



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(826)

67. posiedzenie
Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury
w dniu 1 lipca 2003 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw.
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

(Początek posiedzenia o godzinie 9 minut 02)

(Posiedzeniu przewodniczą przewodniczący Marian Noga i zastępca przewodniczącego Jerzy Suchański)

Przewodniczący Marian Noga:

Rozpoczynamy kolejne posiedzenie Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury.

Informuję państwa senatorów, że będziemy rozpatrywać także drugą ustawę zamieszczoną w porządku obrad, to znaczy ustawę o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, ponieważ została ona już rozpatrzona przez Sejm i mamy już dzisiaj materiały, ale zaczniemy zgodnie z porządkiem od rozpatrzenia ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Mamy gości, którzy przy rozpatrywaniu tej ustawy będą reprezentować rząd. Z Ministerstwa Infrastruktury jest pan wiceminister Witold Górski, którego serdecznie witam. Z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji jest pan minister Ciećwierz, którego też serdecznie witam. Jest też pan minister Kaczmarek, który przedstawi swoje problemy związane z tą ustawą. Witam również osoby towarzyszące panom ministrom.

Z ramienia Biura Legislacyjnego ustawą zajmuje się pan mecenas Piotr Magda, którego też serdecznie witam, siedzi po mojej prawej ręce.

Chciałbym, aby nasze zebranie było przeprowadzone sprawnie i trwało niezbyt długo, maksimum godzinę, godzinę i piętnaście minut. Mogłoby trwać także pięć minut, ale tego nie da się zrobić, bo nasze Biuro Legislacyjne proponuje aż sześćdziesiąt osiem różnej wagi poprawek legislacyjnych. Spróbujemy jednak zrobić w ten sposób. Z ramienia rządu najprawdopodobniej zabierze głos pan minister Górski, tak? Najpierw więc pan minister Górski przedstawi ideę ustawy, potem pan mecenas pogrupuje i omówi tych sześćdziesiąt osiem poprawek, a potem państwo senatorowie będą mogli zadawać pytania panu ministrowi i panu mecenasowi. Oczywiście pan minister Kaczmarek też poruszy swoje sprawy. Czy odpowiada państwu taki tok debaty? Jeżeli tak, głos ma pan minister Górski.

Bardzo proszę.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, sądzę, że najlepiej omówiłby to twórca, czyli dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w naszym resorcie, pan Tomasz Michalski.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę uprzejmie, nie ma sprawy. Głos ma pan dyrektor Tomasz Michalski.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Dziękuję.

Panie Ministrze! Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Projekt tej ustawy wprowadza zmiany dostosowujące poprzedni projekt ustawy o transporcie drogowym z 6 września 2001 r. Został on zmodyfikowany po to, aby transport był bardziej sprawny i bardziej przyjazny dla środowiska, czyli żeby transport drogowy, który jest istotną gałęzią polskiej gospodarki, mógł się lepiej rozwijać. Ten projekt jest wynikiem pewnego kompromisu i pewnych sugestii ze strony czynników społecznych, które bardzo aktywnie uczestniczyły zarówno przy opracowaniu projektu rządowego, co chciałbym podkreślić, jak i potem w pracach komisji sejmowej.

Jak z samego tytułu wynika, jest to nie tylko zmiana ustawy o transporcie drogowym, ale również innych ustaw, w tym ustawy dotyczącej czasu pracy kierowców, bardzo istotnej z punktu widzenia funkcjonowania transportu, oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Została tu wprowadzona pewna innowacja dotycząca kierowców, która z jednej strony ułatwi funkcjonowanie przedsiębiorcom, a z drugiej strony wzmocni poczucie bezpieczeństwa na drogach. Ustawa jest więc wielowątkowa, a jest to wynik wielomiesięcznych prac Komisji Infrastruktury. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję, Panie Dyrektorze.

Proszę pana mecenasa Magdę. Bardzo proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Uprzejmie dziękuję.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Biuro Legislacyjne w opinii do omawianej ustawy zgłosiło trzy grupy poprawek. W pierwszej grupie są poprawki zmierzające do przywrócenia w ustawie o transporcie drogowym stanu zgodnego z konstytucją. Pragnę zwrócić uwagę Wysokiej Komisji na sześć problemów w tym obszarze.

Po pierwsze, zgodnie z art. 10 ust. 5 w brzmieniu nadanym przez ustawę nowelizującą minister właściwy do spraw transportu został zobowiązany do określenia w drodze rozporządzenia liczby promes, licencji lub wypisów z licencji na międzynarodowy transport drogowy na dany rok kalendarzowy, uwzględniając liczbę zezwoleń zagranicznych będących w jego dyspozycji. Przepis ten należy uznać za niezgodny z art. 22 konstytucji, który stanowi iż ograniczenie wolności działalności gospodarczej jest dopuszczalne tylko w drodze ustawy.

Po drugie, chciałbym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji na to, iż niektóre przepisy upoważniające do wydania stosownych rozporządzeń nie zawierają wymaganych przez art. 92 ust. 1 konstytucji wytycznych dotyczących treści rozporządzenia.

Po trzecie, chciałbym zwrócić uwagę, iż ustawa nowelizująca jak również ustawa nowelizowana w kontekście praw i obowiązków ustanawianych wobec konkretnych podmiotów posługuje się pojęciem „wiążące Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowe”. Pojęcie to obejmuje więc zarówno ratyfikowane umowy międzynarodowe, które zgodnie z art. 87 ust. 1 konstytucji są źródłem prawa powszechnie obowiązującego, jak również inne kategorie umów międzynarodowych, umowy międzynarodowe zatwierdzone przez Radę Ministrów, które nie są źródłem prawa powszechnie obowiązującego, w związku z czym nie mogą ustanawiać żadnych praw i obowiązków w stosunku do określonych podmiotów.

Po czwarte, chciałbym zwrócić uwagę na art. 43 ust. 2 w brzmieniu nadanym przez ustawę, który stanowi, że minister właściwy do spraw transportu może w drodze rozporządzenia wprowadzić dla przedsiębiorców zagranicznych opłaty inne niż określone w art. 42, określając między innymi ich wysokość. Zważywszy na fakt, iż opłaty te mają charakter danin publicznych, należy uznać ten przepis za niezgodny z art. 217 konstytucji, który stanowi, iż nakładanie podatków, innych danin publicznych, określanie przedmiotów opodatkowania i stawek podatkowych, a także zasad przyznawania ulg i umorzeń oraz kategorii podmiotów zwolnionych od podatków następuje w drodze ustawy.

Po piąte, należy zwrócić uwagę na fakt, iż art. 80 ust. 1 i 2 ustawy o transporcie drogowym statuuje pojęcie centralnej ewidencji naruszeń stwierdzonych w wyniku przeprowadzanych kontroli przez inspektorów transportu drogowego. Tymczasem na mocy dodanego do ustawy ust. 2a ewidencja ma obejmować również informacje o przeprowadzanych kontrolach, w trakcie których żadnych naruszeń nie stwierdzono. Rodzi to pytanie, czy tego rodzaju uregulowanie pozostaje w zgodności z art. 51 ust. 2 konstytucji, który stanowi, że władze publiczne nie mogą pozyskiwać, gromadzić i udostępniać informacji o obywatelach innych niż niezbędne w demokratycznym państwie prawnym.

Wreszcie ostatnia uwaga podnosząca kwestie konstytucyjne. Dotyczy ona art. 125 pkt. 1 lit. b ustawy – Prawo o ruchu drogowym, które również jest zmieniane w omawianej ustawie. W myśl tego przepisu minister właściwy do spraw zdrowia został zobowiązany do określenia szczegółowych warunków i trybu uzyskiwania i cofania zezwoleń przedsiębiorcom przeprowadzającym badania psychologiczne. Z uwagi na to, iż znowu mamy tu do czynienia z ograniczeniem wolności działalności gospodarczej, powinno to znaleźć się w ustawie, nie zaś w rozporządzeniu.

Pozostałe uwagi mają charakter doprecyzowujący, legislacyjny oraz redakcyjny. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Czy pan minister Kaczmarek chciałby zabrać głos teraz czy później?

(*Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek: Dziękuję, mam tylko jedną merytoryczną poprawkę, może przy okazji.*)

Rozumiem, chwileczkę.

Otwieram dyskusję.

Państwo senatorowie mają okazję pytać pana ministra, pana dyrektora, pana mecenasa.

Kto z państwa senatorów chciałby postawić pytanie lub wprowadzić dodatkowe poprawki legislacyjne, oprócz tych zgłoszonych przez Biuro Legislacyjne? Nie widzę chętnych...

O, panowie. Zapraszam, zapraszam.

(Wypowiedź poza mikrofonem) (Wesołość na sali)

Takie przepisy obowiązują. Wszyscy są równi na ulicy.

(Głos z sali: Tak jest.)

Panie Mecenasie, skoro nie ma uwag, przejdziemy do procedowania poprawek, które pan zgłosił. Najpierw może zaczniemy od poprawek o charakterze konstytucyjnym, pytając przedstawicieli rządu o opinię. Pan referuje po kolei poprawki dotyczące zgodności z konstytucją...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

W ogóle chcą państwo po kolei?

(Głos z sali: Tak, po kolei.)

Dobrze. Panie Mecenasie, po kolei. Zaczynamy od poprawki pierwszej. Czyli przechodzimy do punktu oznaczonego rzymską trójką na stronie 12 pańskiej opinii i mówimy o tych poprawkach, chyba że da się coś zablokować? Pan mecenas jest na to przygotowany.

Proszę, Panie Mecenasie.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Bardzo dziękuję.

Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Art. 3 ust. 1 w brzmieniu nadanym przez ustawę stanowi, iż przepisów ustawy nie stosuje się do przewozów drogowych wykonywanych pojazdami samochodowymi lub zespołami pojazdów. Chciałbym zwrócić uwagę, że w art. 4 pkt 1 i 2 ustawy o transporcie drogowym, gdzie są zdefiniowane pojęcia „krajowy transport drogowy” i „międzynarodowy transport drogowy”, przez pojazdy samochodowe rozumie się również zespoły pojazdów składające się z pojazdu samochodowego i przyczepy lub naczepy. W związku z tym nie jest konieczne powielanie tego sformułowania w innym przepisie ustawy. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Jest tylko małe nieporozumienie, bo państwo chcieli, żeby pan mecenas omawiał według kolejności.

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Omówiłem poprawkę pierwszą.)

Pierwszą, tak? Dobrze.

Czy stanowisko rządu w tej sprawie jest negatywne czy pozytywne?

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:

Ideą powtórzenia tego zapisu było doprecyzowanie, aby nie było żadnych wątpliwości, że chodzi również o zestawy pojazdów. Taka była intencja wprowadzenia tego zapisu dla przewoźników oraz dla służb kontrolnych. W tym momencie powstałby pewien dyskomfort dla służb kontrolujących, w ustawie mamy bowiem napisane tylko „pojazd”, a zespół pojazdów to jest ciągnik plus naczepa bądź przyczepa. Jest to tylko doprecyzowanie.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem, że stanowisko w sprawie tej poprawki rządu jest negatywne?

(Głos z sali: Tak.)

Kto z państwa senatorów mimo takiego stanowiska rządu chce przejąć tę poprawkę? Nikt z senatorów nie przejął, nie ma poprawki.

Biuro Legislacyjne nie może zgłaszać poprawek, to dla informacji gości.

Przechodzimy dalej. Poprawka druga.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka druga dotyczy art. 3 ust. 1 pkt 3, w którym zamiast pojęcia „zespoły ratownictwa medycznego” ustawodawca sejmowy posłużył się sformułowaniem „ratownictwo medyczne”, mimo iż pojęcie „zespoły ratownictwa medycznego” jest ujęte w art. 3 pkt 2 ustawy o świadczeniu usług ratownictwa medycznego. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko rządu?

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

Zgadzamy się z tą poprawką, ale jest jeszcze jedna kwestia. W zdaniu wstępnym ust. 1 jest zwrot „zespołami pojazdów”, teraz więc czytałoby się to tak: „...pojazdami samochodowymi lub zespołami pojazdów zespołów ratownictwa”. Pojawia się tu znowu wyraz „zespół”. Nie wiem, czy będzie dobrze, jeśli dwa razy pojawi się wyraz „zespół”. Jest to poprawka legislacyjna, i oczywiście nie będziemy się w tej kwestii upierać, mówię tylko o kwestii językowej.

(Głos z sali: Dwa razy jest zespół. Zespołami samochodowymi i zespoły ratownictwa?)

(Głos z sali: Będzie jasne, że zespoły ratownictwa.)

Przewodniczący Marian Noga:

Pan mecenas chciał jeszcze coś dodać?

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Chciałbym tylko zwrócić uwagę, że pojęcie „zespół ratownictwa medycznego” jest określone w odrębnej ustawie i tylko z tego powodu...)

Jasne, ale tutaj stanowisko rządu jest pozytywne.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Dobrze, przejmuję tę poprawkę. Głosujemy.

Kto jest za przyjęciem poprawki drugiej?

Jednogłośnie za.

Poprawka została przyjęta.

Panie Mecenasie, proszę zreferować poprawkę trzecią.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, wydaje mi się, że nad poprawką trzecią możemy głosować blokiem z innymi poprawkami redakcyjnymi i doprecyzowującymi.

Przewodniczący Marian Noga:

Ma pan może to przygotowane?

(*Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:* Tak. Chciałbym je odczytać.)

Niech pan powie, które to poprawki, a pana senatora Suchańskiego proszę o notowanie. Jest to poprawka trzecia, proszę o następne.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Proponuję aby to były: poprawka trzecia, piąta, dziesiąta, jedenasta, dwunasta, trzynasta, czternasta, osiemnasta, dwudziesta piąta, dwudziesta dziewiąta, trzydziesta, trzydziesta pierwsza, trzydziesta druga, czterdziesta czwarta, poprawki od czterdziestej ósmej do pięćdziesiątej trzeciej...

(*Przewodniczący Marian Noga:* Czterdziesta ósma do pięćdziesiątej trzeciej, łącznie, tak?)

Tak, łącznie. Poprawki od pięćdziesiątej piątej do pięćdziesiątej dziewiątej oraz poprawki od sześćdziesiątej drugiej do sześćdziesiątej szóstej.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze. Teraz stanowisko rządu.

Czy do poprawek wymienionych przez pana mecenasa są jakieś uwagi rządu? Bardzo proszę.

(*Głos z sali:* Jest merytoryczna, bo w art. 5 jest...)

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Jeśli można... To nie jest poprawka merytoryczna. Pozwolę sobie zwrócić uwagę na błąd, jaki został dokonany podczas obrad sejmowych. W pierwotnym brzmieniu projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym przewidywał nowelizację jeszcze jednej ustawy. Ponieważ Sejm nie zdecydował się na nowelizację tej ustawy, zmieniły się odesłania do odpowiednich ustaw wskutek – przepraszam za kolokwializm – wyrzucenia jednej ze znowelizowanych ustaw. W związku z tym zachodzi konieczność zmiany we wszystkich tych przepisach, które odwołują się do innych.

(*Głos z sali:* Jasne, jasne.)

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo proszę, Panie Ministrze, Panie Dyrektorze, czy są uwagi do poprawek, które pan mecenas nazwał redakcyjno-legislacyjnymi?

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Uważamy, że część jest słuszna, a z częścią chcielibyśmy polemizować.)

To proszę podać numer poprawki, z którą państwo chcą polemizować. Zawsze tak postępujemy: podajemy numer poprawki i zgłaszamy uwagi.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Oczywiście, po tu jesteśmy.

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

Mamy uwagę do poprawki trzeciej, w której wyraz „lub” zastępuje się wyrazem „oraz”. „Oraz” to spójnik, co oznacza, że musi być jednocześnie wykonywany przewóz w ramach ratownictwa medycznego i w ramach transportu sanitarnego. Uważamy, że obydwa te rodzaje przewozów niekoniecznie muszą odbywać się jednocześnie.

Przewodniczący Marian Noga:

Krótko mówiąc stanowisko rządu w sprawie poprawki trzeciej jest negatywne.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Negatywne.)

Rozumiem. Idziemy dalej.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Aha, tu może być pewna polemika.

Bardzo proszę, Panie Mecenasiu.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Jestem odmiennego zdania. Mianowicie chciałbym zwrócić uwagę, iż w przypadku tego rodzaju enumeratywnego wyliczenia użycie spójnika „oraz” nie należy rozumieć jako konieczność łącznego spełnienia dwóch przesłanek, a mianowicie ratownictwa medycznego, jak również usług transportu sanitarnego, zważywszy chociażby na kontekst całego przepisu.

Ponadto chciałbym zauważyć, iż w pktcie 2 również poprawnie został użyty spójnik „oraz”, ale nikt nie uważa, że muszą być tutaj spełnione dwie przesłanki, to znaczy miałyby być to przewóz drogowy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, a zarazem w niezarobkowym przewozie drogowym rzeczy. Z tego powodu podtrzymujemy tę propozycję.

Przewodniczący Marian Noga:

Czy po tej argumentacji rząd podtrzymuje swoje negatywne stanowisko, czy państwo się wycofują?

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

Jednak w pktcie 2 pozostało „lub”, a nie „oraz”: „w ramach usług polegających na przewozie odpadów komunalnych lub nieczystości ciekłych”.

Przewodniczący Marian Noga:

Czyli podtrzymują państwo, tak?

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Gdzie to jest?)

Pan mecenas prosi o przeczytanie tego punktu jeszcze raz.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: W pktcie 2...)

(Głosy z sali: Chodziło o dwudziestą pierwszą. Odnosiliśmy się do innego przepisu.)

Musimy to sobie wyjaśnić.

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

Aha, panu mecenasowi chodziło o to: „o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t w transporcie drogowym rzeczy oraz niezarobkowym przewozie drogowym rzeczy”.

(Przewodniczący Marian Noga: O to „oraz”.)

Aha, rozumiem, tu jest „oraz”, żeby zachować...

(Przewodniczący Marian Noga: Zrozumieli państwo?)

Dobrze, jeśli chodzi o spójność w zakresie jednego ustępu, to musimy się zdecydować: „lub” czy „oraz”. Jeżeli jest sugestia, że tu ma być „oraz”, to...

Przewodniczący Marian Noga:

O.K. Dobrze. Wyjaśniliśmy sobie, jest dobrze.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Tak jest.)

Proszę, następne uwagi, tylko proszę podać numer poprawki.

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

Poprawkę piątą przyjmujemy.

(Przewodniczący Marian Noga: Dobrze.)

Kolejna jest poprawka dziesiąta, dotycząca licencji...

(Przewodniczący Marian Noga: Proszę nie omawiać, tylko czy stwierdzić, czy państwo są za czy przeciw.)

Jesteśmy przeciw.

(Przewodniczący Marian Noga: To teraz musimy sobie wyjaśnić.)

W art. 5 jest mowa o tym, że wymagana jest odpowiednia licencja w zależności od rodzaju wykonywanego transportu, czyli w transporcie krajowym licencja krajowa, w międzynarodowym licencja międzynarodowa. Art. 12 natomiast mówi, że licencja międzynarodowa zastępuje w kraju licencję krajową, czyli jeżeli ktoś posiada licencję międzynarodową, nie wymaga się licencji krajowej. Stąd jest zastrzeżenie.

Przewodniczący Marian Noga:

Oczywiście głos ma pan mecenas. Proszę.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Jasna sprawa. Teraz prosimy pana mecenasa.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, chciałbym zwrócić uwagę, iż dotychczasowe brzmienie ustawy o transporcie drogowym jest poprawne i dodanie tu sformułowania „z zastrzeżeniem art. 12 ust. 2” jest zbędne. Chciałbym zauważyć, że ust. 1 stanowi: „Podjęcie i wykonywanie transportu drogowego wymaga uzyskania odpowiedniej licencji na wykonywanie transportu drogowego, zwanej dalej «licencją»”. Jest więc ustanowiona ogólna zasada. Następnie jest użyte sformułowanie: „z zastrzeżeniem art. 12 ust. 2”. Należałoby więc sądzić, iż ust. 2 wprowadza jakiś wyjątek. Ale ust. 2 stanowi: „Licencja na międzynarodowy transport drogowy uprawnia do wykonywania przewozów z przekroczeniem granicy RP zgodnie z rodzajem przewozów i obszarem w niej określonych”. Mieści się więc absolutnie w tej zasadzie, nie stanowi żadnego wyjątku. Z tego też względu, przyznaję, jestem zdziwiony tą argumentacją.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo proszę.

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

Jeśli można, jeszcze raz. Oczywiście zasada została określona w art. 5. W art. 12 zostało opisowo określone, do jakich rodzajów przewozów uprawnia konkretna licencja, stąd to zastrzeżenie. Tyle z naszej strony.

Przewodniczący Marian Noga:

Czyli podtrzymują państwo negatywne stanowisko?

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Tak.)

Czy ktoś z państwa senatorów mimo to przejąłby tą poprawkę?

Zapomniałem powiedzieć, że przejmuję poprawkę trzecią i piątą, zgłaszam je jako senator.

Czy ktoś chce przejąć poprawkę dziesiątą? Zgłasza się pan senator Łęcki mimo argumentacji rządu. Z tego wynika, że będziemy nad nią głosować.

(Senator Jerzy Suchański: Miałbym tylko pytanie.)

Pan senator Suchański, proszę.

Senator Jerzy Suchański:

Mam pytanie do pana mecenasa, czy dobrze to rozumiem. Pana zdaniem zastrzeżenie dotyczące art. 12 ust. 2 jest zbędne?

(Przewodniczący Marian Noga: A państwo uważają, że nie jest zbędne.)

A państwo uważają, że jest to jaśniejsze, doprecyzowujące?

(Głos z sali: Tak jest.)

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator Łęcki już to przejął, będziemy nad tym głosować, sprawa jest jasna. Dobrze.

(Głos z sali: Kolejna poprawka, jeśli można.)

Jurek, kolejna to jest jedenasta...

(Senator Jerzy Suchański: Jedenasta, dwunasta, trzynasta, czternasta.)

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

Kolejna poprawka, jedenasta...

(Głos z sali: Panie Przewodniczący, a nad poprawką dziesiątą nie głosujemy po przejęciu?)

Przewodniczący Marian Noga:

Za chwilę będziemy... Znaczący nad wszystkimi będziemy głosować, bo to jest blok. Rząd w tej chwili analizuje poprawki z bloku.

(Głos z sali: Ale są takie, które odrzucamy.)

Rozumiem. Rzeczywiście, te wątpliwe należałoby od razu... Dobrze.

Kto jest za przyjęciem poprawki dziesiątej, która budzi kontrowersje? (5)

Kto jest przeciw? (1)

Kto wstrzymał się od głosu? (1)

Poprawka uzyskała poparcie. Nie będziemy już nad nią głosować w bloku, bo została przyjęta teraz. Była to poprawka pana senatora Łęckiego.

Bardzo proszę.

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

Poprawkę jedenastą rząd przyjmuje.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, wystarczy tylko tak.

Poprawka dwunasta?

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Kolejną poprawkę dwunastą rząd przyjmuje.)

Tak. A poprawka trzynasta?

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Rząd przyjmuje poprawkę trzynastą.)

Tak. Czternasta?

(Głos z sali: Tutaj jest pytanie.)

Jeśli są wątpliwości, to proszę pytać, bardzo proszę.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Tutaj mamy pytanie nie dlatego, że kwestionujemy tę poprawkę. Chodzi o to, czy będzie to zgodne z kodeksem karnym?

Przewodniczący Marian Noga:

Pan mecenas, bardzo proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Zgodnie z kodeksem karnym nie ma przestępstw przeciwko ochronie środowiska, lecz są przestępstwa przeciwko środowisku i tylko z tego powodu.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękujemy. To była poprawka czternasta.

Jurek która następna?

(Senator Jerzy Suchański: Następna jest osiemnasta.)

Poprawka osiemnasta.

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

Poprawkę osiemnastą rząd przyjmuje.

Przewodniczący Marian Noga:

Tak, dobrze.

(Głos z sali: Przepraszam, ale mam uwagę do sformułowania „rząd przyjmuje”.)

Znaczy popiera. Ten skrót myślowy i eufemizm rozumiemy już od dawna.

Teraz poprawka dwudziesta piąta. Czy rząd ją popiera czy nie?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Popiera, dobrze.

Teraz poprawka dwudziesta dziewiąta.

(Głos z sali: Trzydzieści, trzydzieści jeden, trzydzieści dwa.)

Teraz dwudziesta dziewiąta.

(Głos z sali: Dwadzieścia dziewięć, trzydzieści, trzydzieści jeden, trzydzieści dwa.)

Może pan spojrzeć od razu na cztery poprawki pod rząd: dwudziestą dziewiątą, trzydziestą, trzydziestą pierwszą i trzydziestą drugą. Tak panie mecenasie?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie, na razie sprawdzamy, jakie poprawki będą w tym bloku.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Dobrze. Czy rząd popiera, czy nie? Aha, na razie trwa narada. Jaka jest decyzja, jaki werdykt? Chodzi o poprawkę dwudziestą dziewiątą.

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

Poprawka dwudziesta dziewiąta dotyczy art. 39 ustawy matki, gdzie chodzi o wprowadzenie jednostek certyfikujących. Rząd proponuje w ogóle skreślić tę poprawkę.

(Przewodniczący Marian Noga: Po prostu nie popieracie poprawki.)

Nawet nie chodzi o poprawkę redakcyjną, zgłoszoną przez Biuro Legislacyjne, tylko w ogóle o skreślenie w projekcie ustawy.

(Przewodniczący Marian Noga: A, nowa wersja tej poprawki.)

Głównie chodzi o skreślenie tej poprawki.

(Głos z sali: Chodzi o przywrócenie stanu pierwotnego z ustawy matki.)

Przewodniczący Marian Noga:

Czyli w związku z tym jak według państwa brzmiałaby ta poprawka?

(Głos z sali: Skreśla się.)

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Skreśla się.)

Skreśla się artykuł...

(Głos z sali: Art. 1, zmiana dwudziesta czwarta w art. 39 ust. 7 pkt 2 tak?)

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

W ogóle nie byłoby zmiany dwudziestej czwartej do art. 39. W ogóle nie wnosimy zmian do art. 39 ust. 1 pkt 2 ustawy matki.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Mecenasie, teraz jest propozycja dalej idąca. Biuro Legislacyjne?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Jest to poprawka o charakterze merytorycznym. Proponowałbym więc, Panie Przewodniczący, aby ją wyłączyć z rozpatrywania...

Przewodniczący Marian Noga:

Wyłączyć ją w ogóle i wrócić na końcu do tej sprawy?

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Dokładnie tak.)

Dobrze. wyłączamy poprawkę trzydziestą do odrębnej dyskusji na końcu.

(Głos z sali: Dwadzieścia dziewięć.)

Dwudziestą dziewiątą, przepraszam.

Poprawka trzydziesta, proszę o stanowisko rządu.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

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

O ile dobrze pamiętam, jest to kwestia przywołania ust. 1 zamiast ust. 2. Propozycja jest chyba do przyjęcia.

Przewodniczący Marian Noga:

Rząd popiera, dobrze.

Poprawka trzydziesta pierwsza?.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Tu już jest pewna konsekwencja.)

Rozumiem, że popieracie.

Poprawka trzydziesta druga?

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Podobna sprawa.)

Dobrze, rozumiem. Teraz jest, Panie Senatorze?

(Głos z sali: Teraz jest czterdzieści cztery.)

Poprawka czterdziesta czwarta. Proszę o stanowisko rządu w sprawie poprawki czterdziestej czwartej.

(Głos z sali: A potem będzie od czterdzieści osiem do pięćdziesiąt trzy.)

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Akceptujemy poprawkę czterdziestą czwartą.)

Dobrze, dziękuję.

Teraz jest ciąg poprawek: czterdziesta ósma, czterdziesta dziewiąta, pięćdziesiąta, pięćdziesiąta pierwsza, pięćdziesiąta druga, pięćdziesiąta trzecia.

Bardzo proszę, po kolei.

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

Akceptujemy poprawkę czterdziestą ósmą.

(Przewodniczący Marian Noga: Dobrze, dziękuję.)

Jeśli chodzi o poprawkę czterdziestą dziewiątą, to nie wiem, czy jest zasadne powołanie się na ust. 1–6, gdzie jest mowa o kasach rejestrujących.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, spytamy Biuro Legislacyjne.

Proszę, Panie Mecenasiu, ma pan głos.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Dziękuję uprzejmie.

Wysoka Komisjo, omawiany przez nas przepis naszym zdaniem powinien odwoływać się do ust. 1–6, nie zaś do ust. 1–4, jak w poprzednim brzmieniu, kiedy odpowiedni przepis omawianej ustawy składał się z pięciu ustępów i ust. 5 odwoływał się do pozostałych. Jest to logiczna konsekwencja zmian wprowadzonych przez Sejm.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko rządu?

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

Mam tylko taką uwagę, że w ust. 5, do którego się mamy odwoływać, jest mowa o zmianie w programach kas rejestrujących, które to zmiany wymagają uzyskania pozytywnej opinii ministra właściwego do spraw finansów. To nie ma związku z odwołaniem się w ust. 6. Stąd nasza sugestia.

Przewodniczący Marian Noga:

Jeszcze raz pytam pana mecenasa Magdę. Proszę, Panie Mecenasiu.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wydaje mi się, że można przyjąć argumentację, jaką zaprezentował pan dyrektor i nie wprowadzać tej zmiany.

Przewodniczący Marian Noga:

Nie wprowadzać, dobrze. Czyli nie ma poprawki czterdziestej dziewiętej. Teraz poprawka pięćdziesiąta. Panie Dyrektorze?

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

Przyjmujemy poprawkę pięćdziesiątą.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję. Znaczący, rząd akceptuje?

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Akceptuje, tak.)

Akceptuje. Poprawka pięćdziesiąta pierwsza.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Rząd akceptuje poprawkę pięćdziesiątą pierwszą.)

Dziękuję. Poprawka pięćdziesiąta druga?

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Akceptujemy.)

Dziękuję. Jeszcze pięćdziesiąta trzecia.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: To jest kwestia rozdziału.)

Jeśli są wątpliwości, proszę mówić.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Momencik, sprawdzimy, bo to tak strasznie szybko się dzieje.)

(Głos z sali: Pięćdziesiąt pięć do pięćdziesiąt dziewięć.)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie przyspieszamy, po prostu pracujemy tak, jak umiemy.

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

Rozumiem, że propozycja Biura Legislacyjnego zmierza do tego, żeby tylko uchylić rozdział 2a bez podawania tytułu.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze. Rząd tę poprawkę popiera?

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Popiera, tak.)

Popiera.

(Głos z sali: Pięćdziesiąt pięć do pięćdziesiąt dziewięć.)

Poprawki od pięćdziesiątej piątej do pięćdziesiątej dziewiętej.

Bardzo proszę, po kolei, najpierw poprawka pięćdziesiąta piąta.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Popieramy.)

Dziękuję. Poprawka pięćdziesiąta szósta.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Popieramy pięćdziesiątą szóstą.)

Dziękuję. Poprawka pięćdziesiąta siódma.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Popieramy.)

Rząd popiera, dziękuję. Poprawka pięćdziesiąta ósma jest trochę dłuższa.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Tak, popieramy.)

Popiera. Poprawka pięćdziesiąta dziewiąta.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: „Prowadzenia pojazdu” – popieramy.)

Dziękuję. Teraz...

(Głos z sali: Teraz od sześćdziesiąt dwa do sześćdziesiąt sześć.)

Teraz poprawki od sześćdziesiątej drugiej do sześćdziesiątej szóstej. Oczywiście będziemy je rozpatrywać po kolei.

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

Wszystkie popieramy.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję. Koniec?

(Głos z sali: Już koniec.)

Dobrze.

Teraz dla państwa senatorów powtórzę, nad czym będziemy głosować, bo robiłem sobie bardzo dokładne notatki. Będziemy głosować łącznie nad poprawkami trzecią, piątą, jedenastą...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Poprawka dziesiąta została przegłosowana, żeby sprawa była jasna.

Dalej nad poprawkami: dwunastą, trzynastą, czternastą, osiemnastą, dwudziestą piątą – nad dwudziestą dziewiątą na razie nie, za chwilę będziemy o tym dyskutować – trzydziestą, trzydziestą pierwszą, trzydziestą drugą, czterdziestą czwartą, czterdziestą ósmą – jeśli ktoś ma zapisaną czterdziestą dziewiątą to nie, bo rząd się wycofał, a nie, zostaje – pięćdziesiątą, pięćdziesiątą pierwszą, pięćdziesiątą drugą, pięćdziesiątą trzecią, pięćdziesiątą piątą, pięćdziesiątą szóstą, pięćdziesiątą siódmą, pięćdziesiątą ósmą, pięćdziesiątą dziewiątą, sześćdziesiątą drugą, sześćdziesiątą trzecią, sześćdziesiątą czwartą, sześćdziesiątą piątą i sześćdziesiątą szóstą. Wszystkie te poprawki przejmują ją i poddają je pod głosowanie.

Kto jest za przyjęciem tego bloku poprawek?

Poprawki zostały przyjęte jednogłośnie.

Może wrócimy do poprawki, którą wyłączyliśmy.

(Głos z sali: Dwadzieścia dziewięć.)

To jest poprawka dwudziesta dziewiąta. Wprawdzie zostały nam jeszcze inne poprawki, ale ponieważ zaczęliśmy nad nią już dyskutować, dokończmy.

Jeszcze raz pan mecenas. Jakie jest stanowisko Biura Legislacyjnego?

(Głos z sali: Nie, nie, tam...)

(Głos z sali: Proponowaliśmy, żeby w ogóle ją wykreślić.)

Tak, ale pan mecenas ewentualnie miałyby teraz powiedzieć, czy nie koliduje to z innymi ustawami i w ogóle jakie jest stanowisko Biura Legislacyjnego. Tak zrozumiałem, Panie Mecenasie. Teraz pan ma głos.

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Jeśli pan przewodniczący...)

Tak uważam. Bardzo proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Oczywiście z szacunkiem.

Wysoka Komisjo, chciałbym zwrócić uwagę na zmiany które zostały wprowadzone do rozdziału 7 ustawy o transporcie drogowym „Warunki i tryb uzyskiwania certyfikatów kompetencji zawodowych”. W obecnym stanie prawnym, zgodnie z art. 38 ust. 2, minister właściwy do spraw transportu wyznacza jednostkę certyfikującą akredy-

towaną zgodnie z odrębnymi przepisami, przy której działają komisje egzaminacyjne. Jednostka ta wydaje certyfikat kompetencji zawodowych i prowadzi centralny rejestr tych certyfikatów. Oznacza to, że mamy do czynienia z jednym podmiotem. Zmiany wprowadzone w tym zakresie zmierzają do tego, aby minister właściwy do spraw transportu wyznaczał jednostki certyfikujące akredytowane zgodnie z odrębnymi przepisami. Pomiędzy tymi podmiotami istniałaby więc swoista konkurencja. Stosowna zmiana w art. 39 ust. 1 pkt 2, o której rozmawialiśmy i co do której proponowaliśmy zmianę o charakterze redakcyjnym, jest konsekwencją zmiany, którą omówiłem.

Pozwolę sobie na tym zakończyć, uznając, że rząd przedstawi stosowną argumentację zmierzającą do powrotu do obecnego stanu prawnego.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo proszę przedstawicieli rządu. Kto z państwa? Widzę, że zgłasza się pan dyrektor.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Skąd bierze się nasza propozycja przywrócenia stanu pierwotnego? Dlaczego jedna jednostka certyfikująca? To nie jest kwestia konkurencji, bo certyfikat kompetencji zawodowych jest dokumentem państwowym, który jest wydawany na bazie dyrektywy nr 96/78 Unii Europejskiej. Stanowisko Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej jest również takie samo. Jest mowa o jednej jednostce certyfikującej. Tu jest rozdzielony temat szkolenia. Szkolić może każdy, ale jest jedna jednostka certyfikująca, która prowadzi rejestr.

Chciałbym zwrócić uwagę na jedną rzecz. Dzięki temu, że jest jeden scentralizowany rejestr certyfikatów, do którego ma dostęp każdy podmiot wydający licencję, czyli minister właściwy do spraw transportu oraz starosta, w sposób naturalny jest eliminowana możliwość fałszowania tych dokumentów. Każdy, również przedsiębiorca, może sprawdzić, czy przyjmowany do pracy kierowca faktycznie ma certyfikat kompetencji zawodowych.

Certyfikat kompetencji zawodowych jest dokumentem, który zgodnie z traktatem akcesyjnym będzie upoważniał Polaków, posiadających ten dokument zdobyty w takiej właśnie formule, do podjęcia pracy na Zachodzie. Jest to dokument dopuszczający do zawodu osobę fizyczną. Jest on honorowany zgodnie z traktatem akcesyjnym. My honorujemy ich dokumenty, oni mają honorować nasze dokumenty. Stąd nasza duża ostrożność, żeby nie zmieniać tego zapisu. Wszędzie, w Belgii, Niemczech, Francji, Anglii, mimo bardzo liberalnej polityki, certyfikowanie, czyli egzaminowanie, jest przeprowadzane przez jednostkę centralną, jedną w całym kraju. Stąd bierze się nasza atencja do pozostawienia tego zapisu w dotychczasowym brzmieniu.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Czy są uwagi w tej sprawie?

(*Senator Jerzy Suchański: Przejmujemy tę poprawkę?*)

Tak, przejmujemy.

(*Senator Jerzy Suchański: Przejmiemy.*)

Ty przejmiesz?

(*Senator Jerzy Suchański: Przejmę.*)

Pan senator Suchański przejmuje tą poprawę, w związku z tym głosujemy.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Jeszcze trzeba sformułować poprawkę.

(*Głos z sali: Z formalnego punktu widzenia dotyczy to skreślenia poprawki zgłoszonej w pktach 23 i 24.*)

W ogóle skreślenia, tak?

(*Głos z sali: Tak.*)

Czyli poprawka będzie miała zupełnie inne brzmienie niż podane przez pana mecenasa. Jak będzie brzmiał ten punkt po przekształceniu?

(*Głos z sali: W ogóle go skreślamy.*)

Chodzi o skreślenie zmiany dwudziestej czwartej w art. 1, tak mam rozumieć?

(*Głosy z sali: Pkt 24. Pkty 23 i 24.*)

Proszę, pan mecenas pomoże nam tutaj legislacyjnie.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Pan dyrektor słusznie zauważył, że zmierzając do przyjęcia tej poprawki należy w art. 1 ustawy skreślić zmianę dwudziestą trzecią i dwudziestą czwartą. Rozpatrywanie poprawki Biura Legislacyjnego stanie się bezprzedmiotowe.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. Głosujemy za skreśleniem zmiany dwudziestej trzeciej i dwudziestej czwartej. Jest to poprawka pana Suchańskiego.

Kto z państwa senatorów jest za?

Poprawka została przyjęta jednogłośnie w brzmieniu, jakie zgłosił pan senator Suchański.

Powracamy do poprawek merytorycznych, czyli musimy wrócić do poprawki czwartej. Tak, Panie Mecenasie?

(*Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Tak. Poprawki pierwsza i druga już były, chyba poprawka czwarta?*)

Właśnie mówię, wracamy do poprawki czwartej.

(*Głos z sali: Teraz zaczynamy od poprawki czwartej.*)

Bardzo proszę, może pan mecenas omówi, choć są to poprawki merytoryczne i państwo bardziej będą...

(*Głos z sali: O to chodzi.*)

Pan mecenas wyjaśni, o co chodzi.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka ma charakter czysto legislacyjny. Mianowicie nie jest konieczne precyzowanie, iż w przepisie, o którym mowa, określone pojęcia zostały użyte w rozumieniu odpowiednich ustaw z dwóch powodów. Po pierwsze dlatego, że pojęcie „od-

padów komunalnych” i „nieczystości ciekłych” zostało zdefiniowane tylko i wyłącznie w jednej ustawie. Po drugie dlatego, że pojęcie „przedsiębiorcy” jest używane powszechnie bez doprecyzowania, że chodzi o to pojęcie w rozumieniu ustawy – Prawo działalności gospodarczej. Należałoby doprecyzować wtedy, gdyby to pojęcie było niejasne, a oczywiście tak nie jest, albo też pojęcie „przedsiębiorcy” byłoby użyte w rozumieniu innych ustaw, które na potrzeby tych ustaw inaczej definiują pojęcie przedsiębiorcy. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko rządu.

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

Stanowisko rządu jest pozytywne, tylko należy powiedzieć o jednej rzeczy. Otóż trzeba być w tym momencie konsekwentnym. W projekcie ustawy skierowanym do Sejmu oczywiście było tak, jak proponuje Biuro Legislacyjne Sejmu.

(Głos z sali: Senatu. Nasze biuro.)

Senatu, przepraszam.

Jednak w trakcie prac w Sejmie zaproponowano doprecyzowanie. Stąd między innymi znalazło się to powołanie na ustawę. Konsekwentnie w kolejnych punktach są takie powołania, między innymi w zmianie dwudziestej siódmej, w dwudziestej siódmej propozycji poprawek...

(Głos z sali: Jest tego więcej, tak.)

...i w zmianie dotyczącej art. 92 ustawy, to jest w punkcie...

(Głos z sali: Pkt 45, tak?)

Nie, w pkt 43. Dlatego Biuro Legislacyjne Sejmu zobowiązało stronę rządową do doprecyzowania przepisów, za które będą nakładane kary administracyjne. Trzeba więc to przyjąć konsekwentnie. Albo rezygnujemy ze wszystkich przywołań ustaw...

Przewodniczący Marian Noga:

Albo doprecyzowujemy w pkt 1.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Może ktoś z państwa senatorów?

Pan mecenas chce wyjaśnić. Bardzo proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Chciałbym wyjaśnić, ponieważ w jednym nie zrozumiałem pana dyrektora. Czy chodzi o zmianę czterdziestą trzecią w art. 1 ustawy? Jeżeli tak, to w tym przepisie nie ma ani jednego powołania. Nie wiem, czy dobrze zrozumiałem pana dyrektora?

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: W opinii Biura Legislacyjnego nie ma przywołania, ale jest w projekcie uchwalonej ustawy.)

Właśnie posługuję się ustawą uchwaloną przez Sejm. W zmianie czterdziestej trzeciej w art. 1 nie ma powołania na żadną ustawę. W związku z tym nie wiem, czy dobrze zrozumiałem pana dyrektora, ponieważ w tym punkcie nie ma żadnego powołania.

(Przewodniczący Marian Noga: Druk pomarańczowy.)

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: To jest pkt 45 projektu ustawy.)

(Głos z sali: No, jest, cała masa.)

Zgoda. Tylko że w zmianie czterdziestej piątej w art. 1 mamy do czynienia – choć też będziemy tutaj proponowali stosowną zmianę – z powołaniem się na ustawę. W związku z tym konieczne jest przywołanie zarówno daty jej uchwalenia, jak i poszczególnych organów promulgacyjnych. Natomiast nie ma tutaj definiowania żadnego pojęcia. W związku z tym wydaje mi się, że możemy co najwyżej mówić o analogii do pktu 27, w którym również proponujemy stosowną zmianę.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Dobrze, w porządku.)

Przewodniczący Marian Noga:

W porządku, stanowisko pozytywne.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Stanowisko pozytywne.)

Dobrze. Przejmuję tę poprawkę.

Kto jest za przyjęciem poprawki czwartej?

Poprawka została przyjęta jednogłośnie.

Teraz poprawka szósta.

Najpierw stanowisko rządu, czy jeszcze pan mecenas?

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Może wcześniej rząd.)

Dobrze, chyba że stanowisko rządu jest pozytywne, to jest poprawka merytoryczna.

(Głos z sali: Dokładnie, musisz zabrać głos.)

Stanowisko jest pozytywne, Panie Ministrze Kaczmarek?

(Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek: Nie, nie.)

Absolutnie niepozytywne, tak?

Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek:

Absolutnie negatywne. Jeśli chodzi o poprawkę szóstą, skreślenie pktu 3 powoduje, że luka, jaka obecnie występuje między jednymi przewozami a drugimi, dalej będzie się zwiększała, dlatego dodanie pktu 3 jest niezbędne.

Przewodniczący Marian Noga:

Teraz będziemy analizować.

Proszę, pan mecenas.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Pozwolę sobie mieć inne zdanie niż pan minister. W obecnej ustawie pojęcie transportu drogowego jest słusznie definiowane jako krajowy transport drogowy i międzynarodowy transport drogowy, czyli wykonywanie określonej działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego. W brzmieniu uchwalonym przez Sejm natomiast przez to określenie należy również rozumieć każdy przejazd drogowy wykonywany przez przedsiębiorcę w stosunku do podstawowej działalności gospodarczej.

Chciałbym zwrócić uwagę na pewną niekonsekwencję. Mianowicie jeżeli w pkt 3 jest mowa o tym, iż określenie to obejmuje każdy przejazd drogowy wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do podstawowej działalności gospodarczej, to tak pojmowana definicja pozostaje w sprzeczności z definicją krajowego transportu drogowego i międzynarodowego transportu drogowego, które są definiowane tylko i wyłącznie jako podejmowanie i wykonywanie określonej działalności gospodarczej.

Ustawa niezależnie od tego definiuje w pkt 4 zarówno obecnie, jak i w brzmieniu uchwalonym przez Sejm pojęcie niezarobkowego przewozu drogowego i tam właśnie powinna być – i słusznie, że jest – mowa o tym, że jest to każdy przejazd pojazdu po drogach publicznych wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do jego podstawowej działalności gospodarczej.

Wprowadzenie zmiany w definicji transportu drogowego spowoduje więc zasadniczą niespójność w tej ustawie.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. Dobrze.
Proszę.

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Połec:

Z kolei pozwolę sobie nie do końca zgodzić się z panem mecenasem z jednego powodu. Wyjdźmy od początku tej ustawy: celem regulacji jest zdefiniowanie tego, co jest transportem drogowym, a wszystko, co nie mieści się w definicji transportu drogowego, jest przewozem na potrzeby własne.

W jakiej sytuacji natomiast znalazły się organy kontroli w chwili obecnej? Popatrzmy na definicję w pkt 4 niezarobkowego przewozu drogowego: żeby coś było przewozem na potrzeby własne, wszystkie wyszczególnione tu warunki muszą być spełnione łącznie. I oto znaleźliśmy się w sytuacji, że kiedy organ kontrolny zatrzymuje pojazd, okazuje się, że jeśli wymienione tutaj cztery warunki nie są spełnione łącznie, przewóz nie może być zakwalifikowany jako przewóz na potrzeby własne, a jednocześnie nie jest przewozem, nie jest transportem drogowym.

W tym momencie powstała bardzo poważna luka w prawie, którą nasi przedsiębiorcy umiejętnie wykorzystali i z punktu widzenia organów kontroli są poza regulacjami ustawy. Pojazd – czy to samochód użytkowany do przewozu osób czy samochód ciężarowy do przewozu towarów – jeździ i okazuje się że w zasadzie nie wiadomo, o co można spytać, bo jego użytkownik nie musi posiadać licencji, nie musi być objęty regulacjami przewozu na potrzeby własne, czyli na przykład nie ma opłaty za korzystanie z dróg krajowych.

(*Głos z sali: Nie ma iunctim.*)

Słowem, nie ma sankcji, nie ma możliwości kontroli. Właśnie celem modyfikacji pktu 3 było stworzenie takiej sytuacji, aby jeśli dany przewóz nie mieści się w pojęciu przewozu na potrzeby własne, bo nie spełnia łącznie tych czterech wyszczególnionych warunków, automatycznie to oznaczało, że musi to być transport drogowy, czyli tworzymy pewne obligo dla przedsiębiorcy: musisz mieć licencję, musisz mieć certyfikat kompetencji zawodowych, czyli nie ma luki, nie ma przewozu, który nie wiadomo jak zakwalifikować w kategoriach ustawy.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan mecenas mówi, że to nie jest *a contrario*.
Bardzo proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Panie Przewodniczący, jest to swoiste *a contrario*. Chciałbym zwrócić uwagę, że ta luka jest naprawiona w wyniku zmiany art. 3 ust. 2. Mamy tam sformułowanie, iż do przewozów drogowych wykonywanych w ramach powszechnych usług pocztowych, w ramach usług polegających na przewozie odpadów komunalnych lub nieczystości ciekłych, w szczególności przez podmioty niebędące przedsiębiorcami, stosuje się przepisy ustawy dotyczące niezarobkowego przewozu drogowego. Tak więc do podmiotów, o których mówił pan minister, te określone regulacje będą miały zastosowanie.

(*Głos z sali: Dobrze...*)

W związku z tym jestem głęboko przekonany, że w wyniku przyjęcia takiej, a nie innej definicji transportu drogowego powodujemy zasadniczą spójność w systemie prawa.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo proszę.

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Połec:

Ostatnie zdanie. Z prawdziwą rozkoszą zgodziłbym się ze zdaniem pana mecenasa, gdyby nie jedna rzecz. Jeśli chodzi o ust. 2 w projektowanym art. 1 uchwalonej ustawy, to zwróćmy uwagę, że odnosi się on do powszechnych usług: pocztowych – nie o to chodzi, do przewozu odpadów komunalnych – nie o to chodzi oraz do podmiotów niebędących przedsiębiorcami. Ale właścicielami pojazdów, które my zatrzymujemy, są przedsiębiorcy, podmioty, które prowadzą działalność gospodarczą. Ta luka niestety nie jest więc wypełniana, bo to są przedsiębiorcy.

Jednak charakter przewozu stwierdzonego na drodze nie pozwala nam zakwalifikować go ani jako przewozu na potrzeby własne, ani jako transportu drogowego, czyli z punktu widzenia organów państwa jesteśmy bezradni.

(*Przewodniczący Marian Noga: To ja...*)

Przepraszam, Panie Przewodniczący, ostatnie zdanie. Dochodzi do tego, że przewoźnicy, którzy lokują się w tej istniejącej dziurze w prawie, potrafią później pisać listy żądając przeprosin za to, że zostali zatrzymani przez organ kontroli, co świadczy o tym, jaka to jest patologia.

Przewodniczący Marian Noga:

Przede wszystkim chcę dyskutować senatorowie.
Pan senator Plewa, bardzo proszę.

Senator Sergiusz Plewa:

Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, popieram propozycję rządu. Wydaje mi się, że nie może być dowolności, nie może być domysłów. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Z dzisiejszej dyskusji wynika, że rząd chce jak gdyby uszczelnić prawo, a pan mecenas chciał jakby rozluźnić, żeby nie wchodzić w szczegóły.

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Absolutnie nie, Panie Przewodniczący.)

Nie? Rząd twierdzi, że tak.

(Głos z sali: Tylko pan mecenas mówił, że to już jest rozstrzygnięte przez...)

Ale właśnie rząd twierdzi, że nie.

Proszę, pan minister Kaczmarek.

Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek:

Wielce Szanowny Panie Przewodniczący! Państwo Senatorowie!

Mamy już ponad tysiąc dwieście odwołań od decyzji i mamy już znakomite doświadczenie, co znaczy niedoprecyzowanie czegokolwiek w ustawie. Pan senator Plewa znakomicie to przedstawił.

Ustawa nie może stwarzać dowolności. Niektórzy prawnicy z tego dobrze żyją i dlatego...

Ustawa musi być szczelna, żebyśmy mieli jasne decyzje. Główny inspektor jest drugim organem, mamy więc tutaj wielkie problemy z interpretacją. Dlatego nowelizacja tej ustawy ma na celu...

Przewodniczący Marian Noga:

Użyłem pewnego skrótu myślowego, że państwo uszczelniają. Może inaczej, ja tej poprawki nie przejmę. Czy ktoś z państwa senatorów chciałby ją przejąć?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie. Pan senator Plewa popiera rząd, to znaczy że nie poprawkę szóstą. Proszę nie przejmować, Panie Senatorze, jeżeli chce pan poprzeć.

Czy ktoś chce przejąć poprawkę szóstą? Nie. Nie ma poprawki.

Idziemy dalej, poprawka siódma. Stanowisko rządu? Bardzo proszę.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pozytywne, do przyjęcia.

Głosujemy. Oczywiście przejmuję tę poprawkę.

Kto jest za poprawką siódmą?

Dziękuję. Poprawka przeszła jednogłośnie.

Poprawka ósma. Stanowisko rządu?

Proszę, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Chciałbym tu zwrócić uwagę na jedną sprawę merytoryczną. W opinii pana mecenasa jest mowa, że przystanek jest określony w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Tak, ale pan mecenas nie zauważył jednej rzeczy, że poza tym dodatkowo dodajemy informację o rozkładzie jazdy z uwzględnieniem godzin odjazdów środków transportowych przewoźnika drogowego uprawnionego do korzystania z tego miejsca. To jest doprecyzowanie dla wygody klienta. Reasumując, na przystanku musi być odpowiednia tabliczka z rozkładem jazdy, z której klient będzie korzystał, czyli ma wiedzieć, kiedy są odjazdy pojazdów i jaki to jest przewoźnik. To jest dla wygody pasażera. Sądzę, że to jest istotny element polityki związanej z komunikacją zbiorową.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator Plewa chciałby zabrać głos w tej sprawie. Bardzo proszę.

Senator Sergiusz Plewa:

Mam pytanie, choć nie wiem jak to ująć, czy można to sprecyzować. Hieny tak-sówkowe na lotnisku, na Dworcu Centralnym – proszę państwa, walczymy z tym od wielu, wielu lat i w dalszym ciągu to niestety funkcjonuje. Jak zrobić, żeby prawnie tego zakazać? Niektórzy mówią, że tam są byli policjanci, jacyś tam byli wpływowi, naciągają niewinnych ludzi. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

To wykracza trochę poza tę poprawkę. Problem jest, nie unikniemy tego, ale to nie jest ta poprawka.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Tu chodzi o przystanek w ramach komunikacji regularnej, gdzie jest określone, że są to autobusy bądź samochody osobowe...

Przewodniczący Marian Noga:

Może pan mecenas Magda powie, jaka była intencja Biura Legislacyjnego. Uprzejmie proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Intencja była taka, aby nie tworzyć stale pojawiającej się w systemie prawa nadregulacji. Niedługo będziemy definiować pojęcie budynku, drzewa, krzewu, chodnika.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. Idea była taka, żeby nie było nadregulacji, ale państwo twierdzą, że tutaj jest to konieczne z punktu widzenia merytorycznego.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

To jest kwestia pewnego doprecyzowania, które z punktu widzenia funkcjonowania transportu zbiorowego wydaje mi się potrzebne.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem. W związku z tym składam oświadczenie, że nie przejmuję poprawki ósmej. Może ktoś z państwa senatorów przejmie poprawkę ósmą?

(Głos z sali: Oświadczenie, że nie przejmuję?!)

Dobrze, nie ma poprawki ósmej, bo żaden z senatorów jej nie przejął.

Poprawka dziewiąta.

Stanowisko rządu? Bardzo proszę, pan dyrektor.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Jeżeli chodzi o poprawkę w lit. f, czyli o uchyleniu pktu 21, była tam mowa o sytuacji kryzysowej. Podczas prac w Sejmie ta sytuacja kryzysowa została wykreślona, ponieważ legislator sejmowy stwierdził, że jest to poprawka niekonstytucyjna.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, nie będziemy prowadzić dalszych sporów. Ja nie przejmuję tej poprawki. Kto przejmie poprawkę dziewiątą? Nikt. Nie ma poprawki.

Idziemy dalej. Poprawka piętnasta, dobrze mówię?

(Głos z sali: Dwunasta.)

Poprawka dwunasta nie, już nad nią głosowaliśmy w bloku. Przynajmniej ja mam to odhaczone.

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Przepraszam, Panie Przewodniczący, czy jeszcze na sekundę mogę powrócić do poprawki dziewiątej?)

Przepraszam, pan mecenas jeszcze wraca do poprawki dziewiątej. Ponieważ na razie nikt jej nie przejął, nie było żadnego głosowania.

Bardzo proszę, Panie Mecenasie.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Jeżeli mogę, chciałbym wyjaśnić intencję Biura Legislacyjnego. Mianowicie art. 1, pkt 2 lit. f, uchylił pkt 21, który definiował pojęcie „sytuacji kryzysowej na rynku transportowym”. Mimo to w art. 10 ust. 4 ustawy o transporcie drogowym wystę-

powanie tej sytuacji uważa się za przyczynę odmowy udzielenia licencji przez okres sześciu miesięcy od dnia uznania sytuacji za kryzysową, jak również ograniczenia liczby określonych zezwoleń zagranicznych.

W związku z tym uważamy, że jeżeli mamy do czynienia z reglamentacją działalności gospodarczej przy powołaniu się na określoną przesłankę o charakterze nieostrym, to powinna być ona zdefiniowana. Sejm zachował się w sposób niekonsekwentny. Mianowicie z jednej strony uchylił definicję, z drugiej zaś zachował ją w innych przepisach prawa. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo proszę, pan dyrektor.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Tutaj zgadzam się z argumentacją pana legislatora. Należy po prostu wyczyścić tę...

Przewodniczący Marian Noga:

Czyli wracamy jednak do poprawki dziewiątej. Stanowisko rządu jest pozytywne?

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Skreślamy i tu, i tam w konsekwencji tego, że odmawia się udzielenia licencji na okres sześciu lat, To skreślenie jest jakby konsekwencją...

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, rozumiem. Skoro takie jest stanowisko rządu, przejmuję poprawkę dziewiątą, poprawkę Biura Legislacyjnego.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wydaje mi się, że nastąpiło pewne nieporozumienie, ponieważ mówiłem tylko o przywróceniu definicji, nie zaś o dalszej zmianie w innych przepisach. Innymi słowy, Biuro Legislacyjne proponuje, aby skreślić lit. f, co będzie oznaczało powrót do obecnego stanu prawnego.

Przewodniczący Marian Noga:

O.K., dobrze. Proszę o stanowisko rządu jednym słowem: tak czy nie?

(*Głos z sali:* To w sytuacji kryzysowej. A jak jest bez sytuacji kryzysowej?)

Czyli byłaby to jeszcze inna poprawka.

(*Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:* W takim razie proponuję, żebym przygotował tę poprawkę panu przewodniczącemu na posiedzenie...)

Zróbmy tak, jak robimy dość często. W tej chwili w ogóle nie analizujemy tej poprawki. Jeżeli stanowisko rządu w stosunku do zmodyfikowanej poprawki będzie pozytywne, proszę porozumieć się z Biurem Legislacyjnym. Wprawdzie mnie nie będzie na tym posiedzeniu, ale będzie pan senator Suchański, który zgłosiłby w czasie posiedzenia plenarnego taką poprawkę, żeby ona rzeczywiście – jak to pan eufemistycznie nazwał – czyściła te niejasne problemy w ustawie. Czyli na razie nie ma tej poprawki, Panie Mecenasiu?

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Tak.)

Teraz poprawka piętnasta. Proszę o stanowisko rządu.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Jeżeli można krótko, to tak lub nie. Jeżeli musi być długo, to długo.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Aha, rząd szuka w ustawie.

(Głos z sali: Tymczasem może pan mecenas powiedziałby o co chodzi.)

Czy jest potrzebne wyjaśnienie Biura Legislacyjnego idei tej poprawki?

(Głos z sali: Nie.)

Państwo się naradzają, rozumiem.

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

Rząd proponuje tę poprawkę odrzucić z uwagi na to, że stanowi to określenie nie tylko w tej ustawie, czyli w ustawie o transporcie drogowym, ale również w ustawie – Prawo o ruchu drogowym w tym zakresie.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, w takim razie intencja Biura Legislacyjnego. Proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Intencją Biura Legislacyjnego nie było skreślanie przesłanek określonych w przepisach prawa o ruchu drogowym. Najlepiej te intencje wyjaśnia materiał porównawczy. Mianowicie w art. 6 ust. 1 stanowi się, że licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówką udziela się przedsiębiorcy jeżeli: po pierwsze, spełnia wymagania określone w art. 5 ust. 3 pkt 1 i 5 ustawy, po drugie, zatrudnieni przez niego kierowcy oraz sam przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy lit. a – spełniają wymagania określone w przepisach prawa o ruchu drogowym. Tak jest obecnie.

Tu natomiast w lit. a zostało dodane do sformułowanie: „spełnia wymagania określone w przepisach ustawy”, mimo że w pkt 1 jest mowa o spełnianiu wymagań określonych w art. 5 ust. 3 pkt 1 i 5. Zachodzi więc niewątpliwa sprzeczność pomiędzy pkt 1 a pkt 2 lit. a. Skreślenie lit. a oznacza, że będziemy mieli do czynienia jedynie z wymaganiami określonymi w przepisach prawa o ruchu drogowym.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo proszę o stanowisko rządu po wyjaśnieniach intencji biura.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Jeśli można, intencją wprowadzenia tego zapisu był fakt, że z ustawy – Prawo o ruchu drogowym wycofujemy pojęcie „świadectwo kwalifikacji”, a wprowadzamy go do ustawy o transporcie drogowym. Pojęcie „prawo jazdy” jako takie pozostaje nadal w przepisach prawa o ruchu drogowym, ale „świadectwo kwalifikacji” znika i zostaje zastąpione przez „badania lekarskie” itd., dlatego po raz wtóry przywołujemy ustawę o transporcie drogowym, czyli przepisy ustawy o transporcie drogowym i dodatkowo przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Taka była nasza intencja.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, Panie Mecenasiu.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Tę intencję oczywiście rozumiem. Jednak samo wykonanie jest po prostu błędne. Należy przywołać konkretny przepis, tak jak to czyni się w pkt 1, czyli że spełnia się wymagania określone w danym przepisie, a nie później pisać, że spełnia się wymagania określone w przepisach ustawy, a adresat ma zadawać sobie pytanie, o które wymagania chodzi. W związku z tym proponujemy...

(Głos z sali: Doprecyzować.)

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Jeżeli chodzi o wskazania konkretnych przepisów ustawy o transporcie drogowym...)

Tak.

(Głos z sali: Chyba zdejmujemy.)

Przewodniczący Marian Noga:

Odkładamy tę poprawkę. Państwo dopracują formę poprawki legislacyjnej, a w czasie debaty plenarnej pan senator Suchański zgłosi poprawkę uzgodnioną z panem mecenasem Magdą i Ministerstwem Infrastruktury.

Poprawka szesnasta. Stanowisko rządu pozytywne, negatywne, popierające, niepopierające?

(Głos z sali: Akceptujemy.)

Zaakceptowana. Przejmuję tę poprawkę.

Kto z państwa senatorów jest za poprawką szesnastą?

Poprawka została przyjęta jednogłośnie.

Poprawka siedemnasta. Proszę o stanowisko rządu.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Bardzo proszę.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Rozumiem, że to jest jedna z poprawek, mających charakter konstytucyjny.

(Przewodniczący Marian Noga: Tak, to jest jedna z tych konstytucyjnych, zgadza się.)

Chciałbym, aby pan mecenas bardziej precyzyjnie powiedział, z jakich powodów uważa, że to jest poprawka niekonstytucyjna.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, Panie Mecenasie.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Zgodnie z art. 22 konstytucji ograniczenie wolności działalności gospodarczej jest dopuszczalne tylko w drodze ustawy i tylko ze względu na ważny interes publiczny. Z całą pewnością w przepisie tym nie został spełniony wymóg, aby ograniczenie to zostało ustanowione w ustawie, ponieważ art. 10 ust. 5 przewiduje, że czyni to minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia. Dlatego uważamy, że przepis ten jest niezgodny z art. 22 konstytucji.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo proszę.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Jeżeli można, kilka słów wyjaśnienia. Ta sytuacja była bardzo wnikliwie analizowana podczas prac komisji sejmowych. Nie jest to zapis tylko w tej zmianie do ustawy, ale również w ustawie matce. Powiem w skrócie, na czym polega ta problematyka.

Aby wykonywać transport międzynarodowy – bo dotyczy to li tylko i wyłącznie transportu międzynarodowego rzeczy – poza licencją, którą wydaje minister właściwy do spraw transportu, jest potrzebne tak zwane zezwolenie zagraniczne. Jest to dokument wydawany przez władze krajów obcych. Liczba tych zezwoleń, które ma w dyspozycji strona polska, minister transportu, jest ograniczona. Jest to liczba niewystarczająca do zaspokojenia wszystkich potrzeb polskich przewoźników. Jeżeli przyjęlibyśmy zasadę, o której mówił tutaj pan mecenas, że każdemu udzielimy licencji, każdemu damy zezwolenie, to polskie firmy po prostu padną. Żeby bowiem przeżyć, firma potrzebuje mieć w tej chwili w związku ze spadkiem cen mniej więcej około pięciu kursów do Niemiec. Jeżeli damy tylko trzy zezwolenia, ta firma po prostu padnie.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Dyrektorze, rozumiem, że jest to poważny problem. Na razie proponuję nie akceptować tej poprawki i jeżeli państwo dojdą do jakiegoś consensusu po dyskusji z Biurem Legislacyjnym, to pan senator Suchański na posiedzeniu plenarnym zgłosi odpowiednią poprawkę w tym czy w innym brzmieniu.

Przechodzimy do poprawki dziewiętnastej. Stanowisko rządu, proszę.

(*Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Panie Przewodniczący, jeżeli mogę, jedno słowo wyjaśnienia.*)

O poprawce dziewiętnastej czy wracamy do poprzedniej?

(*Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: O tym, że łącznie.*)

Pan mecenas ma jeszcze propozycję, aby połączyć pewne poprawki.

Proszę, Panie Mecenasie.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Tak, chodzi tutaj o zastąpienie sformułowania „wiązące Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowe” na sformułowanie „ratyfikowane przez Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowe”. Ten problem dotyczy wielu przepisów, nie tylko poprawki dziewiętnastej, ale także poprawki dwudziestej szóstej i czterdziestej drugiej. Powinny one być rozpatrywane łącznie.

Przewodniczący Marian Noga:

Łącznie, dobrze. W takim razie teraz proszę o stanowisko rządu w sprawie trzech poprawek: dziewiętnastej, dwudziestej szóstej i czterdziestej drugiej. Bardzo proszę.

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:

Reasumując, chciałbym powiedzieć, że strona rządowa jest przeciwna...

(*Przewodniczący Marian Noga: Tym trzem poprawkom?*)

...takiej regulacji. Zaraz wytłumaczę dlaczego. Nie jestem prawnikiem, ale znam to sformułowanie, rozumiem, że z ostrożności procesowej pan mecenas woli zapisać: zgodnie z ratyfikowanymi umowami. Jednak transport drogowy ma pewną specyfikę działania, w transporcie drogowym w większości przypadków występują umowy zatwierdzone, nie ratyfikowane. Oczywiście są to uzgodnienia, umowy dwustronne. Teraz powstanie taka sytuacja. Zgodnie z traktatem akcesyjnym strona polska ma niestety okres przejściowy na przewozy kabotażowe. Traktat akcesyjny oczywiście będzie umową ratyfikowaną, ale daje możliwość zmiany tej niekorzystnej dla polskich przewoźników sytuacji na bazie umów dwustronnych. One nie będą ratyfikowane, bo taka jest pragmatyka, umowy o transporcie drogowym są to umowy zatwierdzane. Są to oczywiście przepisy, które wiążą strony zgodnie z konstytucją.

Przyjęcie więc takiego zapisu przyniosłoby dość istotne negatywne konsekwencje dla polskiego transportu. Po prostu nie moglibyśmy wykonać delegacji, którą nam daje traktat akcesyjny.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator Plewa, proszę.

Senator Sergiusz Plewa:

Popieram stanowisko rządu. Taka jest prawda. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze. Nie przejmuję tej poprawki, pan senator Plewa nie przejmuje, a czy zostali państwo senatorowie przejmują? Nie ma więc poprawek dziewiętnastej, dwudziestej szóstej, czterdziestej drugiej.

Przechodzimy do poprawki dwudziestej.

Stanowisko rządu jest pozytywne, czy negatywne? Państwo się naradzają?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Dobrze, proszę.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Jeżeli można, strona rządowa jest przeciwna tej zmianie. Sytuacja jest następująca. Przedsiębiorca ma prawo wnosić o zmianę treści licencji, na przykład w treści licencji jest określona liczba pojazdów, a przedsiębiorca wnosi o zwiększenie liczby pojazdów z dziesięciu na dwadzieścia z obszarem ważności na Niemcy, gdzie nam brakuje zezwoleń. Wrócilibyśmy wtedy do sytuacji patowej, o której przed chwilą mówiłem, że minister ma prawo odmówić licencji, jeśli nie posiada zezwoleń, a także zmiany tej licencji, bo na skutek takiej zmiany wzrosłaby liczba pojazdów, na które trzeba wydać zezwolenie. Taka jest intencja ministra właściwego do spraw transportu, notabene przyjęta przez czynniki społeczne ze zrozumieniem. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan mecenas, bardzo proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Ja też się zgadzam ze stanowiskiem rządu, ponieważ ono w ogóle nie dotyczy tej poprawki. Poprawka dwudziesta, którą proponuje Biuro Legislacyjne, dotyczy tylko i wyłącznie tego, że przy uregulowaniu art. 14 zachowano się niekonsekwentnie w związku z nowymi uregulowaniami w art. 10 ust. 3 i 3a.

Chciałbym zwrócić uwagę, że art. 10 ust. 3 i 3a w brzmieniu nadanym przez ustawę stanowi, że minister odmawia udzielenia licencji na międzynarodowy transport drogowy lub dokonanie jej zmiany w razie braku możliwości zapewnienia wystarczającej liczby zezwoleń zagranicznych. Może on również, zgodnie z ust. 3a, udzielić licencji na międzynarodowy transport drogowy rzeczy w innym niż wskazany we wniosku zakresie, dotyczącym obszaru przewozów lub liczby pojazdów samochodowych.

Do tej regulacji nie zgłaszamy zastrzeżeń. Niestety art. 14 ust. 3 w brzmieniu zaproponowanym przez Sejm stał się bezprzedmiotowy. Nie jest konieczne dwukrotne precyzowanie, że do zmiany treści licencji należy stosować odpowiednio art. 10 ust. 3 i 3a, ponieważ ten przepis właśnie dotyczy zmiany treści licencji. Z legislacyjnego punktu widzenia jest to ewidentne powtórzenie.

Przewodniczący Marian Noga:

Jakie jest stanowisko rządu? W tej sytuacji może pan mecenas z Ministerstwa Infrastruktury. Prawnicy mają różne zdania.

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

Z uwagą przysłuchiwałem się temu, co mówił pan mecenas. Jest to znowu kwestia legislacyjna. Jeżeli jest to powtórzenie, faktycznie należałoby tę zmianę wykreślić, jeśli można, to byśmy też to zostawili...

Przewodniczący Marian Noga:

Aha, zostawić do posiedzenia plenarnego.

(Głos z sali: Tak.)

Oczywiście nie będziemy podejmować pochopnych decyzji. Rozumiem, że jest potrzebny czas na zastanowienie. Do posiedzenia plenarnego jest jeszcze cały tydzień, tak że...

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Jeżeli okaże się, że jest to potrzebne.)

Oczywiście, pan senator Suchański zgłosiłby to wtedy na posiedzeniu plenarnym.

(Głos z sali: Nic by nie zgłosił.)

Jasne, nic by nie zgłosił. Czyli na razie sprawę odkładamy.

Poprawka dwudziesta pierwsza jest długa. Chodzi o art. 1 pkt 11 lit. a itd. Proszę o stanowisko rządu.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Jeżeli można, słowo komentarza. Koncepcja pana mecenasa nam się podoba, ale pominął on w tym zapisie kilka istotnych faktów. Sama koncepcja jest bardziej czytelna od tego, co było wcześniej. Chciałbym jednak zwrócić uwagę, że w sformułowaniu u pana mecenasa zabrakło zapisów dotyczących na przykład starosty, że może on wydać zezwolenie na linie po uzyskaniu zgody.

Przewodniczący Marian Noga:

My tu dyskutujemy, możemy więc ewentualnie coś dodać.

Proszę, pan mecenas.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Naszym zdaniem konstrukcja zezwolenia wyklucza jakąkolwiek zgodę innego podmiotu. Innymi słowy, uważamy, że przepis ustawy powinien jednoznacznie statuować kompetencje określonego organu do wydawania zezwoleń. Propozycja zaproponowana przez Biuro Legislacyjne oczywiście może być modyfikowana, ale ma jedną zaletę – jest

po prostu spójna. W tym układzie nie ma luki prawnej, nie ma sytuacji, w której nie wiadomo, kto wydaje zezwolenie. W tym przepisie naszym zdaniem jest wszystko czytelne. Co do przepisu w wersji sejmowej, pozwolę sobie powiedzieć: bez komentarza.

Przewodniczący Marian Noga:

Jeszcze pan mecenas z ministerstwa. Bardzo proszę z komentarzem.

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

Panie Przewodniczący, może najlepiej zobrazuje to pewien przykład. Jeżeli przedsiębiorca mający siedzibę w Warszawie wystąpi o zezwolenie na regularne przewozy na trasie Kraków – Nowy Targ, to trudno sobie wyobrazić, żeby marszałek województwa mazowieckiego nie zapytał, co na to marszałek województwa małopolskiego, nie będzie przecież automatycznie wydawał zezwolenia, bo jest właściwy dla siedziby przedsiębiorcy. Mogłoby to spowodować paraliż, gdyby marszałek województwa wydawał zezwolenia nie na swoim obszarze.

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Ale byłoby to wydawanie opinii, a nie zgody, Panie Dyrektorze.)

Dlatego napisaliśmy: po uzyskaniu opinii marszałka, żeby marszałek małopolski...

(Głos z sali: Jest „zgody”.)

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Nie, w wersji sejmowa jest „zgoda”.)

Przewodniczący Marian Noga:

No tak, ale panowie dyskutują już o pana poprawce, tak rozumiem.

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Nie, o wersji sejmowej.)

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

Mówimy, że to jest zgoda, bo marszałek województwa małopolskiego wyraził zgodę na to, aby na jego terenie, właściwym do wykonywania przewozów, marszałek województwa mazowieckiego wydał zgodę.

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Panie Dyrektorze, a jeśli zgody nie będzie, to co? Będzie luka prawna.)

To nie może wydać zezwolenia.

(Przewodniczący Marian Noga: Według państwa lepsza jest wersja sejmowa, tak?)

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Powiem szczerze. Jest sytuacja następująca. Samorząd terytorialny wojewódzki lub powiatowy odpowiada za politykę w zakresie transportu. Nie wiem, czy jest to

najlepsze rozwiązanie, jeżeli o polityce w zakresie powiatu będzie decydował marszałek, a starosta nie będzie miał wpływu na to, co się dzieje,. Dlatego propozycja...

Przewodniczący Marian Noga:

Państwo po prostu nie chcą wprowadzać tej poprawki. Dobrze. Bardzo proszę, pan senator Szydłowski.

Senator Krzysztof Szydłowski:

Chciałbym poprzeć mecenasa Magdę, bo zastosowanie metodologii zgody powoduje, że przy dwóch organach, jeśli jeden nie wyda zgody, drugi nie może podjąć decyzji. Zgadzam się, że sformułowanie „opinia” jest właściwe.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, pan mecenas z Ministerstwa Infrastruktury.

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

Opinia jest już jakimś rozwiązaniem. Jednak, jak wiemy, opinia nie jest wiążąca. Czyli jeśli marszałek wyda opinię, to i tak decyzję podejmie organ właściwy dla miejsca siedziby przedsiębiorstwa.

Senator Krzysztof Szydłowski:

Pamiętam jako wicemarszałek, że samorząd wojewódzki wydawał opinie na temat zezwoleń na prowadzenie działalności w zakresie na przykład tworzenia sieci energetycznej czy gazowej dla ministra, który podejmował właściwe decyzje. Nie było z tym problemu i za każdym razem było to uwzględniane.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę jeszcze pan mecenas Magda chciałby zabrać głos.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Chciałbym podkreślić jedną bardzo ważną rzecz. Mianowicie omawiany przez nas przepis reguluje właściwość organów. Formuła zgody oznacza, że jeżeli jej nie będzie, nie będzie organu właściwego do wydania zezwolenia. Proszę spojrzeć na zapis sejmowy w lit. e. Marszałek województwa właściwy dla siedziby przedsiębiorcy ma wydawać zezwolenia na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych wykraczających poza granice jednego województwa po uzyskaniu zgody zainteresowanych marszałków. Jeśli tej zgody nie będzie, nie będzie po prostu organu właściwego.

(Głos z sali: Przepis jest pusty.)

Mówiąc krótko, przepis będzie pusty i będzie mógł być zaskarżony do Trybunału Konstytucyjnego z prostego powodu. Mianowicie przedsiębiorca nie będzie w stanie uzyskać zezwolenia, bo jego wniosek nie będzie rozpatrzony.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, już mniej więcej znamy stanowiska. Rozumiem, że pan senator Szydłowski przejmuje poprawkę, tak? Tak zrozumiałem.

(*Senator Krzysztof Szydłowski: Trzeba by zrobić jakąś modyfikację.*)

W takim razie prosiłbym o kontakt pana senatora Szydłowskiego z Ministerstwem Infrastruktury, żeby na posiedzenie plenarne ta poprawka była bardzo dobrze dopracowana. Czyli dzisiaj na razie ją wycofujemy. Wolę nie zgłaszać poprawki niż zgłaszać poprawkę niezbyt precyzyjną.

Poprawka dwudziesta druga. Stanowisko...

(*Senator Włodzimierz Łęcki: Panie Przewodniczący, mam jedno pytanie.*)

Bardzo proszę.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Po zapoznaniu się z tą poprawką, która generalnie wydaje mi się słuszna, mam pytanie: czy nie ma tutaj w pewnym stopniu dublowania kompetencji? Wójt, burmistrz, prezydent miasta wydają pozwolenia na linie na terenie swojej gminy, starosta wydaje pozwolenia na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych na obszarze powiatu. W pewnym momencie może nie być w ogóle korelacji między nimi, na przykład starosta wyda pozwolenie na dublującą się linię, która będzie przebiegała przez dwie gminy. Czy nie powinno być tutaj pewnej koordynacji?

Nie wiem jak to jest prawnie załatwione, ale to, co w tej chwili dzieje się na przykład na Podhalu, to jest skandal. Chyba panowie się orientują, że i wójt może wydać swojemu przewoźnikowi ileś koncesji, i starosta w imię wyższych celów. Na przykład z Bukowiny Tatrzańskiej do Zakopanego po osiemnastej nie można już dojechać, bo nikomu się to nie opłaca, ale w godzinach szczytu te mikrobusy jeżdżą co parę minut. Moim zdaniem przewoźnik powinien być zobowiązany również do świadczenia przewozów w godzinach mniejszego ruchu, ale uzasadnionych społecznie. Na przykład dowóz młodzieży ze szkoły, która akurat jedzie w odwrotnym kierunku, choć może to nie jest najlepszy przykład.

Tutaj są trzy niezależne organy: wójt, starosta, marszałek, między którymi nie ma koordynacji. Czy nie powinno być uwzględnione w ustawie, że chyba na szczeblu marszałka powinien być organ uzgadniający te decyzje. Rozumiem, że wójt ma prawo wydawać decyzje w interesie swojej gminy, a starosta w interesie paru gmin, ale z tego nie wynika konieczność uzgadniania decyzji między poszczególnymi zarządcami terenu. Jak panowie do tego podchodzą, może jestem w błędzie? Prosiłbym o wyjaśnienie tej sprawy.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem, że pan senator prosi pana dyrektora, tak? Proszę.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Panie Senatorze, cieszą mnie te słowa, bo mamy świadomość, że jest duży problem, jeżeli chodzi o regularną komunikację na terenie kraju. Ta ustawa jest próbą przywrócenia normalności na tym rynku. Wcześniejsze zapisy mówiące o koordynacji były zapisami de facto martwymi, bo każdy musiał dostać tę tak zwaną koordynację, ale nie było wpływu samorządu terytorialnego na te właśnie zezwolenia. To przewoźnik wnosił propozycję, a urząd to rozpatrywał bądź nie.

W tej chwili chcemy w ogóle zmienić ten system, ma on inaczej wyglądać. Przedsiębiorca proponowałby rozkład, a urząd czy to gminny, czy starostwa po przeprowadzeniu analizy rynkowej, czyli potrzeb – tam wiedzą, że do szkoły trzeba dojeżdżać od tej do tej godziny – mówi przewoźnikowi: akceptujemy rozkład, ale jeżeli przyjedzie pan również o jedenastej czy o dwunastej. Czyli chcemy dać samorządowi gospodarczemu możliwość wykreowania polityki w zakresie transportu, uważamy, że jest to konieczne. Do tego dążą te przepisy.

Mówi pan o koordynacji. Byłoby rzeczą niebezpieczną, gdyby na przykład starosta wydawał zezwolenia tylko na te najbardziej dochodowe przejazdy, a gmina musiałaby – za przeproszeniem – bujać się z tymi okresami po osiemnastej. Stąd jest zapis, że po uzyskaniu zgody. To musi być traktowane łącznie, jako całość.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem, że pan senator Szydłowski lub pan senator Łęcki po dyskusjach z Ministerstwem Infrastruktury na posiedzeniu plenarnym zgłoszą lub nie jakąś propozycję idącą w kierunku, o którym mówił pan senator Łęcki i pan senator Szydłowski. Dzisiaj na razie odkładamy tę poprawkę.

Teraz poprawka dwudziesta druga. Proszę o stanowisko rządu.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Mam tutaj plus.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko pozytywne. Przejmuję poprawkę.

Kto jest za?

Dziękuję, poprawka została przyjęta jednogłośnie.

Poprawka dwudziesta trzecia.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski: Tutaj mam negatywne...)

To znaczy są wątpliwości. Proszę je zgłosić.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Mamy stanowisko negatywne, ponieważ jest tu mowa o ograniczeniach w udzielaniu zezwoleń. Proszę jednak zauważyć, że zmiana zezwolenia de facto może spowodować zmianę godzin i nastąpi to, o czym już mówił pan senator. Wcześniej przedsiębiorca miał zezwolenie na pracę od dwudziestej drugiej do siódmej, bo takie są potrzeby gminy, i zmienia to na godziny od ósmej do osiemnastej, bo wtedy zarabia pieniądze. Dlatego skreślenie wyrazów „lub zmiany zezwolenia” spowoduje, że gmina będzie miała problem w odmówieniu nowego zezwolenia.

Dotyczy to również miejscowości, przez które pojazd przejeżdża. Wiadomo, że są gminy, gdzie z komunikacją jest naprawdę fatalnie. Dałoby to pewną furtkę nieuczciwym przedsiębiorcom. Dlatego każda zmiana w zezwoleniu wymagałaby...

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Mecenasiu, czy chodzi jeszcze o jakieś inne sprawy, czy rzeczywiście jest tak, jak mówi przedstawiciel rządu?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Chodziło nam o to, iż art. 22 dotyczy zarówno odmowy udzielenia zezwolenia, jak i zmiany zezwolenia. Problematyka zmiany zezwolenia została uregulowana w innym przepisie ustawy o transporcie drogowym, w związku z czym mamy do czynienia z sytuacją, w której o zmianie zezwolenia mówią dwa odrębne przepisy.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Jeżeli chodzi o tę zmianę, to art. 24 ust. 2 ustawy matki mówi, że zezwolenie może być zmienione na wniosek jego posiadacza w razie zmiany przebiegu linii regularnej. To jest to, o czym mówiłem. To nie może być tylko na wniosek przedsiębiorcy, organ musi mieć możliwość odmówienia zmiany przebiegu linii regularnej, inaczej będzie tak, jak powiedział pan senator, że nagle okaże się iż na przykład Białka nie będzie miała komunikacji, ponieważ przewoźnik samorzutnie zmieni trasę. Organ musi mieć prawo odmowy.

Przewodniczący Marian Noga:

Nie przejmuję tej poprawki. Czy ktoś z państwa senatorów chce przejąć tę poprawkę? Dobrze, poprawki nie ma.

Poprawka dwudziesta czwarta. Stanowisko rządu?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pozytywne. Przejmuję poprawkę.

Kto jest za?

Poprawka dwudziesta czwarta została przyjęta jednogłośnie.

Poprawka dwudziesta szоста nie została nawet zgłoszona.

Poprawka dwudziesta siódma. Stanowisko rządu?

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

Stanowisko rządu do poprawki dwudziestej siódmej jest negatywne. Propozycja Biura Legislacyjnego zmierza do tego, aby w ust. 2 pkt 2 nie przywoływać ustawy o ubezpieczeniu społecznym rolników. Nasza intencja była taka, aby z obowiązku uzyskania zaświadczenia zwolnić tylko rolników, a nie całą działalność gospodarczą w zakresie wytwórczości w rolnictwie, tak jak w prawie działalności gospodarczej. Dzisiaj jest tak, że zaświadczenia na przewozy na potrzeby własne nie musi mieć nie tylko rolnik, ale również duża spółka Skarbu Państwa czy też w ogóle spółka akcyjna, która prowadzi duże przedsiębiorstwa i proponuje przewozy na potrzeby własne, ponieważ ta spółka prowadzi też działalność wytwórczą w rolnictwie i też nie musi.

(*Głos z sali: „Łowicz”, „Krakus”.*)

Na przykład „Łowicz” czy „Krakus” to są duże przedsiębiorstwa, które wykonują przewozy na potrzeby własne i mówią, że prowadzą działalność wytwórczą w rolnictwie i nie muszą posiadać zaświadczenia. My chcieliśmy z obowiązku posiadania zaświadczeń zwolnić tylko rolników indywidualnych.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Mecenasie, proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, Szanowni Państwo, tę poprawkę należy rozpatrywać w aspekcie art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, który stanowi, iż przewozy drogowe na potrzeby własne mogą być wykonywane po uzyskaniu zaświadczenia potwierdzającego zgłoszenie przez przedsiębiorcę prowadzenia przewozów drogowych. Szczególnie podkreślam tutaj sformułowanie „przez przedsiębiorcę”, które jest kluczem do tej poprawki.

Mianowicie działalność wytwórcza w rolnictwie nie jest działalnością gospodarczą w rozumieniu ustawy – Prawo działalności gospodarczej. Jest to uświęcone długoletnią tradycją, sięgającą jeszcze okresu międzywojennego, w którym działalność rolnicza nie była uważana za działalność gospodarczą, a rolnik nie był kupcem w rozumieniu kodeksu handlowego. Obecnie też nie jest przedsiębiorcą w rozumieniu ustawy – Prawo działalności gospodarczej.

W związku z tym sformułowania: „przez podmioty niebędące przedsiębiorcami... z tym że w przypadku działalności wytwórczej w rolnictwie dotyczącej upraw rolnych” oraz „obowiązek uzyskania zaświadczenia nie dotyczy rolnika” są niespójne z punktu widzenia systemu prawa. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan minister Kaczmarek, proszę.

Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo Senatorowie, tradycja tradycją, ale kiedyś przewozy się nie odbywały. Dzieje się tak, że rolnik, który ma dwadzieścia tirów, korzysta z istniejącej luki, a przedsiębiorca, który ma dwa tiry, musi ponosić wszystkie koszty. W ten sposób została uprzywilejowana kasta...

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiemy.

Proszę.

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

Jest jeszcze jedna kwestia, że rolnik oprócz działalności rolniczej w zakresie chowu i hodowli, może prowadzić przedsiębiorstwo transportowe, prowadzi inną działalność i on mówi, żeby się...

(Przewodniczący Marian Noga: Odczepić.)

Właśnie, odczepić się, on nie jest przedsiębiorcą.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Marian Noga:

Może, może, Panie Mecenasie.

Dobrze, nie przejmuję tej poprawki. Może ktoś z państwa senatorów chce przejąć poprawkę dwudziestą siódmą? Nie ma poprawki.

Teraz poprawka dwudziesta ósma.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Poprawka dwudziesta ósma jest...)

Stanowisko pozytywne, tak? Przejmuję tę poprawkę.

Kto jest za?

Poprawka została przyjęta jednogłośnie.

Przechodzimy aż do poprawki trzydziestej trzeciej, inne są już przyjęte.

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

To jest wytyczna do delegacji. Stanowisko pozytywne.

Przewodniczący Marian Noga:

Zgoda. Przejmuję tę poprawkę.

Kto jest za?

Poprawka została przyjęta jednogłośnie.

Poprawka trzydziesta czwarta...

(*Głos z sali: I trzydzieści pięć.*)

i trzydziesta piąta, łącznie.

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

Do tych dwóch poprawek stanowisko jest również pozytywne.

Przewodniczący Marian Noga:

Pozytywne. Przejmuję te poprawki.

Kto jest za?

Poprawki zostały przyjęte jednogłośnie.

Poprawka trzydziesta szósta.

(*Głos z sali: Później będzie trzydzieści siedem, trzydzieści osiem, trzydzieści dziewięć, czterdzieści, czterdzieści jeden.*)

(*Głos z sali: Wydaje mi się, że w konsekwencji zmiany, którą teraz zrobiliśmy, to jest do przyjęcia, to znaczy do czasu wejścia do Unii, a wnioski będą...*)

Stanowisko rządu będzie potrzebne aż sześciu do kolejnych poprawek.

(*Głos z sali: Do których?*)

Do poprawek trzydziestej szóstej, trzydziestej siódmej, trzydziestej ósmej, trzydziestej dziewiątej, czterdziestej, czterdziestej pierwszej, po kolei.

Proszę, żeby państwo powoli już je analizowali.

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Najpierw poprawka trzydziesta szósta. Stanowisko jest pozytywne czy negatywne? Negatywne, tak?

(*Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski: Jeśli negatywne...*)

Może dyskusja jest tu już niepotrzebna. Stanowisko jest negatywne.

Pan mecenas się upiera czy nie? Bardzo proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Panie Przewodniczący, nie jest to kwestia uporu, ale odpowiedniego zapisu w konstytucji i bogatego orzecnictwa. Trybunał Konstytucyjny od czasu wejścia w życie konstytucji uchylił bardzo wiele przepisów dotyczących wprowadzania danin publicznoprawnych na podstawie rozporządzenia.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne.

Pan mecenas powołuje się na orzeczenia.

(*Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski: Mogę?*)

Proszę.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

To nie dotyczy obywateli polskich – tu zgadzam się z panem mecenasem – tylko obywateli ukraińskich. Powiem szczerze, patrząc z pragmatycznego punktu widzenia polskiego transportu, udało się nam osiągnąć zmniejszenie opłat dla polskich przewoźników na Ukrainie, na Białorusi, w Rosji właśnie dzięki zastosowaniu zasady wzajemności. Święta zasada na całym świecie. Ten przepis dotyczy tylko przewoźników zagranicznych. Nie ma to nic wspólnego z polską konstytucją. Tak przynajmniej mi się wydaje.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Przepis konstytucji dotyczy tak obywateli polskich, jak i każdego podmiotu, który podlega polskiej jurysdykcji.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski: On nie podlega polskiej jurysdykcji, to jest...

(Przewodniczący Marian Noga: Wykonuje tylko świadczenia na naszym terenie.)

Jeżeli podlega przepisowi, to podlega polskiej jurysdykcji.

(Głos z sali: W zasadzie tak.)

Przewodniczący Marian Noga:

Kto przejmuje poprawkę trzydziestą szóstą? Pan senator przejmuje?

Dobrze, głosujemy.

Kto jest za poprawką trzydziestą szóstą? (2)

Kto jest przeciw? (4)

Pan senator się wstrzymał.

Poprawka nie otrzymała poparcia.

Poprawka trzydziesta siódma. Stanowisko rządu?

(Głosy z sali: „Wpływy uzyskane z innych opłat” – ja bym zaakceptował. Chyba może być.)

Dobrze, przejmuję tę poprawkę.

Kto jest za?

Poprawka uzyskała jednogłośnie poparcie komisji.

Poprawka trzydziesta ósma.

(Głosy z sali: To jest ważna sprawa. Karta to jest bardzo istotny temat.)

Proszę.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Jesteśmy zdecydowanie przeciwni temu zapisowi. Może przytoczę cały ten zapis: „Minister właściwy do spraw transportu może przeznaczyć część wpływów, o których mowa w ust. 1 i 1a, na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, budowę autostrad oraz na druk kart opłat za przejazd po drogach krajowych”. Ta zmiana dotyczy głównie ostatniego określenia: „druku kart opłat za przejazd po drogach krajowych”. Chodzi tutaj o karty opłat za korzystanie z infrastruktury.

Mam pytanie do panów senatorów: z czego wydrukować te karty, skoro koszt druku kart opłat wynosi około 1 miliona 500 tysięcy zł. W budżecie ministerstwa nie ma takich pieniędzy. Powinno to być drukowane z pieniędzy pochodzących od przewoźników. Ten zapis umożliwia zabezpieczenie środków finansowych na druk kart opłat, na ich pełną dystrybucję, żeby mogły być dostępne dla każdego.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan mecenas, proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Przykro mi, ale w tej poprawce bynajmniej nie chodzi o meritum. Chodzi o to, że zgodnie z art. 46 ust. 1 wpływy uzyskane z tych opłat są przekazywane na wyodrębniony rachunek środka specjalnego w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Zgodnie z ustawą o finansach publicznych przychody środka specjalnego mogą być przeznaczane tylko i wyłącznie na cele wskazane w ustawie, niezależnie od tego, czy sobie tego życzy czy nie minister właściwy do spraw transportu.

Problem polega więc nie na tym, czy karty mają być drukowane z tych czy innych środków, tylko z faktu, że te przychody będą stanowić przychody środka specjalnego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Dziękuję.

(Głos z sali: Ale przecież ustawa to może...)

Przewodniczący Marian Noga:

Może odłożmy to do posiedzenia plenarnego. Trzeba to jednak przedyskutować bo widzę, że dzisiaj nie da się tego rozstrzygnąć. Na razie nie ma tej poprawki, ale ona się pojawi na posiedzeniu plenarnym, gdy będzie taka potrzeba.

Poprawka trzydziesta dziewiąta.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Stanowisko pozytywne. Przejmuję tę poprawkę.

Kto jest za?

Poprawka została przyjęta jednogłośnie.

Poprawka czterdziesta.

(Głos z sali: Pozytywne.)

Przejmuję tę poprawkę.

Kto jest za?

Poprawka została przyjęta jednogłośnie.

Poprawka czterdziesta pierwsza.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Poprawka czterdziesta pierwsza: skreśla się pkt 41 w art. 1.

Pan mecenas czy pan minister Kaczmarek?

(Głos z sali: Może zastępca pana ministra Kaczmarka.)

(Głos z sali: Promujemy młodzież.)

Dobrze, promujemy.

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Poleć:

Panie Przewodniczący, nie możemy się z tym zgodzić – rozmawialiśmy o tym z szefem – z fundamentalnego powodu. Ta poprawka dotyczy art. 80, czyli centralnej ewidencji naruszeń prowadzonej w systemie elektronicznym przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Żeby zrozumieć istotę tej poprawki, przedstawię państwu funkcjonowanie tego systemu w praktyce.

Każdy inspektor transportu drogowego ma laptopa z programem informatycznym, w który jest wpisywana każda kontrola przedsięwzięta przez inspektora niezależnie od jej wyniku. W czasie każdej kontroli w momencie zatrzymania pojazdu otwierany jest laptop i jest wpisywana informacja. Jest to po pierwsze, element nadzoru nad pracą inspektorów, po drugie w świetle zmian w przepisach kodeksu karnego, które właśnie weszły w życie, służy zapobieganiu korupcji. Każda kontrola jest rejestrowana, a później wszystkie dane są przekazywane do systemu centralnego. Czyli nie jest tak, że zatrzymany pojazd odjeżdża wedle widzimisię inspektora.

Podkreślam, nie każda kontrola przedsięwzięta na drodze dotyczy naruszenia, nie zawsze jest stwierdzone wykroczenie. Po zakończeniu kontroli nie można tego usunąć z systemu. Jest to mniej więcej odpowiednik policyjnego systemu centralnej ewidencji, gdzie również każdy fakt legitymowania i sprawdzania osoby niezależnie od tego, czy popełniła ona wykroczenie czy nie, jest uwidaczniany w systemie centralnym. Co więcej, pamiętajmy, że Unia Europejska obliguje nas do tego, żeby co roku składać raport o sprawdzeniu przynajmniej 1,5% ogólnego czasu pracy kierowców. Na tej podstawie ocenia się politykę kontroli, czyli politykę represji, czy zatrzymywani są przede wszystkim przedsiębiorcy krajowi, czy przedsiębiorcy zagraniczni. Słowem, dochodziłoby do tego, że byłyby dane w systemie i z punktu widzenia Generalnego Inspektora Ochrony Danych Osobowych nie byłoby podstaw do ich gromadzenia. Byłaby ewidentna sprzeczność.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko rządu jest moim zdaniem jasne, ale nie wiadomo, czy od strony legislacyjnej jest wszystko w porządku.

Panie Mecenasiu, jaka była intencja biura?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Intencją biura nie było to, aby wyniki kontroli nie były dokumentowane, tylko to, że ewidencja naruszeń dotyczy naruszeń, nie zaś każdej kontroli. W związku z tym nie ma absolutnie żadnego powodu, dla którego organ przeprowadzający kontrolę musi każdy fakt odnotowywać w centralnej ewidencji.

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Poleć:

Gwoli sprostowania. Zwróćmy uwagę na to, że w prawie o ruchu drogowym istnieje uświęcona od 1998 r. tradycja centralnej ewidencji wykroczeń. Wręcz się tak mówi w policji, i też są wpisywane tam wszystkie informacje.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Jest to kwestia nazwy, można wymyślić inną nazwę, nie mamy nic przeciwko temu.
(*Głos z sali: Kontroli.*)

Na przykład centralna ewidencja kontroli. Ale po prostu podkreślam istotę regulacji, skąd wziął się sam pomysł.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. Intencja rządu jest słuszna.
Proszę panie mecenasie.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Bardzo przepraszam, ale ewidencja wykroczeń to coś innego niż ewidencja kontroli, w wyniku których nie stwierdzono naruszeń. Ewidencja wykroczeń zasługuje na aprobatę, ale ewidencja kontroli, podczas których nie stwierdzono żadnych naruszeń, jest niepotrzebnym i niezgodnym z konstytucją gromadzeniem danych.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę.

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Poleć:

Jeszcze jedna uwaga. Policja ma system punktowy. Zwróćmy uwagę, że w systemie punktowym są wpisywane naruszenia, którym nie przypisano wartości punktowej lub bezpunktowe. To jest mniej więcej to samo i też przechodziło to przez Sejm, przechodziło przez Senat.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, rozumiem.
Pan senator Łęcki, proszę.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Panie Dyrektorze, powoływanie się na złe przykłady nie jest dobre.
Sądzę, że można tu zmienić słowo „wykroczeń” na „kontroli” i mamy jasność.
A że policja...

Przewodniczący Marian Noga:

Pan minister Kaczmarek.
(*Głos z sali: To jest szersze pojęcie.*)
Ewidencja kontroli, tak?
(*Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Czy mogę odpowiedzieć na to pytanie?*)
Proszę, Panie Mecenasie.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Chciałbym zwrócić uwagę pana senatora Łęckiego na to, że obecnie wszelkie naruszenia stwierdzone w wyniku przeprowadzanych kontroli są ewidencjonowane. Przepis sejmowy poszerza tę ewidencję o takie kontrole, w wyniku których nie stwierdzono żadnych naruszeń. Biuro Legislacyjne kwestionuje z punktu widzenia konstytucji gromadzenie danych o kontrolach, podczas których nie stwierdzono żadnych naruszeń prawa.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan minister Kaczmarek, proszę.

Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek:

Przepraszam, że zabieram głos przed panem senatorem.

(Przewodniczący Marian Noga: Pan senator chciał tylko przejąć poprawkę.)

Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo Senatorowie, ta ewidencja pozwala nam też określić, które przedsiębiorstwa są dobre. To jest w interesie przedsiębiorstw. Na przykład uruchomiliśmy akcję „Bezpieczny autokar” i jeżeli jakieś przedsiębiorstwo ubiega się o udział w niej, to potrzebne jest świadectwo bezpieczeństwa, sprawdzam więc w ewidencji, czy tak jest, bo mam liczbę kontroli przeprowadzonych w przedsiębiorstwie. To właśnie ewidencja pomaga określić, Panie Mecenasiu, które przedsiębiorstwa są dobre. Może też być tak, że na podstawie kontroli na drodze wiemy, do których przedsiębiorstw mamy skierować kontrolę. Jeśli Wysoki Senat zaproponuje zmianę nazwy na ewidencję kontroli i naruszeń, to poprawiamy tę ustawę, którą kiedyś...

Przewodniczący Marian Noga:

Nie ma problemu.

Pan senator Szydłowski chciał zabrać głos.

Senator Krzysztof Szydłowski:

Panie Ministrze, argumentacja jest isticie karkołomna. Przez to, że macie ewidencję danych naruszeń, to jeżeli w tej ewidencji naruszeń nie ma danego przedsiębiorcy, to macie wystarczającą podstawę, żeby określić, iż ten przedsiębiorca jest O.K?

(Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek: Tylko że ja nie wiem, czy ten przedsiębiorca był kiedykolwiek kontrolowany.)

To tym bardziej znaczy, że jest O.K. *(Wesołość na sali)*

Podtrzymuję swój wniosek.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, może inaczej. Pan senator Szydłowski przejął poprawkę, tak?

Głosujemy nad poprawką czterdziestą pierwszą, żeby sprawa była jasna.

Kto jest za przyjęciem poprawki pana senatora Szydłowskiego? (4)

Kto jest przeciw? (2)

Ja się wstrzymałem.

(*Głos z sali: Ja też.*)

Ale poprawka uzyskała poparcie większości senatorów.

Poprawka czterdziesta trzecia. Proszę o stanowisko rządu.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Proszę powiedzieć, jesteście państwo przeciw, tak?

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Poleć:

Poprawka czterdziesta trzecia dotyczy konstrukcji art. 92, czyli systemu kar nakładanych przez inspekcję. Dotykamy niezmiernie ważnej sprawy. Warto podkreślić, że w tym półroczu inspekcja nałożyła już kary na kwotę 17 milionów zł. Jak wiemy, aktualnie obowiązujący system kar spotkał się ze swego rodzaju krytyką, gdyż adresatem tego systemu jest minister właściwy do spraw infrastruktury, który określa wysokość kar za poszczególne naruszenia w przepisach rozporządzenia. Jeżeli chodzi o niektórych prawników, powodowało to pewne wątpliwości natury konstytucyjnej. Odnosząc się właśnie do tych uwag i chcąc od strony legislacyjnej nie mieć wątpliwości, umieściliśmy załącznik do ustawy. Likwidujemy rozporządzenie, likwidujemy przepis adresowany do ministra właściwego do spraw infrastruktury. W toku prac sejmowych doszło do spotkania, oparło się to aż o pana marszałka Borowskiego. Taki kształt art. 92 jest wynikiem pracy Biura Studiów i Ekspertyz Kancelarii Sejmu. To Sejm podniósł, że jest niezbędne wyszczególnienie wszystkich ustaw, na podstawie których potem w załączniku są ustalane sankcje.

Pamiętajmy że inspekcja kontroluje czas pracy, stąd odniesienie w art. 92 do przepisów o czasie pracy, kontroluje też przewozy drogowe towarów niebezpiecznych, stąd odniesienie do przepisów o przewozach drogowych towarów niebezpiecznych, kontroluje na przykład czas pracy kierowców zagranicznych, stąd odniesienie do wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych. Przyjęcie tutaj proponowanej poprawki – z ogromnym szacunkiem mówię tu do pana mecenasa – spowodowałoby zawężenie pola funkcjonowania wszystkich organów kontroli. Niektóre stwierdzone naruszenia po prostu nie podlegałyby żadnym sankcjom.

Tylko do ustawy o transporcie drogowym cały segment przedsięwzięć kontrolnych...

Przewodniczący Marian Noga:

Jest to w innych ustawach.

Pan mecenas, proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, Szanowni Państwo, jeśli mogę zwrócić uwagę na dwie zasadnicze kwestie. Po pierwsze wydaje mi się, że sformułowanie o wątpliwościach co do obecnego stanu prawnego jest ujęciem zbyt delikatnym. Obecne uregulowanie uraga zasadom państwa prawnego. Nigdy nikt nie miał co do tego żadnych wątpliwości, od struktur rządowych po senackie. To tytułem historii.

Jeśli chodzi o proponowane uregulowanie, chciałbym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji na fakt, iż w ustawie o transporcie drogowym nie można formułować przepi-

sów karnych dotyczących materii niezwiązanej z ustawą o transporcie drogowym. Nie chodzi tutaj absolutnie o wymiar kary, o istotę kary, chodzi o to, że odpowiednie zmiany dotyczące formułowania kar pieniężnych nie mogą być czynione w ustawie o transporcie drogowym i dotyczyć na przykład ustawy o ochronie zwierząt czy też ustawy o odpadach.

Jeżeli zamiarem rządu i Sejmu jest odpowiednia zmiana, powinna być ona dokonana w ustawie o odpadach albo w ustawie o ochronie zwierząt. Obecne uregulowanie jest błędne. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, zastępca inspektora.

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Poleć:

Przyjęcie poprawki Senatu skończyłoby się katastrofą z punktu widzenia całego systemu transportowego państwa. Istotą tej regulacji od samego początku było umieszczenie wszystkich przepisów dotyczących sankcji w przepisach jednej ustawy, aby przedsiębiorca otrzymał kompleksową regulację prawną informującą go o tym, jakie ma obowiązki, jakie czynności powinien przedsięwziąć, a jeżeli dopuści się określonych naruszeń, jaka sankcja jest za to przewidziana niezależnie od tego, czy w ustawie o transporcie drogowym, czy w innej.

Można powiedzieć, że przyjęcie tej poprawki na 70–80% spowodowałoby nieskuteczność czynności kontrolnych, że na przykład przewoźnik woziłby towar niebezpieczny, którego eksplozja mogłaby zabić połowę Warszawy, i nie byłoby na to sankcji. Dla nas byłaby to katastrofa.

(Głos z sali: Czy jest na to jakiś sposób?)

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. Proszę, jeszcze pan mecenas.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Chciałbym tylko zwrócić uwagę, że miałem przyjemność prowadzić ustawę o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych i właśnie wtedy, Panie Ministrze, należało o tym myśleć i wprowadzić odpowiednie kary pieniężne.

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Poleć:

Ostatnie zdanie. Przypomnę, co powiedziałem na wstępie. Spotykaliśmy się z panem marszałkiem Borowskim i ten artykuł przybrał taką postać na wyraźne żądanie Biura Studiów i Ekspertyz Kancelarii Sejmu. To było bardzo wyraźnie sprecyzowane.

(Przewodniczący Marian Noga: Jako załącznik do ustawy, integralna część.)

Chodzi o kwestionowany przepis, bo pierwotne przedłożenie rządowe się od tego różniło. W tym momencie przekazuję pałeczkę w stronę Sejmu.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. Przynajmniej na razie nie przejmuję tej poprawki. Może ktoś z państwa senatorów? Nie ma poprawki.

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Mam do wycofania trzy poprawki.)

Które by to były? Czterdziesta trzecia...

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Czterdziesta piąta i sześćdziesiąta ósma.)

Czterdzieści trzy, czterdzieści pięć, czterdzieści sześć, tak?

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Nie. Czterdzieści trzy, czterdzieści pięć i sześćdziesiąt osiem.)

Poprawka sześćdziesiąta ósma, czyli ostatnia.

Proszę o stanowisko rządu do poprawki czterdziestej szóstej.

(Głos z sali: Pozytywne.)

Przejmuję poprawkę. Kto jest za?

Poprawka została przyjęta jednogłośnie.

Proszę o stanowisko rządu do poprawki czterdziestej siódmej. Pozytywne, negatywne?

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

Trudno nam tu zająć stanowisko, bo tu nie ma przedstawiciela Ministerstwa Finansów.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze przeniesiemy to na posiedzenie plenarne, bo nie będziemy rozstrzygać tego w sposób niezbyt...

Pan mecenas, bardzo proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Jeżeli mogę, chciałbym tylko zwrócić uwagę na to, jak brzmi pierwsze zdanie w ust. 3 w wersji sejmowej: „Kwotę dopłaty, o której mowa w ust. 2, stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną według cen nieuwzględniających te ulgi”. Tu następuje kropka. Innymi słowy brakuje tutaj...

Przewodniczący Marian Noga:

Jak różnica, to pomiędzy czym a czym. Właśnie.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę.

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

Jako Ministerstwo Infrastruktury nie chcieliśmy brać odpowiedzialności...

(Przewodniczący Marian Noga: Rozumiem.)
...ale jeśli się czyta propozycję, to wydaje się ona słuszna.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, przejmuję poprawkę czterdziestą siódmą.
Kto jest za?
Przeszła jednogłośnie.
Poprawka czterdziesta dziewiąta jest już wyeliminowana.
Teraz poprawka pięćdziesiąta czwarta. Proszę o stanowisko rządu.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

(Głos z sali: Potem będzie sześćdziesiąta, sześćdziesiąta pierwsza i sześćdziesiąta siódma.)

Dobrze, trzy.

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Jeszcze pewne uwagi, które były poczynione...)

Rozumiem, niestety, czas się kończy.

(Głos z sali: Negatywne.)

Stanowisko rządu jest negatywne.

Panie Mecenasiu, w związku z tym jak to wygląda?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Warunki uzyskiwania i cofania zezwoleń przedsiębiorcom prowadzącym określone badania nie mogą być określone w rozporządzeniu, gdyż jest to materia ustawowa zgodnie z art. 22 konstytucji.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę.

(Głos z sali: Przenosimy.)

Przenosimy na posiedzenie plenarne, bo widzę, że dzisiaj nie macie państwo zdania. Proszę ustalić to z panem senatorem Suchańskim i z panem mecenasem Magdą.

Teraz poprawka sześćdziesiąta. Stanowisko rządu?

Proszę, pan minister Kaczmarek.

Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek:

Przepraszam Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo Senatorowie, chciałbym dokonać pewnej korekty w art. 56. Jest tu nieścisłość prawna.

(Przewodniczący Marian Noga: Chodzi o poprawkę pięćdziesiątą szóstą, tak? O ustawę z dnia 5 czerwca?)

Tak. Chodzi o to, aby pkt 18 zastąpić pkt 19, ponieważ pkt 18 tego rozporządzenia o organach administracji niezespólonej dotyczy powiatowych inspektorów, lekarzy weterynarii.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan minister mówi o poprawce pięćdziesiątej szóstej?

(*Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek:* Tak. W art. 5 trzeba dodać „oraz”...)

To już było przegłosowane.

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Poleć:

Uzupełniając, pan minister Kaczmarek słusznie zauważył, że poprawka biura, poprawka pana mecenasa Magdy, która została przez komisję zaakceptowana, jest jak najbardziej na miejscu. Przy okazji zwróciliśmy jednak uwagę na to, że art. 5 w uchwalonej ustawie odnosi się do ustawy w administracji rządowej w województwie, a konkretnie do załącznika, gdzie w pkt 18 wymieniono wojewódzkich inspektorów transportu drogowego.

Jednak okazuje się, że mamy szybką legislację i pkt 18 jest już zapełniony, bo tymczasem pojawili się powiatowi lekarze weterynarii. Jest to w pewnym sensie kwestia techniczna, w przedłożeniu sejmowym zamiast „pkt 18” powinno być „pkt 19”.

Przewodniczący Marian Noga:

To jest poprawka legislacyjna.

(*Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:* Nie. Musi być poprawka.)

Proszę, Panie Mecenasiu.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Ufając panu ministrowi, że rzeczywiście to zostało wypełnione, należałoby wprowadzić zmianę w art. 5, polegającą na tym iż...

(*Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek:* Dodaje się pkt 19: wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego... zamienić osiemnastkę na dziewiętnastkę.)

Tak, ale z legislacyjnego punktu widzenia wyglądałoby to w ten sposób, iż sformułowanie „pkt 17” należałoby zamienić na „pkt 18”, a „pkt 18” na „pkt 19”.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze.

(*Głos z sali:* To trzeba dopracować.)

Może trzeba dopracować, ale poprawka była przyjęta i zgadzamy się na taką modyfikację.

(*Głos z sali:* Tak.)

(*Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:* Nie. Byłaby to odrębna poprawka, Panie Ministrze.)

Poprawka pięćdziesiąta szósta lit. a, tak?

(*Głos z sali:* Tak.)

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Siedemnastkę na osiemnastkę, a tu dziewiętnaście.)

(Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Poleć: W dotychczasowym przedłożeniu był to pkt 18 ustawy, ale zanim ustawa przeszła z Sejmu do Senatu, już zajęli ten punkt powiatowi lekarze weterynarii.)

Rozumiem, będzie odrębna poprawka.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Jeżeli można. W związku z tym, że nie dysponujemy obecnie tekstem, jest prośba, aby zostawić to na posiedzenie Senatu.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem, poprawkę pięćdziesiątą szóstą trzeba dopracować na posiedzenie plenarne. Dobrze.

(Głos z sali: Czyli tu ją skreślamy.)

Na razie ją skreślamy.

(Głos z sali: Przecież to jest formalność. Będzie jeszcze jedna, będzie to samo.)

Rozumiem, będzie zmodyfikowana na posiedzeniu plenarnym.

(Głos z sali: Sześćdziesiąta.)

Teraz poprawka sześćdziesiąta. Stanowisko rządu?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek:

Czy można przenieść poprawkę na posiedzenie, bo to dotyczy czasu pracy kierowców? Uzgodnimy to.

Przewodniczący Marian Noga:

Można oczywiście. Dobrze.

Poprawka sześćdziesiąta pierwsza. To samo czy nie?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Jest to przedostatnia poprawka.

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

Jesteśmy przeciwni, bo to by oznaczało, że do postępowań administracyjnych w sprawach objętych przepisami niniejszej ustawy stosowane dotychczasowe stare przepisy, a my chcemy...

(Głos z sali: Nowe są.)

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, pan mecenas Magda.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Przepis art. 8 jest naruszeniem zasad demokratycznego państwa prawnego, gdyż przepis ten de facto będzie działał wstecz. Mamy do czynienia z postępowaniami, które teraz toczą się na zasadach obecnie obowiązujących. Zmiana w tym zakresie będzie skutkować tym, iż nowe przepisy będą stosowane do postępowań administracyjnych, które rozpoczęły się w okresie obowiązywania obecnych uregulowań. Abstrahuję tutaj od faktu, że jeżeli ustawodawca decyduje się na to, aby były stosowane nowe przepisy, to powinien określić, które dokonane czynności są skuteczne, a które nie, czego art. 8 nie czyni. Z tego powodu zdecydowanie uważamy, że powinny być stosowane przepisy dotychczasowe, abstrahując od faktu, że z punktu widzenia postępowania pewności prawa jest to rozwiązanie modelowe.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, pan minister Kaczmarek.

Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo Senatorowie!

W prawie karnym funkcjonują, Panie Mecenasie, takie przepisy, jeśli idą one w kierunku poprawy sytuacji obywatela, a nie pogorszenia. Obecnie mamy w toku rozpatrywania sprawy, gdzie pewne kary nałożone na przedsiębiorców w czasie kontroli wynoszą ponad 400 tysięcy zł. Na drodze przy przewozie materiałów niebezpiecznych w kilku przypadkach nałożono ponad 100 tysięcy zł. Takie były dotychczasowe przepisy ustawy.

(Przewodniczący Marian Noga: Rygorystyczne.)

Tak. Dopuszczały takie możliwości. Między innymi dlatego wprowadziliśmy ten przepis, aby nie doprowadzić do upadku tych przedsiębiorstw, bo dotychczas obowiązująca ustawa miała tę wadę prawną, że można było mnożyć stosowne kary.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Ministrze, intencja jest bardzo jasna. Ale pan mecenas zgłaszał tylko problemy konstytucyjne. W związku z tym tę poprawkę też należy przesunąć na posiedzenie plenarne. Przynajmniej na razie nie przyjmujemy tej poprawki.

(Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek: To jest dla poprawy sytuacji.)

Rozumiem. Proszę to jeszcze raz przedyskutować, najwyżej nie będzie takiej poprawki, a może będzie.

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Poleć:

Panie Przewodniczący, przepraszam, czy pana mecenas Magdę usatysfakcjonowałoby sformułowanie – bo tak naprawdę o to chodziło w art. 8 – „do postępowań administracyjnych w sprawach dotyczących nałożenia kary pieniężnej za naruszenia stwierdzone w trakcie kontroli”? Wtedy się zawęzi, czyli byłoby wiadomo, że nie cho-

dzi o kwestię licencji, nie chodzi o kwestię wydawania zezwoleń. Żebyśmy, jak podkreślił pan minister Kaczmarek, nie wylali dziecka z kąpielą.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziecka z kąpielą. Jasne.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Teraz pan mecenas musi się nad tym zastanowić. Przełożymy to jednak do posiedzenia plenarnego.

(Głos z sali: Tak.)

Ostatnia poprawka sześćdziesiąta siódma.

(Głos z sali: Jesteśmy za.)

Państwo są za. Przejmuję tę poprawkę.

Kto jest za tą poprawką?

Poprawka uzyskała jednogłośnie poparcie.

Proszę, Panie Mecenasie, teraz o tym, co przedtem wyłączyliśmy.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Panie Przewodniczący, jeśli można, chciałbym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji i szanownych państwa na pewne problemy, które nie znalazły odzwierciedlenia w propozycjach poprawek, ponieważ wymagają przedyskutowania, a dotyczą spraw równie ważnych. Przede wszystkim chciałbym powiedzieć o uwadze piątej zamieszczonej w opinii Biura Legislacyjnego, iż w przypadku formułowania definicji niezarobkowego przewozu drogowego, czyli przewozu na potrzeby własne, w odniesieniu do przedsiębiorcy pomocniczo wykonującego działalność gospodarczą, nie można sformułować w lit. d, że nie jest to przewóz w ramach prowadzonej działalności gospodarczej w zakresie usług turystycznych, skoro zdanie wstępne mówi, że jest to działalność wykonywana pomocniczo. Wydaje się więc, że w pktcie 4 istnieje sprzeczność pomiędzy lit. d a zdaniem wstępnym.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, pan dyrektor.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Chciałbym tu zwrócić uwagę na pewną pragmatykę działania. W tym momencie wszystkie biura podróży, które przecież dbają o bezpieczeństwo podróżnych, o pewną jakość świadczonych usług, robiłyby to na zasadzie działalności dodatkowej, czyli wszystkie przewozy turystyczne odbywałyby się nie na bazie licencji, certyfikatu czy pewnych kompetencji zawodowych, tylko na bazie zaświadczenia na potrzeby własne. Byłaby to rzecz kuriozalna w całej Europie. Dlatego pojawił się zapis, że nie dotyczy to działalności w zakresie turystyki. Tam nie ma możliwości wykonywania przewozów na potrzeby własne. Klient, którego przewoźnik pozyskuje na tym rynku, nie jest jego własnością i...

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Mecenasiu, rozumiem intencję rządu, pan zaś uważa, że ten zapis jest zły, tak?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Uważamy, że wynika to ze zdania wstępnego. Skoro jest tutaj mowa o działalności wykonywanej przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do podstawowej działalności gospodarczej, a to jest właśnie główna działalność, to...

(Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski: On tak zarejestruje swoją działalność, że będzie pomocnicza.)

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze. Pan zgłosił uwagę, ale nie przejmuję tej poprawki. Na razie jej nie ma.

(Głos z sali: Taka uwaga.)

Po prostu uwaga. Dobrze.

Pan mecenas ma jeszcze jakąś uwagę?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Jeżeli mógłbym zwrócić uwagę na art. 19a w brzmieniu nadanym przez ustawę...

(Głos z sali: Który punkt?)

Jest to zmiana trzynasta w ustawie. Ust. 1 stanowi, że wykonywanie określonego transportu...

(Głos z sali: To jest to, o czym rozmawialiśmy przez telefon.)

...na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez zagranicznego przewoźnika drogowego pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą wymaga zezwolenia ministra właściwego do spraw transportu. Ta zasada nie budzi wątpliwości. Zupełnie niezrozumiałą jest natomiast ust. 2.

Co należy rozumieć pod sformułowaniem: „Przepis ust. 1 stosuje się również w przypadku przejazdu pojazdu samochodowego bez osób podróżnych”?

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę. Pan dyrektor wyjaśni.

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:

To jest jeden z elementów pewnej pragmatyki działania w świecie transportu. Przyjmujemy taką zasadę. Jeżeli przedsiębiorca jedzie po klientów, przykładowo z Mińska do Warszawy, to wprowadzie jedzie pustym pojazdem, ale też wykonuje transport drogowy, za który pobiera opłatę, musi więc uzyskać zezwolenie. Stąd wziął się zapis, że każdy przejazd, nawet bez pasażerów czy ładunku, który ma na celu wykonanie pewnej działal-

ności gospodarczej, wymaga zezwolenia. Tak samo jest w przypadku towaru. Przecież często jest tak, że zlecenie się odbiera z Katowic, a firma jest z Warszawy.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. Nie ma poprawki, to znaczy, że ja tego nie przejmuję, chyba że przejmie ktoś z państwa.

Jeszcze jakieś uwagi?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Tak. Art. 93 ust. 1a stanowi, że decyzja jest wydawana w imieniu organu właściwego ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli. To jest zmiana czterdziesta szósta lit. b, strona dwudziesta pierwsza.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, pan zastępca inspektora.

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Połec:

Jest to usankcjonowanie tego, co de facto istnieje i zostało wywiedzione z aktualnej ustawy. Musimy pamiętać o tym, że istotą postępowania administracyjnego jest określona właściwość miejscowa organu. Tu jest problem z punktu widzenia organów kontroli. Zwróćmy uwagę, że jeżeli na przykład przedsiębiorcę z Warszawy zatrzymuje strażnik graniczny na jakimkolwiek przejściu, to w razie stwierdzenia naruszenia strażnik ten wydaje decyzję o nałożeniu kary pieniężnej. Gdyby iść nurtem zasadniczym regulacji w k.p.a., powinien to wydać organ właściwy ze względu na siedzibę przedsiębiorcy, ale nie ma takiego organu, bo nie ma oddziału straży granicznej w Warszawie czy w Radomiu.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. Dziękuję.
Jeszcze proszę...

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Kolejna wątpliwość dotyczy art. 93 ust. 6 na tej samej stronie. Przepis ten stanowi, iż w przypadku uwzględnienia odwołania uiszczona kara pieniężna podlega zwrotowi w terminie czternastu dni od dnia uchylecia lub zmiany decyzji, zarazem jednak art. 94 ust. 5 ustawy o transporcie drogowym stanowi, że w przypadku uwzględnienia odwołania uiszczona kara pieniężna podlega zwrotowi w terminie czternastu dni od dnia wydania decyzji o zwrocie tej kary. Mamy więc do czynienia z podwójną regulacją.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, zastępca inspektora.

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Poleć:

Nie, z jednego powodu.

(Przewodniczący Marian Noga: Proszę wcisnąć przycisk, żeby głos się rejestrował.)

Jeśli pan mecenas spojrzy w ustawę uchwaloną przez Sejm, to ust. 5 zmienia swoje brzmienie. Aktualne brzmienie ust. 5 dotyczy tego, że od decyzji o nałożeniu kary pieniężnej przysługuje odwołanie. Art. 92 zmienia się na tyle, że automatycznie nie ma podwójnej regulacji, bo po prostu zmieni się brzmienie dotychczasowego ust. 5.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Pragnąłbym jednak zwrócić uwagę, że w ust. 5 jest mowa o terminie czternastu dni od dnia doręczenia przedsiębiorcy lub innemu podmiotowi tej decyzji, a w ust. 6 o czternastu dniach od uchylecia lub zmiany decyzji o nałożeniu kary pieniężnej.

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Poleć:

Tak, ale mówimy o innych regulacjach: ust. 5 traktuje o prawie do wniesienia odwołania i określa termin, ust. 6 natomiast traktuje o tym, kiedy organ, jeśli uzna to odwołanie, ma zwrócić komuś pieniądze.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. Wszystko w porządku, Panie Mecenasie, absolutnie. Dalej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Chcielibyśmy również prosić o wyjaśnienie, ponieważ w Biurze Legislacyjnym mieliśmy wątpliwości do art. 12 pkt 8.

(Przewodniczący Marian Noga: Proszę jeszcze podać stronę.)

Dotyczy to ustawy o czasie pracy kierowców.

(Przewodniczący Marian Noga: Druk pomarańczowy, łatwiej szukać.)

To jest strona 29.

Przewodniczący Marian Noga:

Strona dwudziesta dziewiąta pomarańczowego druku.

(Głos z sali: Który punkt?)

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Pan dyrektor, proszę.

**Dyrektor Biura Prawnego i Orzecznictwa
w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego Łukasz Leja:**

Bardzo dziękuję.

Tutaj chodzi tylko o doprecyzowanie, że te pojazdy przeznaczone są tylko i wyłącznie do przewozów towarów. Zlikwidowanie przecinka powoduje, że mamy jedno zdanie, jedną normę: „pojazdami używanymi do przewozów towarów napędza-

nymi gazem”. Dotąd mogło to być niejasne: „pojazdami używanymi do przewozów towarów – tu pojawił się przecinek i następowało odrębne zdanie – napędzanymi gazem”. Czyli były jak gdyby dwie normy, a chodzi o jeden rodzaj pojazdów: „pojazdy przeznaczone do przewozów towarów napędzane gazem”.

(*Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda*: Tak, to jest jasne. Wyjaśniło to naszą wątpliwość.)

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze. Bardzo dziękujemy.
Mamy coś jeszcze?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Tak. Art. 9 stanowi, że kierowcy pojazdów samochodowych używanych do przewozu osób lub rzeczy, które to pojazdy zostały wyposażone w przyrządy kontrolne niespełniające wymagań ustawy, prowadzą karty drogowe do końca okresu ważności dowodu uwierzytelnienia, nie dłużej niż do dnia uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

Powstaje pytanie dlaczego ten przepis mówi jedynie o przyrządach kontrolnych uwierzytelnionych przed dniem 1 stycznia 2003 r., jak również dlaczego art. 10 mówi o pojazdach, które zostały zarejestrowane przed dniem 1 stycznia 1985 r.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan zastępca, tak? Pan minister Kaczmarek chciałby? Proszę.

Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek:

Panie Mecenasiu, te przepisy obowiązują do 2001 r. i dalej już nie. Dodaliśmy dwa lata, kiedy uwierzytelnienie tych przyrządów jest jeszcze aktualne, nie chcieliśmy po prostu podważać tych decyzji. Jeśli ktoś uwierzytelniał przyrząd pomiarowy, tachograf – na rynku jest jeszcze kilka typów – to poszliśmy w tym kierunku, żeby wydłużyć okres, kiedy jest jeszcze możliwe używanie przyrządu, skoro państwo zapewniło, że jest on legalizowany. Po tym czasie zanika w ogóle formuła uwierzytelnienia.

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Połec:

Chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jedną sprawę. To jest konsekwencja zmiany ustawy o miarach. Pojęcie uwierzytelnienia znikło z naszego obrotu prawnego od 1 stycznia 2003 r., zostało zastąpione przez pojęcie legalizacji. Uwierzytelnienie musi być ograniczone datą 1 stycznia 2003 r., bo potem po prostu nie było już uwierzytelnienia tachografów, musiały być legalizowane.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem, że jest to wyjaśnione.

(*Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: A data 1 stycznia 1985 r. o której mowa w art. 10 ustawy?*)

(*Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek: To wynika z warunków technicznych.*)

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Wynika to z rozporządzenia o warunkach technicznych, które jest w dużej mierze konsekwencją przyjęcia rozporządzenia Unii nr 3820 wprowadzającego ograniczenia w sprawie czasu pracy. Jest to ściśle określona data i z tego wynikają te regulacje.

(*Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Już ostatnia...*)

Przewodniczący Marian Noga:

Jeszcze jedna poprawka.
(*Głos z sali: Wątpliwość.*)
Wątpliwość.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Ostatnia uwaga ma charakter legislacyjny i dotyczy art. 15 ust. 2, który stanowi, że dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 115 ust. 2 ustawy zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych na podstawie art. 39b ust. 6 ustawy wymienionej w art. 1.

Notabene chciałbym zwrócić uwagę, że przepis ten powinien dotyczyć art. 39b ust. 7, ale nie zmienia to mojej wątpliwości, dlatego przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 115 ust. 2 mają obowiązywać do dnia wydania przepisu wykonawczego na podstawie art. 39b ust. 6 ustawy.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, pan dyrektor, tak?

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Dobrze pamiętam intencje. Najpierw przypomnę to, co powiedziałem wcześniej. Przenosimy, likwidujemy świadectwa kwalifikacji dotyczące kierowców, a wprowadzamy zaświadczenie wystawiane przez kierowcę. Chcemy, żeby nie odbyło się to nagle, w sposób rewolucyjny, tylko ewolucyjny. Być może nie są to najbardziej szczęśliwe zapisy, ale przez dwanaście miesięcy istnieje możliwość wydania odpowiednich aktów prawnych.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Przewodniczący Marian Noga:

Pan mecenas dalej ma wątpliwości.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Nie chodzi o dwanaście miesięcy, tylko o to, dlaczego państwo odnoszą się do art. 39b ust. 6? Jak już wspomniałem, powinien to być ust. 7, ale to już jest kwestia korekty.

(Głos z sali: Oczywiście.)

(Wypowiedzi w tle nagrania)

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Mam prośbę o powtórzenie pytania.

(Przewodniczący Marian Noga: Dlaczego takie odniesienie, tak?)

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Tak. Art. 39b.)

Czy to jest art. 39b ust. 7?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Pytanie dotyczy tego, dlaczego państwo – w przeciwieństwie do powszechnie obowiązującej formuły utrzymywania w mocy przepisów wykonawczych – wiązą obowiązywanie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 115 ust. 2 z obowiązywaniem przepisów wydanych na podstawie art. 39b ust. 7.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:**

Dzieje się tak dlatego, że art. 115, o którym mowa w ust. 1, jest to ustawa – Prawo o ruchu drogowym, wprowadzał obowiązek dodatkowych kursów dla kierowców. Teraz ten obowiązek przenosimy z ustawy – Prawo o ruchu drogowym do ustawy o transporcie drogowym. Stąd jest łączenie tych dwóch artykułów. Nie może być takiej sytuacji, że kierowca nie może odbyć tego szkolenia, bo jeżeli nie odbędzie tego szkolenia, nie będzie mógł wykonywać pracy w transporcie. Żeby więc nie doprowadzić do sytuacji rewolucyjnej, chcemy to zrobić w sposób ewolucyjny, ponieważ z drugiej strony ten nowy system będzie lekko zmodyfikowany pod kątem większej elastyczności w stosunku do przedsiębiorców i do kierowców.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne.

Jeszcze są wątpliwości? Proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Nie. W tej sytuacji chciałbym zaproponować Wysokiej Komisji poprawkę polegającą na zastąpieniu ust. 6 w art. 39b – ust. 7.

Przewodniczący Marian Noga:

To już wiemy, jest na to pełna zgoda. Przejmuję tę poprawkę.

Kto jest za? (8)

Dziękuję. Poprawka została przyjęta, Panie Mecenasiu.

Czy są inne poprawki? Są.

Proszę, pan minister.

(Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek: Przepraszam, najpierw pan senator.)

Proszę, Panie Senatorze.

Senator Sergiusz Plewa:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, wracam do tematu hien taksówkowych. Na lotnisku, na Dworcu Centralnym są naciągacze. Jak pan minister widziałby uregulowanie tego właśnie w tej ustawie? Kierowcy normalnych, legalnych taksówek się skarżą. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Senatorze, myślę że jest to temat na posiedzenie plenarne, dzisiaj chyba tego nie rozstrzygniemy. Nawet nie wiem, czy w tej ustawie by się dało.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek:

Panie Senatorze, w ustawie inspekcja ma tylko prawo do kontrolowania taksówek pod względem posiadania licencji. Przy okazji takich działań można podnosić inne rzeczy. Są już takie działania, wiem, że ten proceder jest w jakiś sposób porządkowany. Kiedy obserwuje się to, co dzieje się przed Dworcem Centralnym w czasie naszych kontroli, widać, że ta szara strefa coraz bardziej zanika. Jeśli Sejm i Senat podejmą jakieś działania, żeby tę sprawę załatwić, to włączymy się do tego nie tylko my, ale Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, czy samorządy, które wydają taksówkarzom zezwolenia na licencje. To oni powinni raczej sprawdzać, co się dzieje w tej materii. Pamiętam, że prezydent Piskorski podjął działania walki z mafią taksówkową. Jesteśmy otwarci, żeby to wspierać. Możemy jednak tylko kontrolować, czy mają licencję.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. Jeśli ewentualnie byłby potrzebny jakiś przepis wzmacniający tę kontrolę, to proszę pana senatora Plewę, aby się porozumiał z panem ministrem Kaczmarkiem i jeśli to będzie możliwe, wniósł to na posiedzeniu plenarnym.

Proszę państwa, uwaga techniczna. Niestety, muszę przekazać przewodnictwo mojemu zastępcy, panu senatorowi Suchańskiemu.

(Głos z sali: Pan poseł Maniura, który...)

Potwierdzam, pan senator wie wszystko, przejmie poprawkę pana posła, proszę ją zgłosić, wyjaśnić. Głosowanie przeprowadzi pan senator Suchański.

Muszę udać się do Wrocławia, przepraszam. Bardzo dziękuję. Myślę, że to już końcówka, zajmie to państwu dwie, trzy minuty.

(*Senator Jerzy Suchański: Jeśli państwo pozwolą, dzisiaj są imieniny pana przewodniczącego. Wszystkiego najlepszego, Panie Przewodniczący.*)

Bardzo dziękuję, Panie Senatorze, dziękuję, bardzo dziękuję.

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

(*Przewodnictwo obrad obejmuje zastępcę przewodniczącego Jerzy Suchański*)

Zastępca Przewodniczącego Jerzy Suchański:

Bardzo dziękuję.

Kontynuujemy rozpatrywanie tego punktu.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek:

Dziękuję.

Chciałbym zaproponować zmianę w art. 22 ust. 3 pkt 1. Jest to zmiana do ustawy matki: „przebieg trasy przewozów – tu należy dodać «dla każdej z grup» – uwzględniający miejsca początkowe i docelowe przewozu, długość tej trasy podaną w kilometrach oraz przejścia graniczne”. Jest to przepis, który szczegółowo podaje, w jaki sposób traktować przewozy wahadłowe.

Zastępca Przewodniczącego Jerzy Suchański:

Jeśli można byłoby powtórzyć artykuł?

(*Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek: Ja może napiszę.*)

Jeśli można, bardzo proszę.

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek:

Może powiem jeszcze raz, bo nie wiem, czy państwo senatorowie mają...

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Jeśli można, w zmianie szesnastej lit. c w ustawie, która jest przegłosowana, pkt 1 w ust. 3 otrzymuje brzmienie – tutaj zapisalibyśmy pkt 1: przebieg trasy przewozów dla każdej z grup uwzględniający....

(*Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Przepraszam, Panie Ministrze, czy mógłbym prosić o podanie, o który artykuł ustawy o transporcie drogowym chodzi?*)

Dotyczy to art. 22 ust. 3 pkt 1: „Do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonanie przewozów wahadłowych i okazjonalnych w międzynarodowym transporcie drogowym dołącza się...”, a w pkt 1 po słowach „przebieg trasy przewozu” trzeba tylko dopisać „dla każdej z grup”, ponieważ transport odbywa się na przykład z Gdańska do Krakowa czy do Wiednia...

(*Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Jeśli mógłbym to zobaczyć?*)

...a po drodze są różne miejscowości. Transport wahadłowy jest wtedy, kiedy jadą osoby z Gdańska do Wiednia, ale po drodze też są zabierane osoby i chodzi o to, żeby dla każdej z grup...

Zastępca Przewodniczącego Jerzy Suchański:

Jest prośba, żeby panu mecenasowi dostarczyć druk, aby mógł na to rzucić okiem.

(*Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek: Posel Maniura prosił o to.*)

Prosił o uzupełnienie tego. Chodzi tylko o formalność, żeby pan mecenas mógł się z tym zapoznać.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

O ile dobrze rozumiem, Panie Ministrze, propozycja dotyczy tego, aby art. 22 ust. 3 pkt 1 ostatecznie otrzymał brzmienie: „przebieg trasy przewozu dla każdej z grup uwzględniający rozkład jazdy”...

(*Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Połec: „...miejsce początkowe i docelowe”... później już tak samo, jak jest napisane. Tego nie ma w druku sejmowym.*)

Tak, ale ja patrzę do ustawy o transporcie drogowym. Art. 22 ust. 3 pkt 1 stanowi: „Do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów wahadłowych i okazjonalnych w międzynarodowym transporcie drogowym dołącza się” ... tu jest pkt 1, który będzie brzmiał: „przebieg trasy przewozu dla każdej z grup uwzględniający miejsce początkowe i docelowe przewozu, długość tej trasy podaną w kilometrach oraz przejścia graniczne”.

(*Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Połec: Są tu dodane słowa „dla każdej z grup”, poza tym brzmienie przepisu nie jest zmieniane.*)

Przepraszam, ale o jakie grupy chodzi, jeśli można?

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Połec:

Trzeba spojrzeć z kolei na definicję przewozów wahadłowych w ustawie matce. Pozwolę sobie ją zacytować: przewóz wahadłowy to wielokrotny przewóz zorganizowanych grup osób tam i z powrotem między tym samym miejscem początkowym a tym samym miejscem docelowym przy spełnieniu łącznie następujących warunków. Wśród tych warunków w lit. a jest właśnie sformułowanie. każda grupa osób przewiezionych do miejsca docelowego wraca do miejsca początkowego. Żeby ujednoczyć te wszystkie regulacje, to samo sformułowanie „każda z grup” jest dodane do przepisu art. 22, ponieważ ten przepis trzeba czytać łącznie z definicją przewozu wahadłowego podaną w art. 4 pkt 10.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Na razie proponowałbym, aby sformułowanie „dla każdej z grup” zastąpić sformułowaniem „dla każdej z grup osób, o których mowa w...” i tu podać odpowiedni przepis, o którym powiedział pan minister. Następnie...

Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek:

To jest poprawka pana posła Maniury, nie chciałbym jej zmieniać, ale jeśli tak, to...

Zastępca Przewodniczącego Jerzy Suchański:

Rozumiem. Mam prośbę, aby państwo to dopracowali i również dołączyli do zbioru poprawek na posiedzenie plenarne Senatu.

(Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek: Tak jest.)

Czy są jeszcze jakieś uwagi, zapytania, wypowiedzi? Jeżeli nie ma, to kończymy ten punkt obrad. Na sprawozdawcę...

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Jeszcze głosowanie nad całością ustawy.

Kto jest za przyjęciem całości ustawy, wraz z przyjętymi poprawkami, proszę o podniesienie ręki. (8)

Bardzo dziękuję.

Na sprawozdawcę proponuję pana senatora Mieczysława Mietłę, a na sprawozdawcę kolejnej ustawy kolegę Krzysztofa Szydłowskiego.

Jeszcze tylko jedna uwaga. Przypominam, że dopracowanie poprawek, wszelkie propozycje należy zrobić przed posiedzeniem Senatu. Mam również uwagę do państwa z ministerstwa. Poprawki, które dzisiaj zostały przegłosowane i które państwo zaakceptowali bądź nie, mogą jeszcze wrócić, zostać wniesione na posiedzeniu Senatu. Będziemy również w komisji jeszcze raz głosować nad nimi w trakcie obrad Senatu. Proszę spokojnie przemyśleć uwagi, gdyby trzeba było do nich wrócić, albo że niestety nie można się z nimi zgodzić, to proszę jeszcze dopracować przegłosowane dzisiaj poprawki i wnieść je na posiedzeniu naszej komisji, które odbędzie się w trakcie posiedzenia plenarnego, przed ostatecznym głosowaniem. Rozumiemy się, tak? Bardzo dziękuję.

Przechodzimy do rozpatrywania ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Bardzo proszę, Pana Ministrze. Kto z rządu będzie referował?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji
Leszek Ciećwierz:**

Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo!

Przedstawiona nowelizacja do ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym jest następstwem wyroku Trybunału Konstytucyjnego uchylającego moc obowiązującego art. 65 ust. 7, gdzie była delegacja dla ministra spraw wewnętrznych i administracji, aby w trybie rozporządzenia określał sposób zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego podczas trwania imprez na drogach, warunków ich odbywania oraz trybu postępowania w tych sprawach.

Trybunał Konstytucyjny uznał, że powyższa materia nie może być uregulowana rozporządzeniem ani w żadnym innym akcie podustawowym, gdyż jest to znaczne ograniczenie korzystania z wolności zgromadzeń.

Wobec tego ta nowelizacja wprowadza do ustawy szczegółowe określenie wymogów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i porządku podczas trwania imprez po-

wodujących utrudnienia w ruchu lub wymagających korzystania z drogi w sposób szczególny, zwanych dalej imprezami, oraz trybu uzyskiwania zezwoleń na organizację imprezy.

Zastępca Przewodniczącego Jerzy Suchański:

Bardzo dziękuję.

Rozumiem, że Biuro Legislacyjne za chwilę odniesie się do tego. Ale w opinii biura w uwagach szczegółowych jest zdanie, że ustawa nie budzi zastrzeżeń legislacyjnych poza jedną uwagę, iż należy zwrócić uwagę na treść art. 2 ustawy. Jest to przepis o charakterze merytorycznym, który w opinii z dnia 17 czerwca 2003 r. sekretarza Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej sporządzonej do sprawozdania sejmowej Komisji Infrastruktury o projekcie nowelizacji – druk sejmowy nr 1650 – jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

W opinii wyrażono pogląd, iż ostatecznym terminem wprowadzenia w życie przepisów dotyczących obowiązku wyposażenia pojazdów w homologowany ogranicznik prędkości jest data akcesji Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej.

Czy w tym miejscu pan minister byłby uprzejmy wyjaśnić?

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Leszek Cieciewicz: Może proszę resort infrastruktury.)

Tak, bardzo proszę.

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:

Panie Przewodniczący, gwoli pewnej informacji. Zapis odnoszący się do wprowadzenia ograniczników prędkości wynika z przepisów Unii Europejskiej. Jednak, jak to się dzieje z innymi przepisami Unii Europejskiej, ten przepis także pozostawia pewną swobodę w tym zakresie. Myśmy z tej swobody skorzystali. Ponieważ w przepisach Unii Europejskiej jest mowa o tym, że w przypadku transportu wewnętrznego – my to rozumiemy jako transport krajowy – można wystąpić z pewnym okresem przejściowym, czyli wydłużyć czas montowania ograniczników prędkości.

Chciałbym zwrócić na jedną sprawę techniczną. Dotyczy to w dużej mierze autobusów marki Autosan H-9. Ogranicznik prędkości przy autobusach odcina – przepraszam za sformułowanie techniczne – przy 100 km/h, a Autosan H-9 w życiu nie przekroczy tej prędkości. Koszt montażu jednego ogranicznika – mamy wstępne informacje – nie jest taki bagatelny, jest to koszt rzędu 800 zł. W przedsiębiorstwach PKS tych autobusów jest około szesnastu, prawie siedemnaście tysięcy. Montowanie tych urządzeń w autobusach sprzed dziesięciu czy piętnastu lat, bo taka jest ich żywotność, byłoby wręcz szkodnictwem gospodarczym.

Sądzę, że przepisy Unii Europejskiej nie są aż tak restrykcyjne, mamy pewne doświadczenie w zakresie kontaktów bilateralnych z krajami unijnymi. Te przepisy naprawdę trzeba umieć czytać. Jestem skłonny bronić naszego stanowiska, twierdząc, że nie jest ono sprzeczne z przepisami Unii Europejskiej.

(Zastępca Przewodniczącego Jerzy Suchański: Rozumiem, bardzo dziękuję za tę uwagę.)

Przepraszam, Panie Przewodniczący, jest tutaj jeszcze jeden zapis. Chcemy wyłączyć z tego przewozy ładunków niebezpiecznych. Jest to bardzo specyficzna dziedzina transportu i tu kolega by zaproponował...

Zastępca Przewodniczącego Jerzy Suchański:

Czyli jest propozycja poprawki.

(Głos z sali: Tak jest.)

Sekundę. Jeśli można, pozwoliłem sobie tymczasem zapoznać państwa z uwagą Biura Legislacyjnego, dotyczącą kwestii wejścia do Unii Europejskiej i daty wprowadzenia ograniczników. Wstępne wyjaśnienie zostało przedstawione. Czy chciałaby pani może to jeszcze bardziej wzmocnić lub nie zgodzić się z kierownictwem Ministerstwa Infrastruktury?

Bardzo proszę.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Aleksandra Sulkowska:**

Szanowna Komisjo, Biuro Legislacyjne przedstawiło jedną uwagę do tej ustawy dotyczącą treści art. 2. Ta uwaga została przygotowana na podstawie opinii przygotowanej przez Urząd Komitetu Integracji Europejskiej w dniu 17 czerwca 2003 r. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jerzy Suchański:

Tak. Była taka uwaga, rozumiem. Wysłuchaliśmy jednak wyjaśnienia ministerstwa. Czy państwo senatorowie mają jakieś uwagi do tego wyjaśnienia?

Bardzo proszę.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Uważam, że wyjaśnienie pana dyrektora jest w pełni przekonujące i proponuję dalej nie dyskutować.

Zastępca Przewodniczącego Jerzy Suchański:

Rozumiem.

Bardzo proszę o propozycję poprawki.

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

Proponujemy do obecnej treści art. 2, zawierającego ust. 1, dodać ust. 2 w brzmieniu: „przepis ust. 2 nie stosuje się do pojazdów przewożących towary niebezpieczne”. Chodzi o to, żeby nie było wątpliwości, że przy przewożeniu towarów niebezpiecznych zawsze są wymagane ograniczniki prędkości.

(Głos z sali: Czyli przepis ust. 1?)

Przepis ust. 1 nie stosuje się do pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

Zastępca Przewodniczącego Jerzy Suchański:

A jak w takim razie byłoby z datą wejścia w życie?

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Nie ma.)

Nie ma?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Od razu? Rozumiem.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski: Zgodnie z umową, którą Polska...)

Rozumiem.

Pani mecenas.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Aleksandra Sulowska:**

Jest to propozycja poprawki o charakterze merytorycznym. Chciałabym zwrócić uwagę jedynie na termin wejścia w życie przepisu, który mówi o obowiązku stosowania homologowanych ograniczników prędkości. Zgodnie z nowelizacją ustawy z 23 listopada 2002 r. jest to dzień 1 stycznia 2004 r. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jerzy Suchański:

Dziękuję.

Czy są pytania? W takim razie przejmuję tę poprawkę. Prosiłbym, aby Biuro Legislacyjne ustaliło z państwem jej ostateczne sformułowanie.

Bardzo proszę, kto jest za?

Jednogłośnie za, dziękuję.

Czy są pytania lub uwagi do ustawy? Nie ma.

W takim razie na sprawozdawcę, zgodnie z tym co wcześniej powiedziałem, proponuję pana senatora Krzysztofa Szydłowskiego.

Jeżeli nie ma innych spraw, serdecznie dziękuję wszystkim naszym droгим gościom.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Słucham? Bardzo przepraszam. Należy przegłosować całość, wraz z poprawką.

Proszę, kto jest za?

Bardzo dziękuję. Jednogłośnie za.

Bardzo wszystkim dziękuję. Życzę miłego dnia wszystkim Halinom i Marianom.

(Koniec posiedzenia o godzinie 11 minut 24)

Kancelaria Senatu

Opracowanie: Halina Pieniążek

Publikacja: Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851