „ciągnik rolniczy” zostaje to rozszerzone poza rolnictwo. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan mecenas Magda. Proszę.

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Dziękuję uprzejmie.

Pozwolę sobie już chyba ostatni raz zająć czas Wysokiej Komisji w sprawie tej ustawy i zwrócić uwagę na te dwa odrębne jednak problemy.

Jeżeli chodzi o pojęcie przyczepy rolniczej i jej ewentualne zdefiniowanie w słowniczku ustawowym, to pojawiają się dwa problemy. Pierwszy z nich to wykroczenie poza materię ustawy, która dotyczyć ma tylko i wyłącznie problematyki ponownej rejestracji pojazdu. Drugą sprawą jest kwestia merytoryczna. Biuro Legislacyjne oczywiście nie jest kompetentne do tego, ażeby sformułować definicję przyczepy rolniczej pod względem merytorycznym.

Jeżeli chodzi o drugi, naszym zdaniem bardziej istotny problem, a mianowicie o to, czy cel nowelizacji zostanie, czy też nie zostanie osiągnięty, to chciałbym zwrócić uwagę na fakt, że w istocie dotykamy problematyki przepisu przejściowego, a więc przepisu, który ma dotyczyć nie obecnych właścicieli pojazdów, lecz rolników, którzy pod rządami starej ustawy dokonali stosownego wyrejestrowania i teraz spotykają się z problemami.

Zdaniem Biura Legislacyjnego należy odróżnić dwie sytuacje: sytuację, w której to na podstawie obowiązujących przepisów właściciel pojazdu dokonuje wyrejestrowania pojazdu, a następnie nie może go powtórnie zarejestrować, ponieważ nie spełnia on przesłanek określonych w ustawie, i sytuację, w której to pod rządami starej ustawy dokonano wyrejestrowania, które wtedy było określane jako wycofanie z ruchu – zresztą dokonywane w drodze decyzji administracyjnej – i do tej pory nie było możliwości powtórnego zarejestrowania tego pojazdu.

Otóż zdaniem Biura Legislacyjnego w tej drugiej sytuacji zachodzi konieczność zarejestrowania, a nie powtórnej rejestracji; to są dwa zupełnie odrębne problemy. To też, szczerze mówiąc, z legislacyjnego punktu widzenia, nie widzimy tego problemu, który podnieśli wnioskodawcy. Jeżeli rolnik wyrejestrował swój pojazd na podstawie starych przepisów i tylko tych starych, to obecnie przysługuje mu prawo do zarejestrowania. Jeżeli jednak uczynił to pod rządami obecnie obowiązującej ustawy, musi spełnić ściśle określone, rygorystyczne warunki wyznaczone przez art. 79. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo. Senator Drożdż.

Senator Kazimierz Drożdż:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Wydaje mi się, że należałoby przyjąć tę nowelizację, jednak przychyliam się do pierwotnego zapisu sejmowego, który został zmieniony. Tak jak tutaj podaje pan mecenas: będącego ciągnikiem rolniczym albo przyczepą.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ciągnikiem rolniczym albo przyczepą.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Senatorze, uściślijmy to. Z wyjaśnień pana dyrektora zrozumiałem, że dodawanie przymiotnika rolniczy do słowa ciągnik nie ma sensu, dlatego że każdy ciągnik jest z natury ciągnikiem rolniczym. Tak przynajmniej zrozumiałem pana dyrektora. Nie? Nie jest ciągnikiem rolniczym każdy ciągnik?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Aha, to jednak jest potrzebny ten przymiotnik? Ale panowie mówili, że...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Zatem proszę bardzo, w takim razie wyjaśnijcie to jeszcze raz.

Pan minister.

**Główny Inspektor Transportu Drogowego
Seweryn Kaczmarek:**

Pan dyrektor powiedział, że ciągniki rolnicze to nie tylko te, które są używane o prac bezpośrednio związanych z rolnictwem, ale również te stosowane w różnych innych działach gospodarki. I dlatego to, czy w cegielni...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie, nie, to są też ciągniki, z tym że to jest ciągnik rolniczy. Technicznie to jest to samo.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo, pan zajmujący się ruchem drogowym w ministerstwie.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Bogdanowicz:**

Pozwolę sobie wtrącić się do tej dyskusji. Jeżeli patrzymy tylko na ustawę, to pojęcie „ciągnik” faktycznie dotyczy tylko ciągnika rolniczego. Natomiast na poziomie przepisów wykonawczych w sprawie warunków technicznych i homologacji pojawiają się też ciągniki samochodowe. I w tym momencie jest podział na ciągniki balastowe i ciągniki siodłowe. Ale na poziomie ustawy pojęcie „ciągnik” dotyczy tylko ciągników rolniczych i więcej nie występuje.

(Przewodniczący Marian Noga: I to jest w słowniczku?)

Ciągnik rolniczy jest zdefiniowany w słowniczku.

(Przewodniczący Marian Noga: Ale nie, czy jest z przymiotnikiem rolniczy czy nie?)

Jest ciągnik rolniczy. Ale faktycznie, nie ma pojęcia przyczepy rolniczej, ponieważ – jeżeli mogę coś w tym momencie dodać – przyczepa rolnicza też jest zdefiniowana, ale już na poziomie przepisów wykonawczych. Jest przyczepa rolnicza, czyli taka, która jest przeznaczona do łączenia z ciągnikiem w celu wykonywania prac rolnych, leśnych itd., i której konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 30 km/h. Taka jest dopuszczalna prędkość dla ciągników; w związku z tym konstrukcje przyczep rolniczych też pozwalają na jazdę z prędkością tylko do 30 km/h.

Przewodniczący Marian Noga:

Czyli w ustawie, która wyszła z Sejmu, brakuje jednak tego przymiotnika „rolniczy”, skoro w słowniku jest zapisane: ciągnik rolniczy?

Senator Kazimierz Drożdż:

Posłowie wnieśli poprawkę do tego projektu, który przygotowało Polskie Stronnictwo Ludowe. A pan mecenas wraca do tego zapisu pierwotnego, który był w projekcie sejmowym PSL.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem.

Pan senator Biela prosił o głos.

Senator Adam Biela:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Mam podstawowe trudności natury logicznej, które chyba mogą być szybko wyjaśnione, jeśli uzyskamy objaśnienie zakresu desygnatu tego pojęcia. Czy pojęcie „ciągnik rolniczy”, zakres desygnatu tego pojęcia, jest tożsamy z desygnatem pojęcia „ciągnik”? Oczywiście w kontekście ustawy – Prawo o ruchu drogowym i słowniczka do tej ustawy. Inne kryteria, które tu były wskazywane, na przykład techniczne, mogą wskazywać inny zakres desygnatów. A nas nie może interesować jednocześnie wszystko, co jest możliwe do pomyślenia, lecz tylko jedno ściśle określone kryterium; inaczej będziemy tu siedzieć do wieczora bez efektu.

Senator Kazimierz Drożdż:

Panie Przewodniczący, zgłosiłem wniosek, aby przyjąć nowelizację z poprawką wniesioną przez pana mecenasa, którą my przejmujemy.

Przewodniczący Marian Noga:

Tak, tak. Ale jest jeden problem, zgłoszony przez pana ministra Kaczmarka. Ta poprawka mówi: albo przyczepą bez przymiotnika „rolniczą”. I tu się otworzy kolejna furтка. Boję się, że tutaj...

**Główny Inspektor Transportu Drogowego
Seweryn Kaczmarek:**

Jeśli w rozporządzeniu jest doprecyzowanie pojęcia „przyczepa rolnicza”, to jest to jakieś odniesienie, więc nie może być dowolnej interpretacji przepisów prawa. I sądzę, że tutaj, Panie Mecenasiu, moglibyśmy dopuścić taki zapis, który zabezpiecza nam tę bardzo niebezpieczną sprawę. Jeśli ktoś będzie chciał wtedy interpretować przepis, to mamy określony ciągnik rolniczy, a przyczepę jako taką możemy określić na wiele sposobów. I wtedy może się pojawić bardzo szeroka interpretacja, a skutki tego będą bardzo złe. Dlatego ja byłbym raczej za tym, Panie Mecenasiu, że jeśli byśmy wprowadzili taką poprawkę, to już z dookreśleniem. I wtedy nie musi być...

(Przewodniczący Marian Noga: Tym bardziej, że jest to w tym rozporządzeniu, tak?)

Jeżeli jest w rozporządzeniu, to wiadomo, że każdy, kto do tego sięga, wie, jaka jest definicja przyczepy.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. Też tak to rozumiem.
Pan mecenas jeszcze prosi o głos.

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Uprzejmie pozwolę sobie nie zgodzić się z panem ministrem z dwóch powodów. Przede wszystkim pojęcie przyczepy i tylko przyczepy zostało zdefiniowane w ustawie o ruchu drogowym. Akt wykonawczy w ogóle nie powinien definiować pojęcia przyczepy rolniczej, ponieważ jeżeli ustawa definiuje tylko i wyłącznie pojęcie przyczepy, to znaczy, że wolą ustawodawcy było operowanie tylko tym pojęciem, ściśle zresztą określonym.

Pozostaję więc przy swojej argumentacji, niezależnie od merytorycznych powodów, które szanuję: że jest to pojęcie na gruncie ustawy – Prawo o ruchu drogowym rzeczywiście szerokie i w sensie ścisłym nie będzie dotyczyć tylko i wyłącznie rolników. Pojęcie przyczepy i tylko przyczepy zostało zdefiniowane w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, więc wydaje się, że nie ma możliwości, aby dodanie przymiotnika „rolniczej” pozostawało w zgodności z dotychczasowymi przepisami ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Myślę, że jeżeli by miało to być tak jak teraz powiedział pan mecenas, to jedynym wyjściem byłoby pozostawienie zapisu sejmowego. Zaraz powiem, dlaczego. Dlatego, że my jako Senat, wprowadzając do słowniczka na przykład pojęcie przycze-

py rolniczej, wykroczylibyśmy poza materię ustawy. I to by mógł zakwestionować wręcz Trybunał Konstytucyjny. W tej sytuacji jedynym rozwiązaniem jest niewprowadzenie w ogóle poprawki, mimo wszystkich zastrzeżeń, jakie zgłosił tutaj pan mecenas. Ja zgłaszam taki wniosek.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę bardzo.

(Senator Kazimierz Drożdż: Mecenas do pojęcia „ciągnik” nie wnosi, tylko...)

Nie, nie.

Senator Jerzy Suchański:

Jeśli można, Panie Przewodniczący. Rzeczywiście, mogłoby wyglądać na to, że lepiej to tak zostawić niż coś przerabiać, bo nie wiadomo, czy akurat możemy to przerobić. Ale ja nadal wracam z uporem maniaka do celu tej ustawy, do tego, czy osiągniemy ten cel.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Senatorze, przepraszam, że przerwę, ale ja o tym chciałem powiedzieć. Pan mecenas mówił o art. 2 tej ustawy, ewentualnie o tym rozszerzającym zapisie.

Proszę to przypomnieć, Panie Mecenasie.

(Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Tak, oczywiście.)

Niech pan doda: wchodzi w życie itd.

Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Tak. Chciałbym jednak bardzo wyraźnie podkreślić, że nie będzie to dotyczyć tej sytuacji rolników, o której mowa w uzasadnieniu do projektu sejmowego. Mianowicie w projekcie sejmowym mowa jest o rolnikach, którzy z jakichkolwiek przyczyn, głównie ekonomicznych, dokonali wyrejestrowania ciągnika rolniczego albo przyczepy, ale nie zrobili tego na podstawie ściśle określonych przesłanek ustawy. Dodanie do art. 2 tego uściślenia będzie więc dotyczyć tylko i wyłącznie tych rolników, którzy dokonali wyrejestrowania w trybie starych przepisów na podstawie tych przesłanek, o których mowa w obecnie obowiązującej ustawie, na przykład w przypadku kradzieży. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Jeżeli tak, to po co w ogóle tę żabę jemy? No naprawdę, jeżeli tak, to w ogóle ustawa jest niepotrzebna. Ja teraz tego nie rozumiem.

Proszę bardzo. Pan senator Mietła chciał zabrać głos, tak?

Senator Mieczysław Mietła:

Ja się jeszcze właśnie zastanawiałem, czy my rzeczywiście wykroczymy poza meritum ustawy. Podejrzewam, że nie o to chodziło panu mecenasowi. Pan mecenas

powiedział, że on by nie chciał się podjąć zinterpretowania definicji przyczepy, która znalazłaby się w słowniczku. Ale jeżeli my mamy mówić o ciągnikach i o przyczepach, to możemy to doprecyzować. Ja uważam, że tutaj absolutnie nie wykraczamy poza materię ustawy. To jest moje zdanie. No, nie wiem. Jest tutaj pan mecenas...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Dyrektorze, jest pytanie: czy ta ustawa, w świetle tego, co mówił pan mecenas, jest w ogóle potrzebna? Wiem, że to nie pan... To nie ministerstwo było autorem tej ustawy, tylko posłowie. Proszę więc odpowiedzieć na takie pytanie: czy posłowie nie przedobrzyli i nie wyważają otwartych drzwi?

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Bogdanowicz:**

Gdyby to nie było problemem, to podejrzewam, że nie pojawiłby się taki projekt. Znam to z codziennej praktyki, bo akurat do mnie trafiają pisma rolników, którzy skarżą się na organy rejestrujące, chociaż my nie sprawujemy nad nimi nadzoru. Rolnicy skarżą się, że nie mogą zarejestrować tych ciągników.

Podejrzewam, że może nie byłoby w ogóle problemu, bo on był trochę, że tak powiem, zaszłościowy, ale coraz częstsze kontrole na drogach i potrzeby wyjeżdżania ciągnikami na drogi spowodowały rolników do tego, żeby to jednak zalegalizować, aby nie rozmijać się z przepisami w zakresie bezpiecznego i zgodnego z prawem poruszania się po drogach publicznych.

Przewodniczący Marian Noga:

Czyli chodzi może o tych właśnie rolników, którzy w przeszłości wyrejestrowali te ciągniki. I wtedy niepotrzebny jest zapis rozszerzający art. 2. Zatem trzeba by przyjąć ustawę bez poprawek; tak wynika z tej dyskusji.

Proszę bardzo, pan senator Suchański.

Senator Jerzy Suchański:

Jeśli można. Panie Dyrektorze, jak ministerstwo będzie to interpretowało, jeżelibyśmy pozostawili tę ustawę bez poprawek? Czy będzie interpretowało zgodnie z duchem tej ustawy, czy też mogą być problemy, o których mówił pan mecenas? Bo jeżeli dla ministerstwa będzie jasna interpretacja, że wszelkie ciągniki, które były wycofane wcześniej, kiedy obowiązywała taka czy inna ustawa, w świetle tej nowelizacji będą mogły być zarejestrowane, to cel będzie osiągnięty. Zdaniem Biura Legislacyjnego – nie. No i tu jest cały problem. Bo jeżeli ministerstwo powie, że ten cel będzie osiągnięty, to ja rozumiem, że takie będzie prezentowało...

(Głos z sali: Departament.)

Departament, przepraszam bardzo.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Taka będzie tego interpretacja.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, pan dyrektor.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Bogdanowicz:**

Miejmy nadzieję, że nie będzie takiej potrzeby. Przede wszystkim, jeśli pojawia się problem, to z założenia stawiamy znak równości pomiędzy ciągnikami wycofanymi i wyrejestrowanymi. Dlatego coś, co było wycofane, traktujemy jako wyrejestrowane. Ale jeżeli wejdziemy w szczegółową interpretację tego przepisu, to na pewno pojawi się w niej zastrzeżenie, że możliwość powtórnej rejestracji będzie dotyczyła de facto tylko ciągników wycofanych, ponieważ te wyrejestrowane od 1998 r. faktycznie nie istnieją.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator Biela. Proszę bardzo.

Senator Adam Biela:

Ja mam jeszcze pytanie dotyczące samego występowania spójnika „i” w tej poprawce. Otóż wyobrażam sobie, że może poruszać się ciągnik z przyczepioną maszyną rolniczą lub sam ciągnik, ale przyczepa sama poruszać się nie może. Porusza się tylko wtedy, gdy jest z ciągnikiem. Zatem użycie tego spójnika jest uzasadnione. Musi być „i”; nie może być „lub”.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Bogdanowicz:**

My akurat nie mieliśmy na to wpływu; w takim kształcie przyjął to Sejm. Aczkolwiek użycie spójnika „lub” jest bardziej szczęśliwe i poprawniejsze.

Senator Adam Biela:

Moje pytanie dotyczy właśnie tego, czy od strony logicznej mógłby wchodzić w grę problem, czy przyczepa może się sama poruszać. Ale czym innym jest poruszanie, a czym innym – zarejestrowanie tego.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Bogdanowicz:**

Nie chodziło akurat o to, czy ten pojazd będzie jeździł czy nie, tylko o wymienienie tych pojazdów, wymienienie łącznie, w koniunkcji. Użycie spójnika „i” może faktycznie powodować mylną interpretację: że pojazd jak gdyby ma zawsze spełniać obie funkcje. A spójnik „lub” mówi, że to są te pojazdy lub te, zwłaszcza że przy rejestracji one nie występują razem, tylko rozłącznie, i że każdy ma swój dowód rejestracyjny.

Senator Adam Biela:

Czyli pana zdaniem jednak sensowniejsze będzie użycie tego spójnika „lub”?
(*Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz: Oczywiście, Panie Senatorze.*)

To w takim razie ja zgłaszam taką poprawkę.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem. Jest poprawka, żeby było sformułowanie „ciągnika lub przyczepy rolniczej”, tak?

Pan mecenas Magda. Proszę bardzo.

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Nie wprowadzamy żadnych zastrzeżeń do tego, co powiedział pan senator Biela. Chciałbym jednocześnie zwrócić uwagę na najmniejszy z problemów, które poruszyliśmy. Mianowicie w związku z tym, że w zdaniu wstępnym mowa jest o tym, że pojazd wyrejestrowany nie podlega powtórnej rejestracji z wyjątkiem pojazdu, a po tym następuje dwukropek. Sformułowanie „ciągnika i przyczepy rolniczej” jest niedobre pod względem stylistycznym. Można mówić: z wyjątkiem pojazdu będącego ciągnikiem lub przyczepą rolniczą, czy też: z wyjątkiem pojazdu będącego ciągnikiem i przyczepą rolniczą. Oczywiście jest to w tym momencie kwestia czysto językowa.

Jeśli można zwrócić uwagę, dla konstrukcji całej ustawy nie ma różnicy, czy tutaj będzie „i”, czy „lub”.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Mecenasie, czyli kwestia użycia „i” i „lub” nie ma znaczenia?

(*Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Nie.*)

Więc w tej sytuacji – ciągle jednak zmierzam do tego – trzeba zostawić to tak jak jest.

Dobrze. Ja stawiam wniosek o przyjęcie ustawy bez poprawek. Rozumiem, Panie Senatorze, że pan podtrzymuje swój wniosek? Już też nie...

(*Senator Adam Biela: Skoro taką odpowiedź uzyskałem...*)

Pan mecenas powiedział, że użycie „i” albo „lub” w tym przypadku będzie tym samym. Jest pewien problem, jeżeli chodzi o samą konstrukcję językową, ale z tym to ja już bym tak mocno nie...

Dobrze. Ja stawiam wniosek o przyjęcie ustawy bez poprawek. To jest mój wniosek.

Czy są inne wnioski?

Senator Adam Biela:

Zanim pan przewodniczący przedstawi ustawę, chciałbym zapytać, czy można sobie wyobrazić sytuację, że przyczepa jest zarejestrowana w taki sposób, że ma inny numer rejestracyjny niż ciągnik.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz: Zawsze ma inny numer rejestracyjny.)

(Przewodniczący Marian Noga: Tak. To jest możliwe.)

Właśnie, wobec tego spójnik „i” może jednak od strony logicznej i interpretacyjnej tę sprawę komplikować.

Przewodniczący Marian Noga:

Nie myślę tak, dlatego że to jest matematycznie: ciągnika i przyczepy. Jak nie ma ciągnika, to jest zero plus przyczepa, czyli ona jest. I odwrotnie. Ja to tak rozumiem.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Nie, no bez przesady.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Nie, zero plus jeden daje jeden.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Ale nie ma „albo”, tylko jest „i”.

(Głos z sali: Ale jest i tak, że ktoś ma zarejestrowane dwie przyczepy, a nie ma ciągnika.)

(Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz: Zgadza się. Panie Przewodniczący, może być taka sytuacja, że jest zarejestrowana przyczepa i w związku z tym ona nie musi...)

Nie, nie. Ja właśnie o tym mówię, że ona nie musi.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Dobrze. Mimo wszystko, w tej sytuacji w dalszym ciągu zgłaszam wniosek o przyjęcie ustawy bez poprawek. I jak rozumiem, jest wniosek, żeby zmienić przy okazji...

Senator Kazimierz Drożdż:

Ja wycofam ten swój wniosek.

Przewodniczący Marian Noga:

Ale pan senator Biela, zdaje się, podtrzymuje swój.

Senator Adam Biela:

Ja proponuję spójnik „lub”.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan proponuje „lub”. Jest drugi wniosek. I przy okazji wprowadzić też zmianę szyku? Bo tutaj pan mecenas proponuje sformułowanie: „będącego ciągnikiem lub”, tak? Dodaje się jeszcze słowo „będącego”. Jest wówczas konsekwencja, jeżeli chodzi o poprawność stylistyczną.

Czyli są dwie propozycje. Głosujemy nad najdalej idącą czy odwrotnie?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nad najdalej idącą? Dobrze.

Kto jest za przyjęciem ustawy bez poprawek? (3)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (2)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

No, ja wszystkie możliwości podałem: kto jest za – były trzy osoby; przeciw – nikt. I były trzy głosy wstrzymujące się.

Wniosek przeszedł. Dziękuję.

Pierwszy punkt został zrealizowany.

Aha, oczywiście senatorem sprawozdawcą będzie pan senator Kazimierz Drożdż, który wyraził na to zgodę.

Przechodzimy do rozpatrzenia ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ależ oczywiście. Można nawet powiedzieć, że pan senator Lipowski się nie spóźnił; był na głosowaniu. Można to zapisać do protokołu.

Może znów poproszę pana ministra Kaczmarka o krótkie scharakteryzowanie tej ustawy, potem pana mecenas Magdę o uwagi Biura Legislacyjnego, a następnie będziemy znów dyskutować, jeżeli będzie taka potrzeba.

Proszę bardzo.

Główny Inspektor Transportu Drogowego

Seweryn Kaczmarek:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo Senatorowie! Szanowni Goście!

Ustawa o przewozach materiałów niebezpiecznych, adeerowska... Dotychczas przepisy tej ustawy były zapisane w prawie o ruchu drogowym. Obecna ustawa wychodzi naprzeciw wymogom Unii Europejskiej. Dzięki niej to wszystko będzie w jednej ustawie, która jest bardzo oczekiwana – chodzi o wprowadzane w niej uregulowania prawne – i która będzie taką konstytucją, jeśli chodzi o przewóz materiałów niebezpiecznych. Omówię ją króciutko, gdyż większość spraw została w Sejmie wyjaśniona i nie było z tym związanych większych kontrowersji.

Ustawa ta wprowadza dwustopniową kontrolę. Pierwsza z nich to kontrola przeprowadzana przez wojewodę poprzez specjalne służby, druga to kontrola wewnętrzna

sprawowana przez doradcę do spraw bezpieczeństwa. Inspekcja Transportu Drogowego dostaje dodatkowe uprawnienia. Egzaminy na doradców będą przeprowadzać wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego. Takie uprawnienia będą przyznawane na pięć lat; na taki okres będą wydawane świadectwa. I również wojewódzki inspektor będzie miał prawo do cofnięcia tych uprawnień. Są to dodatkowe zadania.

Tutaj powiem przy okazji, że kiedy była tworzona inspekcja, nie przewidywano dodatkowych etatów na ten cel, nie było tego także w uzasadnieniu ustawy; ale to tak na marginesie, Panie Przewodniczący. Będziemy musieli po prostu... Wszystko wskazuje na to, że od 1 stycznia ta ustawa wejdzie w życie. Żeby te dosyć duże obowiązki nakładane na wojewódzki inspektorat transportu drogowego i na głównego inspektora mogły być realizowane, będziemy musieli zapewnić środki na wykonanie tej ustawy.

Przy wejściu tutaj, na posiedzenie, zostały zgłoszone...

(*Głos z sali: Dwadzieścia.*)

...poprawki. Ja przyznam się, że nie pracowałem bezpośrednio nad tą ustawą, to robiła też sejmowa Komisja Europejska. Tak że chciałbym kolegów, pana mecenasa i pana dyrektora poprosić o to, żebyśmy się wspólnie ustosunkowali do tych propozycji poprawek.

Przewodniczący Marian Noga:

Ale, Panie Ministrze, skoro jest pan mecenas, który proponuje te zmiany, to może niech on sam powie parę słów o tych poprawkach, a potem panowie będą się ustosunkowywać do tego, dobrze?

(*Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek: Bardzo dobrze.*)

W tym momencie przerwiemy; dziękujemy panu ministrowi.

**Główny Inspektor Transportu Drogowego
Seweryn Kaczmarek:**

Panie Przewodniczący, na tym chciałbym zakończyć swoje wystąpienie. Pan mecenas...

Przewodniczący Marian Noga:

Tak jest.

Pan mecenas Magda ma głos. Proszę bardzo.

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Dziękuję uprzejmie.

Pozwolę sobie zwrócić uwagę na najważniejsze poprawki, które zostały ujęte w tej grupie dwudziestu poprawek.

Art. 1 stanowi, iż przepisy ustawy stosuje się do przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. W świetle tytułu ustawy jest to sformułowanie oczywiste. Przedmiot ustawy należy określać w sposób zwięzły, jednakże adekwatny do przedmiotu regulacji, w związku z czym proponujemy, aby art. 1 stanowił, iż ustawa określa zasady przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, wymagania w stosunku do kierow-

ców i innych osób wykonujących czynności związane z tym przewozem oraz organy właściwe do sprawowania nadzoru i kontroli w tych sprawach.

Z punktu widzenia zasad obowiązywania aktu normatywnego nie jest konieczne sformułowanie, iż przez umowę ADR należy rozumieć umowę europejską sporządzoną w Genewie dnia 30 września 1957 r., wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Polski, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób. Jest bowiem oczywiste, że każdorazowa zmiana umowy międzynarodowej w przypadku jej ratyfikacji przez Rzeczpospolitą będzie miała zastosowanie do naszego kraju.

Kolejna uwaga dotyczy zdania wstępnego w art. 6, które rozdziela pojęcie „czynność administracyjna” od pojęcia „czynność organizacyjno-techniczna”. Właściwe byłoby tutaj sformułowanie „czynność materialno-techniczna”, a jednak ta z kolei jest jednym z typów czynności administracyjnych, toteż wydaje się, że sformułowanie „lub czynności organizacyjno-technicznej” jest zbędne.

Mamy generalną uwagę o charakterze konstytucyjnym, która dotyczy art. 9 ust. 5, art. 18 ust. 2 i art. 26. Sformułowanie mówiące o tym, iż upoważniony do tego minister, wydając odpowiednie rozporządzenie, ma uwzględniać wymogi stosownych umów międzynarodowych, nie może być niestety uznane za wytyczną w rozumieniu konstytucji, gdyż jest rzeczą oczywistą, że umowa międzynarodowa w każdym przypadku, nie tylko w przypadku wydania aktu normatywnego o charakterze wykonawczym, musi być respektowana. Wytyczne mają być konkretnymi, na gruncie danej delegacji ustawowej, wskazówkami, które mają wyznaczać treść rozporządzenia albo sposób ukształtowania jego treści. W związku z tym proponujemy odpowiednie modyfikacje.

Proponujemy również dokonanie odpowiedniej modyfikacji w odniesieniu do zakresu egzaminu w ramach kursu dokształcającego oraz egzaminu na doradcę do spraw bezpieczeństwa w zakresie towarów niebezpiecznych. Mianowicie przepisy te stanowią, iż zakres egzaminu obejmuje sprawdzenie w szczególności określonych kwestii, ujętych w enumeratywnie określonych punktach. Uważamy, że zakres egzaminu powinien być określony w sposób enumeratywny, jednoznaczny i dlatego też proponujemy skreślenie sformułowania „w szczególności”.

Ważna poprawka dotyczy art. 27 ust. 2. Określone są tam mianowicie kwestie obowiązku zgłoszenia przewozu niektórych towarów niebezpiecznych komendantowi wojewódzkiemu Policji oraz komendantowi wojewódzkiemu Państwowej Straży Pożarnej.

Chciałbym zwrócić uwagę na to, iż zarówno na gruncie tej ustawy, którą obecnie omawiamy, jak i na gruncie polskiego systemu prawa, nie można w sposób jednoznaczny zdefiniować pojęć „przewoźnik polski” czy „przewoźnik zagraniczny”. W związku z tym proponujemy odwołać się do obowiązującej ustawy – Prawo działalności gospodarczej, która definiuje pojęcie „osoba zagraniczna”, a co za tym idzie, „przedsiębiorca zagraniczny”.

Propozycja poprawki w art. 27 ust. 2 zmierzałaby więc do tego, aby pojęcie „przewoźnik zagraniczny” zastąpić pojęciem „przedsiębiorca zagraniczny”, a pojęcie „przewoźnik polski” zastąpić pojęciem: inny przewoźnik niż określony w pkt 1, tak aby był to rozłączny i zupełny podział.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to na tym pozwolę sobie skończyć omawianie poprawek. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo, Panie Mecenasie.

Ja bym miał taką propozycję dla państwa z ministerstwa. Szkoda tutaj czasu na dyskusję nad tymi poprawkami, z którymi państwo się zgadzają, na ich omawianie. Jeżeli jest zgoda, to jest zgoda. Ale proszę koniecznie wypowiedzieć się w sprawie tych poprawek, które według państwa nie mogą być wprowadzone. Taka jest moja propozycja.

Proszę bardzo. Pan minister.

**Główny Inspektor Transportu Drogowego
Seweryn Kaczmarek:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Chciałbym serdecznie podziękować za te poprawki. One w sposób jasny i czytelny precyzują i poprawiają tę ustawę. No, zresztą taka jest rola Senatu.

(Przewodniczący Marian Noga: Rozumiem, że pan minister wyraża zgodę na wszystkie, tak?)

Większość poprawek jest zasadna. Ale chciałbym oddać głos specjalistom.

Przewodniczący Marian Noga:

Ale nie ma jeszcze art. 6 pkt 2.

Dobrze. Pan dyrektor. Pan prezes, tak?

Proszę.

**Prezes Urzędu Dozoru Technicznego
Iwo Jakubowski:**

Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Pozwolę sobie na kilka słów usprawiedliwienia – nie siebie – dlaczego akurat ta propozycja uzupełnienia art. 6 pojawiła się dopiero teraz.

Tak się składa, że ustawa ta trafiła do Sejmu w okresie urlopowym. I nie chciałbym tu na nikogo oskarżyć, ale niestety nie dostaliśmy jej do zaopiniowania w momencie, kiedy była na początku prezentowana w Sejmie. W momencie, kiedy ją dostaliśmy, po prostu z internetu, od razu uzgodniliśmy z szefem dozoru transportowego, że poprawka, o której za moment powiem, jest niezbędna z dwóch względów. Postaram się maksymalnie skrócić swoje wyjaśnienie, żeby nie zabierać zbyt dużo czasu.

Butle, o których mowa w tej poprawce, od zawsze, od kiedy istnieją, czyli od czasów przedwojennych, na etapie wytwarzania, projektowania, badań, badań typu, dozоровane są przez państwowy dozór techniczny, który reprezentuję. A dozór transportowy ma z nimi do czynienia tylko wtedy, kiedy są przewożone na skrzyniach do transportu i odpowiada za to, czy są tam właściwie ustawione i prawidłowo zabezpieczone. Dotychczasowy zapis tej ustawy jakby pomijał fakt, że w zeszłym roku weszła w życie ustawa o dozorcze technicznym, która wyraźnie mówi o tym, że pojemniki ciśnieniowe, a takimi są butle, podlegają dozorowi technicznemu, czyli Urzędowi Dozoru Technicznego, na etapie projektowania, wytwarzania, badań itd. I chcieliśmy po

prostu, żeby ten proponowany zapis, zresztą uzgodniony między resortem gospodarki i resortem infrastruktury, znalazł się tam dla czystości sprawy. Nie ma w tej kwestii żadnych kontrowersji.

Ja tylko jeszcze dodam na marginesie, że Urząd Dozoru Technicznego, który reprezentuję, ze względu na swoją przeszłość posiada laboratoria i wszelkie środki po temu, aby, tak jak dotąd, prowadzić te czynności. Natomiast Transportowy Dozór Techniczny nie posiada ich w ogóle, nie ma nawet laboratorium. W związku z czym obydwaj z szefem Transportowego Dozoru Technicznego jesteśmy podpisani pod tym wnioskiem. Przepraszam, tu powiem tylko, że po tym, jak byliśmy z tym u pana premiera Pola, ten, zorientowawszy się, jaki jest problem, nawet napisał do nas: proszę o zmobilizowanie grup parlamentarzystów, aby to w trakcie procedowania zgłosić w parlamencie. Było zbyt późno na autopoprawkę rządową. Ot, i cała sprawa.

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący. Dziękuję państwu za uwagę.

Przewodniczący Marian Noga:

Ja w związku z tym mam pytanie do pana mecenasa.

(*Senator Grzegorz Lipowski: Chciałem potwierdzić, że zostałem zmobilizowany.*)

Dobrze, dobrze. Nie tylko pan senator.

Panie Mecenasie, mam takie pytanie. Czy ta poprawka mogłaby brzmieć tak: w art. 6 dodaje się pkt 2a – Prezes Urzędu Dozoru Technicznego w sprawach nadzoru nad wytwarzaniem i wykonywaniem badań okresowych butli...? Czy mogłoby być takie brzmienie poprawki – powiedzmy – dwudziestej pierwszej? Ona byłaby w spisie trochę wcześniej, to wiadomo; byłaby chyba czwarta czy piąta.

Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

W sensie konstrukcyjnym odpowiedź na pytanie pana przewodniczącego jest oczywiście pozytywna.

Ale mam jedno pytanie do pana prezesa. Analizując propozycję poprawki pozwalałabym sobie zwrócić uwagę na fakt, iż nie bardzo rozumiem, skąd wniosek, iż prezes Urzędu Dozoru Technicznego na podstawie obecnie obowiązującej ustawy, jak również na podstawie ustawy o dozorcze technicznym, nie miałby sprawować nadzoru nad wytwarzaniem i wykonywaniem badań okresowych butli?

Jest to pytanie bardziej merytoryczne niż legislacyjne, dlatego że z jednej strony wprowadzamy poprawkę, ale z drugiej strony nie zmieniamy nic w obowiązujących przepisach. W związku z tym moje pytanie jest następujące: czy panu prezesowi chodzi o wprowadzenie jednoznacznego stwierdzenia, uściślenie stanu prawnego, który nawet bez tej poprawki jest oczywisty, czy też o zmianę obowiązującej ustawy? Nie jestem specjalistą w tej dziedzinie, uważam jednakże, że na podstawie tej ustawy, którą teraz omawiamy, kompetencje prezesa Urzędu Dozoru Technicznego nie zostały uszczuplone. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Prezesie, proszę odpowiedzieć na pytanie.

Prezes Urzędu Dozoru Technicznego

Iwo Jakubowski:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Odpowiadam bardzo prosto. Podczas konsultacji międzyresortowych, w których osobiście uczestniczyłem, w dyskusji padało ciągle określenie „opakowania transportowe”. Butle, które są de facto zbiornikami ciśnieniowymi, były traktowane jako opakowania transportowe. Takimi są one tylko chwilowo, w momencie, kiedy butla jest w wagonie, na przyczepie, na ciężarówce, kiedy jest wieziona. Natychmiast po zakończeniu fazy przewozu drogowego przestaje być opakowaniem, czy jak tam ktoś nazywał: środkiem transportowym i staje się z powrotem zbiornikiem ciśnieniowym, podlegającym w myśl ustawy o dozorze technicznym wszystkim szykanom i rygorom nam przypisanym.

Chcielibyśmy, żeby wtedy, kiedy jest mowa o opakowaniach transportowych, nie podciągnąć pod to butli i żeby nikt nie rozumiał tego w ten sposób.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem, że pan mecenas domagał się odpowiedzi merytorycznej i taką otrzymał. Bo z punktu widzenia prawa – sam pan mecenas powiedział – taka konstrukcja poprawki legislacyjnej być może... Myślę, że nie powinniśmy dalej na ten temat dyskutować. Ja to przyjmuję, przynajmniej dla mnie jest to jasne merytorycznie.

Chyba że pan minister chce coś jeszcze dodać.

Główny Inspektor Transportu Drogowego

Seweryn Kaczmarek:

Ministerstwo Infrastruktury konsultowało tę poprawkę; jest ona uzgodniona.

Przewodniczący Marian Noga:

Więc ja, jako senator, przejmuję wszystkich dwadzieścia poprawek pana mecenasa i zgłaszam tę dwudziestą pierwszą, która będzie w porządku w innym miejscu.

Jeszcze jedna poprawka, tak?

Proszę bardzo.

Główny Inspektor Transportu Drogowego

Seweryn Kaczmarek:

Ja chciałbym tutaj, wychodząc naprzeciw uwagom moich współpracowników czy moich kolegów, poruszyć kwestię szóstej poprawki.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo.

**Główny Inspektor Transportu Drogowego
Seweryn Kaczmarek:**

W umowie pewne zapisy trochę różnią się od tych w naszym krajowym prawodawstwie. Czy jest więc słuszna zmiana tego przepisu?

Jeśli mógłby pan, Panie Dyrektorze, w tej sprawie jeszcze zabrać głos, to byłbym wdzięczny.

Przewodniczący Marian Noga:

Poprawka szósta, tak?

(Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek: Tak.)

Proszę bardzo. Proszę.

(Prezes Urzędu Dozoru Technicznego Iwo Jakubowski: Czy ja jestem wolny? Bo mnie wyrwano przez komórkę z posiedzenia...)

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Proszę bardzo.

Jest wątpliwość, jeżeli chodzi o poprawkę szóstą, tak?

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Bogdanowicz:**

Na wstępie chciałbym przedstawić specyficzny charakter tej ustawy. Nie jest to taka typowa ustawa, związana bezpośrednio tylko z tym, co się dzieje u nas w kraju. Tego, co się będzie działo w dziedzinie przewozu towarów niebezpiecznych, nie będą dotyczyły tylko regulacje krajowe. Ustawa ta w sposób ścisły ma związać regulacje ustawowe i akty wykonawcze wydane na jej podstawie z umową międzynarodową ADR. Umowa ADR to jest akt prawny, który ma w sumie ponad tysiąc pięćset stron. Jest to żywy akt prawny, ponieważ problematyka przewozu towarów niebezpiecznych jest podnoszona na wszelkiego rodzaju gremiach i spotkaniach, zwłaszcza gdy wydarzy się coś niebezpiecznego.

Taka ustawa powstała między innymi dlatego, że prawo o ruchu drogowym jednym czy dwoma artykułami nie mogło już regulować tak rozległej materii. Zwłaszcza niektóre regulacje że – wiemy przecież – wynikające ze zmiany konstytucji w zakresie prawa materialnego były regulowane w rozporządzeniach i one nie mogą już mieć miejsca. Dlatego powstała ta ustawa.

I dlatego, jeżeli chodzi o zgłoszoną tutaj poprawkę szóstą, w której mówi się o tym, żeby wykluczyć wymagania określone w umowie ADR oraz w krajowych przepisach w sprawie warunków technicznych, to chciałem poinformować panów senatorów, że my nigdy nie będziemy w stanie regulować prawa krajowego co do przepisów w zakresie warunków technicznych. Jest rozporządzenie, że pojazd na przykład ma mieć ogranicznik prędkości, ale już ustawiony na inną prędkość, albo że musi mieć inne dodatkowe wyposażenie, bo taka będzie tendencja w umowach międzynarodowych i strony to przyjmą. I te przepisy prawa krajowego nie będą z tym zdrażały. Dlatego ta ustawa została stworzona w taki sposób, żeby wtedy, kiedy wymagane jest sięgnięcie do umowy ADR, musiało ono być wymuszone. Ten przepis musi wymuszać jej

stosowanie w tych takich szczególnych przypadkach. I tam, gdzie zaakcentowaliśmy, że obowiązuje umowa ADR plus jeszcze prawo krajowe albo: w szczególności umowa ADR plus coś tam jeszcze, to chodzi o naprawę bardzo ważne sprawy. Ważne jest, żeby nie likwidować tych zapisów.

Ja rozumiem cały układ prawny, chociaż nie jestem prawnikiem; to, że ratyfikowane umowy międzynarodowe mają priorytet. Ale to jest też specyficzna umowa, typowo techniczna. Ona narzuca bardzo wiele standardów przewozu tego typu towarów, reguluje sprawy opakowań, warunków, jakie muszą spełniać pojazdy i kierowcy. Więc prosiłbym, żeby tam, gdzie my powiązaliśmy to w ten sposób, że to musi być ADR plus coś jeszcze, pozostało to tak, jak było w przedłożeniu rządowym, w rozwiązaniu, do którego przekonaliśmy posłów. Prosiłbym panów senatorów, żeby tych powiązań nie wyrzucać.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Jeszcze chciałbym powiedzieć o poprawce piętnastej, która dotyczy art. 27. To było przedmiotem dyskusji na posiedzeniu komisji i było też przedmiotem poprawki wniesionej w drugim czytaniu. To, na kim spoczywa obowiązek powiadamiania o takim przewozie, praktycznie jest odzwierciedleniem właśnie umowy ADR.

Pojęcie „przewoźnik” jest znane. Jest to pojęcie używane w ustawie o transporcie drogowym. Przewoźnik zgłasza przewóz tylko w sytuacji, jeżeli to jest przewoźnik polski i przewóz rozpoczyna się na terytorium Polski. Jeżeli jest to przewoźnik zagraniczny, a przewóz rozpoczyna się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, to obowiązek zgłoszenia spoczywa na nadawcy towaru, czyli tym, kto zleca ten przewóz.

Taki jest układ międzynarodowy. Gdybyśmy zrobili w tym wyłom, to będziemy krajem, który inaczej reguluje ten zakres obowiązków w ramach jednego rozumienia umowy ADR. Dlatego prosiłbym o to, żeby wycofać poprawkę piętnastą, a pozostawić art. 27 w tym kształcie, który był w przedłożeniu rządowym i który został przyjęty przez Sejm.

Ponieważ trochę zostaliśmy zasypani tymi uwagami – szkoda, że nie dostaliśmy ich troszeczkę wcześniej – nie potrafię w tym momencie odnieść się do poprawki dwudziestej. To już chyba ostatnia ze spraw, które chciałem poruszyć. Ta konstrukcja była bardzo przemyślana, jeżeli chodzi o to, kto i w jakim zakresie ma odbyć to dodatkowe szkolenie. A propozycja tutaj przedłożona jak gdyby burzy cały porządek, pisze go na nowo. I wydaje mi się, że po takiej zmianie potrzebowałbym więcej czasu, żeby w ogóle się do tego ustosunkować. Myślę, że tak na gorąco nie mogę powiedzieć, że to sformułowanie nas zadowala.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Pan mecenas Magda. Proszę.

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Dziękuję uprzejmie.

Odnosząc się do poszczególnych zastrzeżeń w kolejności wypowiedzianych, chciałbym zwrócić uwagę na trzy kwestie.

Niezależnie od tego, który minister i w jakim zakresie wydaje rozporządzenie, musi uwzględniać przepisy wiążących Polskę umów międzynarodowych. Stwierdzenie, że minister właściwy do spraw transportu, wydając rozporządzenie, o którym mowa w art. 9 ust. 5, ma mieć na uwadze wymagania określone w umowie ADR oraz w krajowych przepisach warunków technicznych pojazdów, jest więc oczywiste, zwłaszcza że to sformułowanie nie może być uznane za wytyczną dotyczącą treści rozporządzenia, o której mowa w art. 92 ust. 1 konstytucji. Wytyczne dotyczące treści rozporządzenia powinny być konkretne. Sformułowanie Biura Legislacyjnego, że minister ma uwzględnić konieczność określenia czynności wykonywanych w ramach badań technicznych pojazdów, wiąże się z projektem aktu wykonawczego, który został dołączony do druku sejmowego nr 703.

Przypomnę bowiem Wysokiej Komisji, że Rada Ministrów jako wnioskodawca była obowiązana do dołączenia projektów podstawowych aktów wykonawczych. W uzasadnieniu do tego projektu czytamy, iż ponieważ przepis art. 3 ust. 1 ustawy odsyła w sprawach nieuregulowanych ustawą bezpośrednio do tej umowy, czyli umowy ADR, to przepisy rozporządzenia regulują jedynie kwestie kolejności wykonywanych badań. Jest to więc sformułowanie niejako przeniesione – mówiąc językiem kolokwialnym – z przedłożenia rządowego.

Jeżeli chodzi o drugą kwestię, to wydaje mi się, że nastąpiło pewne nieporozumienie. Poprawka piętnasta nie zmienia treści merytorycznej przepisu. Zastąpienie sformułowania „przewoźnika zagranicznego” sformułowaniem „przewoźnika będącego przedsiębiorcą zagranicznym” uściśla przepis, ale nie zmienia absolutnie jego treści. Zostaje tylko i wyłącznie zmieniona kolejność. Mianowicie wcześniej jest mowa o przedsiębiorcy zagranicznym, potem o przewoźniku innym niż określony w pkt 1, właśnie dlatego, że ten inny musi być określony jako drugi, a nie jako pierwszy.

Jeżeli chodzi o poprawkę dwudziestą, to rzeczywiście z tym jest największy problem. W Biurze Legislacyjnym nie tylko ja zapoznałem się z art. 115d w brzmieniu zaproponowanym przez ustawę, odnoszącym się do problematyki prawa o ruchu drogowym. I – abstrahując od faktu, że przepisie tym mamy do czynienia bodajże z aż siedmioma odesłaniami do różnych artykułów – jest to przepis tak nieczytelny, że właściwie nie wiadomo, jak w stosunku do obecnego stanu prawnego zmieniał się stan prawny, jeżeli chodzi o wymagania dotyczące kierujących pojazdami przewożącymi towary niebezpieczne. Częste odesłania w obrębie tego przepisu doprowadziły do sytuacji, w której propozycja nadania nowego brzmienia art. 115d ustawy – Prawo o ruchu drogowym jest bardzo nieścisła i nieczytelna. Propozycja Biura Legislacyjnego została oparta na dotychczasowym stanie prawnym. Wolą rządu była zmiana obecnego stanu prawnego, ale wydaje się nam, że zaproponowana konstrukcja jest bardzo nieczytelna. W związku z czym, pozostając jako legislator w tym zakresie do dyspozycji, chciałbym zwrócić uwagę na fakt, iż art. 115d jest dla biura po prostu niezrozumiały; naszym zdaniem jest nieprecyzyjny i zawiera zbyt wiele odesłań. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan minister. Proszę bardzo.

**Główny Inspektor Transportu Drogowego
Seweryn Kaczmarek:**

Serdecznie dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowni Panowie Posłowie!

(*Głos z sali: Senatorowie.*)

Senatorowie, przepraszam. To stare przyzwyczajenie zawodowe. Przepraszam panów senatorów.

Uważam, że te poprawki są zasadne i po przemyśleniu na pewno zostaną już potem przyjęte przez departament do wykonania. One doprecyzowują... Zwłaszcza poprawka dwudziesta na pewno w sposób bardziej czytelny i przejrzysty pokazuje te wymogi, które są stawiane przewoźnikom artykułów niebezpiecznych.

Żeby nie popadać w konflikt z konstytucją, również uważam, że tę szóstą poprawkę powinniśmy przyjąć.

(*Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Jeśli można, chciałbym odnieść się do tej szóstej poprawki.*)

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

W wytycznych jest odesłanie do, ogólnie mówiąc, umowy ADR. Ale tych wytycznych w zasadzie nie określa sama umowa ADR, tylko jej załączniki, które mają charakter dynamiczny. I tak naprawdę na dzień dzisiejszy trudno określić, jakie to są wymagania, bo dziś publikujemy zmianę do załączników, a już trwają prace nad kolejnymi zmianami. Ma to charakter dynamiczny, więc trudno wprost określić, jakie wytyczne w tym danym przypadku należałoby tu zamieścić. Dlatego mamy świadomość tego, że to nie spełnia w sposób oczywisty wytycznych, o których mówi konstytucja. Tak naprawdę trudno tu mówić o jakichś szczegółowych wytycznych. Chcemy natomiast mieć na uwadze te wytyczne, które będą formułowane w załącznikach do umowy ADR. A tam są one w jakiś sposób formułowane. To jest pierwsza sprawa.

Ja sobie pozwolę... Tak jak powiedziałem, mieliśmy bardzo mało czasu na zapoznanie się z tymi uwagami, przeglądaliśmy je na gorąco, więc ja sobie pozwolę wrócić jeszcze do uwagi z pktu 4 dotyczącej art. 6 i skreślenia wyrazów: czynności organizacyjno-techniczne. To sformułowanie „czynności organizacyjno-techniczne” akurat w tym przypadku odnosi się tylko i wyłącznie do czynności, które będzie wykonywał komendant główny Państwowej Straży Pożarnej, bo trudno mówić, że sprawozdawczość wypadkowa jest czynnością administracyjną; jest raczej czynnością organizacyjno-techniczną. Stąd między innymi był ten zapis, który znalazł się akurat w tej ustawie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Ja, mimo tych wyjaśnień, podtrzymuję swoje stanowisko. Przejmuję dwadzieścia poprawek: wszystkie poprawki pana mecenasa plus tę, którą sam zgłosiłem.

Poprawki pana mecenasa, czy – przepraszam – Biura Legislacyjnego, potraktujemy jako poprawki uściślające, legislacyjne i będziemy głosować nad nimi łącznie, a nad tą merytoryczną, wprowadzającą w art. 6 pkt 2a będziemy głosować oddzielnie.

Czy są jeszcze inne uwagi?

Proszę bardzo.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Bogdanowicz:**

Ja bym tylko prosił pana mecenasa z Biura Legislacyjnego, żeby rozstrzygnął jedną kwestię, która dla mnie jest niejasna, dotyczącą poprawki piętnastej. Ta poprawka oprócz charakteru porządkowego w naszej pobieżnej i szybkiej ocenie może ograniczyć krąg przewoźników zagranicznych, ponieważ nie mamy tutaj... Podejrzewam, że nie każdy przewoźnik zagraniczny jest przedsiębiorcą zagranicznym w rozumieniu naszej ustawy. Może się zdarzyć tak, że jakiś przewoźnik w rozumieniu tamtych przepisów będzie osobą fizyczną i będzie miał prywatną ciężarówkę. Będzie wykonywał przewóz i będzie przewoźnikiem, ale według naszych przepisów nie będzie przewoźnikiem, nie będzie przedsiębiorcą zagranicznym. I w tym momencie ograniczylibyśmy obowiązek zgłaszania przewozu towarów niebezpiecznych tylko do przewoźników w rozumieniu naszej ustawy, a my chcemy objąć tym obowiązkiem wszystkich przewoźników zagranicznych.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, Panie Mecenasiu.

**Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Dziękuję uprzejmie.

Wyjaśniam panu dyrektorowi i państwu, że zgodnie z art. 4 pkt 4 ustawy – Prawo działalności gospodarczej, przedsiębiorcą zagranicznym jest osoba zagraniczna wykonująca działalność gospodarczą zagranicą. Zaś pojęcie osoby zagranicznej definiuje pkt 3 tego artykułu, który stanowi, że jest to osoba fizyczna mająca stałe miejsce zamieszkania zagranicą, osoba prawna z siedzibą zagranicą lub nie mająca osobowości prawnej spółka osób wymienionych w lit. a lub lit. b, z siedzibą zagranicą.

Chciałbym jednocześnie zwrócić uwagę na fakt, że zdaniem Biura Legislacyjnego w sytuacji, kiedy nie mamy na gruncie omawianej ustawy ani innych ustaw zdefiniowanych pojęć przewoźnika zagranicznego i przewoźnika polskiego, takie uściślenie jest konieczne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Oczywiście wydaje się, że dotyczy to nawet przypadku, o którym pan mówił.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz: Dziękuję za wyjaśnienie.)

Głosujemy.

Kto jest za przyjęciem dwudziestu poprawek legislacyjnych? (6)

Kto jest za przyjęciem poprawki merytorycznej, dotyczącej art. 6 pkt 2a? (6)

Kto jest za przyjęciem całości ustawy z przegłosowanymi poprawkami? (6)

Dziękuję.

Sprawozdawcą będzie pan senator Mieczysław Mietła.

Na tym zamykam posiedzenie. Dziękuję.

(Koniec posiedzenia o godzinie 15 minut 00)

Biuro Prac Senackich Kancelarii Senatu

Opracowanie i łamanie: Dział Stenogramów

Druk: Poligrafia Kancelarii Senatu

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851