



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(973)

77. posiedzenie
Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury
w dniu 30 października 2003 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o ratyfikacji Umowy między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeską o nowym połączeniu polskiej drogi krajowej nr 78 i czeskiej drogi I/58 oraz o budowie nowego mostu granicznego przez rzekę Odrę w rejonie Chałupek i Bohumina, sporządzonej w Katowicach dnia 25 sierpnia 2001 r.
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo przewozowe oraz ustawy o żegludze śródlądowej.
3. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym.
4. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o zmianie niektórych ustaw.
5. Harmonogram prac komisji dotyczących ustawy budżetowej na rok 2004.

(Początek posiedzenia o godzinie 8 minut 07)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Marian Noga)

Przewodniczący Marian Noga:

Myślę, że możemy rozpocząć kolejne posiedzenie Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury.

Państwo senatorowie otrzymali porządek składający się z pięciu punktów. Mam nadzieję, że pierwszą ustawę, dotyczącą ratyfikacji umowy między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeską, rozpatrzmy w ciągu pierwszych piętnastu minut, a potem przejdziemy do pozostałych ustaw. Skoro nie ma uwag, taki będzie porządek obrad.

Proszę państwa, musimy skończyć posiedzenie około godziny 12.00, 12.30.

Może powiem, że na posiedzeniu jest dzisiaj aż trzech wiceministrów z Ministerstwa Infrastruktury. Jest sekretarz stanu, pan minister Andrzej Piłat, pan minister Górski i pan minister Skowroński. Na sali są także przedstawiciele Ministerstwa Finansów, żeby sprawa była jasna. Obradujemy więc w takim składzie, w jakim powinniśmy.

Jeżeli nie ma żadnych uwag, przechodzimy do pierwszej ustawy o...

Witam także pana legislatora, pana mecenasa Piotra Magdę, który będzie omawiał aż trzy ustawy.

Zaczynamy od pierwszej z nich. Pierwszy punkt porządku obejmuje rozpatrzenie ustawy o ratyfikacji Umowy między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeską o nowym połączeniu polskiej drogi krajowej nr 78 i czeskiej drogi I/58 oraz o budowie nowego mostu granicznego przez rzekę Odrę w rejonie Chałupek i Bohumina, sporządzonej w Katowicach dnia 25 sierpnia 2001 r.

Który z panów ministrów chciałby przedstawić króciutkie wprowadzenie, takie na dwie, trzy minuty? Pan minister Piłat? Może niech pan minister kogoś wskaże.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Można powiedzieć, że ta kwestia dotyczy dwóch resortów, Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Sprawa jest, naszym zdaniem, dosyć prosta. Na Odrze w rejonie Chałupek i Bohumina jest stary most, który nie nadaje się już do eksploatacji. Na spotkaniu międzyrządowym uzgodniono więc, iż wybudujemy wspólny most między Republiką Czeską a Rzeczpospolitą Polską. Nastąpiły także uzgodnienia dotyczące finansowania.

Można powiedzieć, że z tą sprawą nie ma najmniejszych problemów. W Sejmie nikt nie zgłaszał żadnych uwag. Uzgodniliśmy finansowanie, a dzisiaj jesteśmy już na etapie przygotowania prac. Czekamy na przyjęcie ustawy przez parlament, żeby można było wybrać firmę odpowiedzialną za wykonanie mostu. Szczerze mówiąc, chcielibyśmy w przyszłym roku oddać go do użytku.

To tyle na ten temat. Jeśli są jakieś szczegółowe pytania, to chętnie odpowiem.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję, Panie Ministrze.

Poproszę pana mecenasa Magdę o uwagi Biura Legislacyjnego.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Dziękuję uprzejmie.

Wysoka Komisjo, Biuro Legislacyjne nie zgłasza zastrzeżeń do omawianej ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję, Panie Mecenasie.

Czy są jakieś pytania?

Pan senator Drożdż, proszę bardzo.

Senator Kazimierz Drożdż:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Mam pytanie, jaki będzie koszt budowy mostu.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Bardzo proszę pana ministra albo wskazaną przez pana osobę o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Mogę odpowiedzieć od razu, bo takie pytania już padały. Może trochę rozszerzę odpowiedź, jeśli pan senator pozwoli.

Ten most nie ma zastąpić mostu, który zostanie w przyszłości wybudowany w ramach tak zwanego połączenia dróg autostradowych między Polską a Czechami. Jest to, jak mówimy, mostek, który zastąpi obecnie istniejący, ale będzie oczywiście wybudowany przy użyciu nowej technologii.

Koszt budowy polskiej części mostu granicznego szacuje się na kwotę około 11 milionów zł. Trzeba także wybudować krótki odcinek drogi, której koszt szacujemy na 4 miliony zł. W sumie koszt po stronie polskiej to około 15 milionów zł. Koszty strony czeskiej wynoszą – z tego, co wiem – o milion czy dwa więcej, bo u nich odci-

nek drogi do wybudowania jest trochę dłuższy. W zasadzie są to jednak podobne koszty, czyli około 15–16 milionów zł.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję.

Czy są jeszcze pytania? Nie.

Głosujemy.

Kto jest za przyjęciem ustawy bez poprawek? (6)

(*Głos z sali: Jesteśmy jednomyślni.*)

Dziękuję bardzo.

Sprawozdawcą ustawy będzie pan senator Kazimierz Drożdż.

Zamykam dyskusję nad tym punktem.

Zostało jeszcze trzy minuty, ale nie będziemy robić przerwy, bo wszyscy są, skład jest odpowiedni. Możemy przejść... Aha, nie ma pani mecenas, tak?

(*Głos z sali: Pani mecenas już czeka.*)

Dobrze, proszę poprosić panią mecenas.

Teraz przejdziemy do rozpatrzenia ustawy o zmianie ustawy – Prawo przewozowe oraz ustawy o żegludze śródlądowej.

Proszę bardzo.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Mam pytanie, bo mamy spory kłopot. Jesteśmy w takim składzie, bo pan minister Górski odpowiada za sprawy związane z żeglugą śródlądową. Wiele różnego rodzaju pytań dotyczy jednak transportu, a zwłaszcza ustawy o transporcie drogowym. Na podstawie informacji, które otrzymaliśmy, powiedziałbym, że w Senacie powstało wiele zawirowań. Jest także do rozpatrzenia ustawa o autostradach płatnych.

Mam takie pytanie. O godzinie 9.00 jest głosowanie, na którym jako poseł muszę być. Zobowiązano mnie do tego, bo jest kilka pilnych rzeczy do przegłosowania. Jeśli chodzi o pana ministra Skowrońskiego, to w Sejmie odbędzie się tak zwane trzecie czytanie ustawy o drogach, którą nadzoruje.

(*Głos z sali: Zaraz coś o tym powiem.*)

Nie bardzo wiemy, jakie państwo widzieliby rozwiązanie, jeżeli chodzi o nas dwóch. Trzecia osoba można powiedzieć o autostradach, ale my, gdzieś od 9.00 do 9.45, bo zajmie to około czterdziestu pięciu minut, będziemy musieli iść na głosowanie w Sejmie. W Sejmie jest teraz tak, że jeden czy dwa głosy są ważne...

(*Przewodniczący Marian Noga: Rozumiem, że pan minister mógłby upoważnić dyrektorów departamentów, tak?*)

Tak, oczywiście. Zgłaszam jakby wątpliwość dotyczącą procedowania. Może lepiej byłoby zamienić kolejność, na przykład najpierw zająć się jedną ustawą, a potem rozpatrzyć łącznie dwie pozostałe?

(*Głos z sali: Przyspieszyć punkt czwarty, a przesunąć trzeci lub zmienić kolejność.*)

Przewodniczący Marian Noga:

Kto z Biura Legislacyjnego zajmuje się czwartą ustawą? Pani? Aha, pan Magda, pani jest do punktu drugiego. Jest propozycja, aby teraz ewentualnie rozpatrzyć punkt czwarty, tak?

(*Głos z sali:* Teraz ten, a później zamiast trzeciego – czwarty.)

Tak będzie szybciej, rzeczywiście. Pan minister i tak musi jednak iść na 9.00.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:* Problem polega na tym, że nie wiem, do której z tych ustaw jest zdecydowanie więcej uwag.)

Może powiem tak. Na razie w Senacie nie ma jakiegoś wielkiego szumu, jeśli chodzi o te ustawy. Owszem, wpływają różnego rodzaju propozycje poprawek legislacyjnych – zresztą Biuro Legislacyjne również nie przedstawiło ich mało – ale myślę, że możemy spokojnie procedować, Panie Ministrze. Wystarczy, że panowie upoważnią określone osoby, żeby mogły występować w panów imieniu.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:* Dobrze, najwyżej będziemy się wymieniali.)

Wyjaśnię od razu, Panie Ministrze, sprawę zmiany ustawy o drogach publicznych, która dzisiaj będzie przegłosowana w Sejmie. Chcę powiedzieć, że nie mamy innego wyjścia – ta ustawa musi być uchwalona do 30 listopada – i musimy przeanalizować ją na najbliższym posiedzeniu plenarnym, czyli już 5 listopada. W związku z tym, że dopiero dzisiaj zostanie ona przegłosowana, musimy spotkać się przed posiedzeniem Senatu, czyli 4 listopada o godzinie 12.00.

(*Głos z sali:* O 11.00 jest posiedzenie Komisji Nauki, Edukacji i Sportu. Może spotkajmy się o 13.00?)

Najwyżej jedna osoba dojdzie na samo głosowanie. Wolałbym godzinę 12.00, bo senatorowie są nerwowi. Wiecie państwo, im wcześniej pójdą do skrytek i dostaną materiały, tym lepiej. We wtorek nie mogę jednak zwołać posiedzenia wcześniej niż o 12.00.

Na posiedzeniu planarnym będę musiał zrobić tak zwaną wrzutkę, czyli poprosić Wysoki Senat o wprowadzenie do porządku obrad jeszcze jednego punktu. Jesteśmy do tego przygotowani. Proszę przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury na wtorek na godzinę 12.00. Numer sali podamy później. Na pewno będziemy wtedy analizować ustawę, o której wspomniałem, bo musimy to zrobić.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:* Na tej ustawie najbardziej zależy samorządom. Prezydenci miast...)

Jasne, mamy to na uwadze, jak państwo widzicie.

Dobrze, jedziemy dalej. Przepraszam za kolokwializm, ale studenci mówią, że najlepiej jechać do przodu.

Zajmiemy się teraz zmianą ustawy – Prawo przewozowe oraz ustawy o żegludze śródlądowej. Rozumiem, że ich ideę przedstawi nam pan minister Górski.

Proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Nowelizacja tej ustawy była omawiana dwa dni temu przez Komisję Europejską. Komisja wprowadziła parę uwag, ale poczyniliśmy postęp w celu, że tak powiem, wzajemnego porozumienia.

Celem nowelizacji tej ustawy jest dostosowanie prawa polskiego do prawa unijnego. Dotyczy to tylko niewielkich fragmentów ustawy. Nowelizacja prawa przewozowego oraz ustawy o żegludze śródlądowej polega na uzupełnieniu przepisów o unormowania wynikające z dyrektywy Rady Unii Europejskiej nr 96/75 z dnia 19 listopada 1996 r. w sprawie systemów czarterowania i kształtowania stawek przewozowych w krajowym i międzynarodowym transporcie wodnym śródlądowym na obszarze Wspólnoty.

Sporo dyskusji na posiedzeniu Komisji Europejskiej wywołał temat częściowego ograniczenia niektórych elementów tej żeglugi za pomocą rozporządzeń. Chodziło o to, czy jest to zgodne z konstytucją. Naszym zdaniem, minister właściwy do spraw transportu może wydać takie rozporządzenie i częściowo regulować te sprawy w czasie kryzysu, gdyby oczywiście on nastąpił. Moim zdaniem, jest to jednak sytuacja czysto teoretyczna. Krótko mówiąc, jest to dostosowanie naszego prawa do prawa unijnego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Z ramienia Biura Legislacyjnego przygotowywała materiały pani mecenas Agata Karwowska-Sokołowska. Dzisiaj zastępuje ją koleżanka, proszę więc panią mecenas o zabranie głosu.

Starszy Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Beata Mandylis:

Dzień dobry, Beata Mandylis, Biuro Legislacyjne Kancelarii Senatu.

W opinii do tej ustawy jest zawarte tylko jedno zastrzeżenie. Ograniczenia, o których mowa w dwóch artykułach, w art. 1 i 2, polegające na upoważnieniu ministra właściwego do spraw transportu do wydania odpowiednich rozporządzeń... To znaczy Biuro Legislacyjne nie ma, że tak powiem, zastrzeżeń co do tego zapisu, chodzi raczej o konsekwencje wprowadzenie takiego ograniczenia. Nie będzie kłopotu, jeżeli wprowadzimy te przepisy i zostaną one zapisane w ustawie. Problem może pojawić się dopiero wtedy, gdy takie ograniczenie zostanie zastosowane, bo pierwszy niezadowolony podmiot będzie mógł podważyć przepis rozporządzenia, twierdząc, że jest niekonstytucyjny.

Dlaczego o tym mówię? Ponieważ jest to bardzo wyraźny... Nawet w najprostszym komentarzu do konstytucji przy art. 22, który dotyczy ograniczania wolności działalności gospodarczej – jest ono dopuszczalne tylko w drodze ustawy i tylko z uwagi na ważny interes publiczny – jest mowa o tym, że tego rodzaju ograniczeń nie można wprowadzać innym aktem prawnym niż ustawa. Inaczej mówiąc, nie może ich wprowadzać władza wykonawcza: czy to w drodze aktów prawnych Rady Ministrów, czy ministrów. Jest to wyraźnie stwierdzone. Gdyby tak nie było, można by uznać, że nie ma problemu.

Podobny przypadek rozstrzygnięto w ustawie o administrowaniu obrotem za granicą usługami za pomocą nieco innego zapisu. W treści artykułu jest mowa, że Rada

Ministrów może, jeżeli wymaga tego interes narodowy, wprowadzić ograniczenia w obrocie, a w ust. 2 znajduje się upoważnienie do wydania rozporządzenia. W tym wypadku uprawnienie do ograniczania jest zawarte bezpośrednio w ustawie, a nie pośrednio w upoważnieniu do wydania aktu wykonawczego. Chodzi o inny zapis.

Przepraszam bardzo, ale nie wiem, czy podstawą prośby o niewprowadzanie żadnej zmiany do ustawy jest przymus czasowy. Poprawka polegałaby bowiem tylko, że tak powiem, na przemienieniu przepisu. Treść, która jest zawarta w art. 9a, została by po prostu zapisana jako art. 9a ust. 1 i 2. W ust. 1 znalazłoby się upoważnienie bezpośrednio, że minister w takich i w takich wypadkach może ograniczać uprawnienia i że czyni to w drodze rozporządzenia. Nie wiem, czy to nie byłoby do podważenia z punktu widzenia konstytucji, ale na pewno byłoby lepsze. Obecny przepis – w ustawie jest zawarte tylko upoważnienie do wydania aktu wykonawczego – naprawdę można podważyć za pomocą pierwszej skargi do Trybunału Konstytucyjnego. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, że teraz jest trzech wiceministrów na sali.
Proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Nie do końca zgadzam się z opinią Biura Legislacyjnego, bo decyzję, czy ruch w żegludze śródlądowej ma być ograniczony, czy nie, będzie podejmować Komisja Europejska. Będziemy musieli się do niej dostosować. Stan prawny, o którym mówi pani mecenas, odnosi się tylko do chwili obecnej, bo prawo unijne będzie nadrzędne. Kiedy taka decyzja do mnie trafi, muszę, że tak powiem, mieć instrument i móc ją wprowadzić w formie rozporządzenia na pewien okres, bardzo dokładnie zdefiniowany. Wydaje mi się, że nie jest to kwestia zgodności z konstytucją.

Przewodniczący Marian Noga:

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos?
(Wypowiedzi w tle nagrania)
Po kolei, najpierw pani dyrektor.
Proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz:**

W tej chwili, jak wszyscy wiemy, trwa ożywiona dyskusja, która niebawem musi się zakończyć, na temat prymatu konstytucji lub przepisów unijnych. Bodajże dwa dni temu „Rzeczpospolita” wydrukowała dobry artykuł na ten temat. Nie została jeszcze, że tak powiem, postawiona kropka nad „i”, jeśli chodzi o to zagadnienie. Rozpatrywanie tego projektu ustawy przypadło właśnie na taki moment.

Uważamy, że istniejący zapis jest zgodny z tym, co wynika z przepisów unijnych, z dyrektyw. Musi być wprowadzony z uwagi na czas – obiecaliśmy, że wprowadzimy ten przepis do końca roku. Propozycja pani mecenas w zasadzie nie zmienia treści merytorycznej przepisu, bo na pewno będzie on odczytywany tak samo, natomiast w pewien sposób uwidacznia to – będzie to zawarte w pierwszym ustępie – że minister wydaje rozporządzenie. My postąpiliśmy tak, jak mówi dyrektywa, to znaczy najpierw wskazaliśmy przyczynę, a potem napisaliśmy, że wprowadzamy ograniczenie.

Wydaje się, że przyjęcie pani propozycji nie wprowadza większej zmiany. W naszej ocenie, przepis będzie wtedy szybciej oceniany pod kątem zgodności z konstytucją. Tak czy inaczej musimy ten zapis wprowadzić. Dziękuję.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Jeśli pan przewodniczący pozwoli, chciałbym dodać jeszcze jedno zdanie.)

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę uprzejmie, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Projekt tej ustawy był konsultowany z odpowiednim środowiskiem, które w pełni zaaprobowало, że tak powiem, te ograniczenia. Gdyby doszukiwało się jakiegoś podstępu, to – jak sądzę – w tym momencie sala byłaby pełna ludzi. Środowisko zaaprobowало tę nowelizację ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos w tej sprawie?

Pan senator Drożdż, proszę bardzo.

Senator Kazimierz Drożdż:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Przychyliłbym się do propozycji pana ministra Górskiego, ponieważ w art. 3 jest zapis, że ustawa wchodzi w życie z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą członkostwa w Unii Europejskiej. Wydaje mi się, że zapisy zawarte w art. 1 i w art. 9a są zasadne.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Pani mecenas Mandyliś, proszę bardzo.

**Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Beata Mandylis:**

Panie Senatorze, jest właśnie tak, jak pani powiedziała. Nadal istnieje problem, czy kiedy wejdziemy do Unii Europejskiej, ważniejsze będzie dla nas prawo Unii Europejskiej, czy nasza konstytucja. Nie wiem, najprawdopodobniej trzeba będzie trochę zmienić konstytucję, żeby umożliwiła wprowadzanie w życie tego typu rozwiązań. Oczywiście jest, że one będą musiały być wprowadzane właśnie przez rząd. Decyzji tego typu będzie bardzo dużo, więc niemożliwe jest, żeby za każdym razem w ten proces był włączany parlament.

Ten problem istnieje już od kilku lat. Podczas opracowywania ustaw już kilkakrotnie były wprowadzane ograniczenia tego typu. Ich celem jest dostosowanie przepisów do ustawodawstwa unijnego, ale niestety nie są one zgodne z naszą konstytucją. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Tak, ale my in corpore ani pan minister Piłat, ani Ministerstwo Infrastruktury nie zmienimy dzisiaj konstytucji na tej sali. To lekki żart z mojej strony, bo wiem, o co chodzi.

Proszę, Panie Ministrze.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Konsultowaliśmy zapis, który zaproponowała pani mecenas. Z punktu widzenia czytających tę ustawę i środowiska, do którego jest ona skierowana, ten przepis wydaje się ostrzejszy. Jakby na pierwszy rzut oka widać w nim, że minister ograniczy, zakáže, a oczywiście staramy się, jeśli tylko jest to możliwe, unikać tego jako rząd. Warto najpierw pokazać przyczynę. Kiedy wyłuszczy się powody, można wskazać kroki, który trzeba wykonać.

Muszę powiedzieć, że w tej sprawie, jak zresztą w wielu innych, dyskusje zostały już rozpoczęte. Na dobrą sprawę czekamy na ostateczne rozstrzygnięcie tej kwestii. Chodzi nie tylko o Polskę, ale także o inne kraje członkowskie.

Wygląda na to, że zapisy mówiące o tym, że z chwilą wejścia do Unii... To znaczy wszędzie powiedzieliśmy o nadrzędności przepisów unijnych, które będą tworzyli także nasi członkowie Parlamentu Europejskiego. Można powiedzieć, że dzisiaj prawo jest tworzone jakby bez nas, ale kiedy Polska wejdzie do Unii, jego współtwórcami będzie także pięćdziesięciu naszych parlamentarzystów europejskich. Nie będzie więc można powiedzieć, że prawo tworzył ktoś inny, bez nas. Polska będzie tworzyła to prawo. Wydaje się, że wtedy kwestia nadrzędności prawa europejskiego będzie bliższa tym rozstrzygnięciom. Nie ulega jednak wątpliwości – już dzisiaj twierdzą tak wszyscy konstytucjoniści – że kiedy wejdziemy do Unii, trzeba będzie zmienić niektóre zapisy w konstytucji. Chodzi także o sposób podchodzenia do zmieniającego się ustawodawstwa. Nie wyobrażamy sobie, żeby z powodu każdej dyrektywy w Polsce musiał zbierać się Sejm.

Być może będą zapisy, że parlament musi się wypowiedzieć, jeśli pewne kwestie są zmieniane radykalnie. W przypadku zmian dotyczących dostosowania wielkości

decyzja rządu powinna być wystarczająca. Przecież parlament ma możliwość kontroli nad rządem. Jeżeli rząd podjąłby decyzję, która nie uzyskałaby aprobaty parlamentu, to może on zawsze poprosić o wyjaśnienie.

Nikt nie chce się teraz zajmować konstytucją. Wiadomo, że jeśli zmieni się jedną czy drugą kwestię, to otworzy się przysłowiową puszkę Pandory. Pewnie będziemy do tego zmuszeni, kiedy wejdziemy do Unii. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś chce zabrać głos w tej sprawie?

Pan minister Górski, proszę uprzejmie.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Panie Przewodniczący, może przytoczę art. 7 z dyrektywy 96/75, który stwierdza, że w przypadku poważnych zakłóceń na rynku żeglugi śródlądowej, Komisja, bez uszczerbku dla rozporządzenia Rady – to jest rozporządzenie nr 1101/89 z 1989 r. w sprawie poprawy struktury żeglugi śródlądowej – może, czyli wcale nie musi, na wniosek państwa członkowskiego podjąć właściwe środki, a w szczególności środki, za pomocą których ograniczone zostanie każde dalsze podwyższenie zdolności przewozowych w przedmiotowym sektorze. Decyzja jest podejmowana zgodnie z ustanowioną procedurą. Tu następuje odwołanie do art. 8.

Bardzo precyzyjnie zdefiniowano także, co to jest poważne zakłócenie na rynku. Oznacza to wystąpienie na rynku żeglugi śródlądowej problemów, które są specyficzne dla tego rynku oraz mogą potencjalnie prowadzić do poważnej i możliwie trwałej nadwyżki podaży nad popytem, stwarzając przez to poważne zagrożenie dla stabilności finansowej i możliwości przetrwania przewoźników żeglugi śródlądowej, chyba że krótkoterminowe i średnioterminowe prognozy dla przedmiotowego rynku wskazują na istotną i trwałą poprawę. Prawdę mówiąc, Panie Przewodniczący, stan żeglugi śródlądowej, przynajmniej aktualnie, jest taki, że wątpię, żebym ja czy kolejny minister dożył chwili, kiedy pojawi się potrzeba wydania rozporządzenia w tej sprawie. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Pani senator Christowa.

Senator Czesława Christowa:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chciałabym zadać pytanie. W art. 2 w akapicie czwartym dotyczącym zmiany ustawy o żegludze śródlądowej jest następujące sformułowanie: organami właściwymi do administrowania ograniczeniami w przewozie czy w żegludze śródlądowej są dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej. Co w polskim słownictwie oznacza „administrowanie ograniczeniami”? Przygotowałam w tym zakresie poprawkę, ale wcześniej

chciałabym uzyskać odpowiedź. Być może później wycofam poprawkę. Moje pierwsze wrażenie jest takie, że to sformułowanie jest niezgodne z zasadami języka polskiego.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo, Pani Dyrektor.

**Dyrektor Departamentu Transportu Morskiego
w Ministerstwie Infrastruktury Janina Mentrak:**

Bardzo dziękuję za tę uwagę, Pani Senator.

Chciałabym wyjaśnić, jak ministerstwo rozumie słowo „administrowanie”. Otóż w tej chwili nie wiemy, jaki będzie zakres rzeczowy decyzji Komisji Europejskiej, czy będzie ona polegała tylko na rotacyjnym systemie czarterowania, czyli jakby kolejności zgłaszania taboru do przewozu, czy na czymś innym. Nie znamy szczegółów, dlatego zostało użyte słowo „administrowanie”. Nie możemy przewidzieć sytuacji, która dopiero nastąpi. Po prostu słowo „administrowanie” oznacza, że wszystko, co będzie wynikało ze sposobu wdrożenia decyzji komisji, będzie robił dyrektor urzędu żegludgi śródlądowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Mam prośbę do osób zabierających głos – nie wszyscy się znamy – żeby przedstawiały się z imienia i nazwiska. Posiedzenie jest nagrywane, protokołowane i te informacje muszą być podane.

Pani senator Christowa.

Senator Czesława Christowa:

Czy właściwsze nie byłoby następujące zdanie: organami właściwymi do kontroli przestrzegania wprowadzonych ograniczeń w przewozie rzeczy w żegludze śródlądowej są dyrektorzy urzędów żegludgi śródlądowej? Według mnie takie sformułowanie dotyczy spraw będących przedmiotem ustawy, a jednocześnie jest poprawne stylistycznie. Odnosi się do całej materii, która należy do zakresu uprawnień urzędów żegludgi śródlądowej, oraz nie zmniejsza praw właściwego ministra do spraw transportu.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

W zasadzie chodzi o zamianę słowa „administrowanie” na słowo „kontrolę”, prawda, Pani Mecenass? Wolałbym, żeby w tej sprawie wypowiedziała się pani mecenass.

(Senator Czesława Christowa: Nie można administrować ograniczeniami.)

Pani Mandyllis, proszę.

**Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Beata Mandylis:**

Mam wrażenie, że kontrolę wykonują nie tylko dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej, ale także inspektorzy. Nie wiem, czy nie chodzi bardziej o zarządzanie. Raczej nie jest to kontrola. To słowo wskazuje tylko jeden rodzaj działalności, a w tym przypadku chodzi o wykonywanie wszelkich czynności związanych z ograniczeniami, a nie tylko o kontrolę.

Przewodniczący Marian Noga:

Rzeczywiście, w ust. 3 jest mowa o kontroli jako bardzo szczegółowym aspekcie zarządzania. Z punktu widzenia teorii organizacji zarządzania jest to bardzo poprawne, przynajmniej tak mi się wydaje. Udzielam głosu specjalistom, bo wypowiedziałem się tylko jako teoretyk.

Proszę, Pani Dyrektor. Tym razem proszę się przedstawić.

**Dyrektor Departamentu Transportu Morskiego
w Ministerstwie Infrastruktury Janina Mentrak:**

Janina Mentrak, dyrektor Departamentu Transportu Morskiego.

Chciałabym podtrzymać nasze twierdzenie, że słowo „administrowania” jest właściwe. Funkcje kontrolne to za mało. Ktoś musi zorganizować sposób wdrożenia decyzji. To nie może być tylko kontrola, bo ktoś fizycznie musi to wykonać. Ustawa o żegludze śródlądowej nie nakłada takich obowiązków na dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, dlatego w ust. 4 musi być zawarty ten zapis, żeby dyrektor mógł wprowadzić system rotacyjny i wszystkie mechanizmy prowadzące do wdrożenia decyzji Komisji Europejskiej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo, pani mecenas Mandylis.

**Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Beata Mandylis:**

Chciałabym uspokoić panią senator. Zajrzałam do tekstu ustawy, która koresponduje z tekstem ustawy o żegludze śródlądowej, a mianowicie do ustawy o administrowaniu obrotem z zagranicą usługami. W samym tytule tej ustawy jest administrowanie obrotem z zagranicą. W tej ustawie występuje, na przykład, organ odpowiedzialny za administrowanie usługami. Jest to więc słownictwo, które zostało niejako przyswojone. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Na sali jest specjalista od zarządzania, profesor Biela. Mogę tylko przypomnieć, co mówią książki na ten temat, że zarządzanie to planowanie, organizowanie, motywowanie i kontrola, prawda, Panie Profesorze? Kontrola jest tylko jednym z elementów.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Senator Czesława Christowa:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Zgadzam się, że zarządzanie obejmuje cztery podstawowe funkcje. Problem nie dotyczy tego, czy administrowanie jest jednoznaczne z zarządzaniem. Chodzi mi o to, że nie wolno używać sformułowania „administrowanie ograniczeniami”. Słowo „administrowanie” może zostać, bo chodzi tylko o to, że nie można administrować ograniczeniami. Jest to sformułowanie, które podlega ustawie o języku polskim.

Druga sprawa, à propos określenia „obrót usługami”. Usługa nie ma charakteru rzeczowego, występuje jedność produkcji i konsumpcji usług, więc tłumaczenie, które pojawia się w tych materiałach, polegające na przełożeniu słów bez znajomości sedna i problemu, nie jest właściwe. Dla mnie osobiście nie jest argumentem to, że już funkcjonuje nieprawidłowe sformułowanie „obrót usługami przewozowymi”. Nie ma obrotu usługami, bo usługi nie mają formy rzeczowej.

Trzeba by zastanowić się nad takimi sformułowaniami, żebyśmy nie ośmieszali się w oczach specjalistów i nie byli krytykowani, myślę o ustawie o języku polskim. Jestem przekonana, że argumenty pani dyrektor są właściwe, proponuję tylko użyć innego wyrażenia niż „administrowanie ograniczeniami”. Nie chodzi wyłącznie o ograniczenia, ale o cały proces. W związku z tym możemy użyć innego sformułowania i możemy o tym podyskutować.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę państwa, mam takie rozwiązanie. Absolutnie nie zgadzam się z panią senator Christową, dlatego że nauka zrobiła takie postępy, że zarządzamy nawet zmianą. W teorii organizacji zarządzania jest poważny dział poświęcony zarządzaniu zmianą. To po pierwsze.

Po drugie, Pani Senator, świat poszedł dzisiaj tak do przodu, że mówimy o szkole wyższej jako o produkcie. Produkt to nie jest człowiek, tylko edukacja. Administracja świadczy usługi publiczne, co też jest produktem. Takie ujęcie prezentuje w tej chwili nauka, więc absolutnie nie zgadzam się z tym, że jest jakiś problem językowy.

Ma pani prawo mieć wątpliwości. Proponuję, jeżeli pani chce, przygotować poprawkę na posiedzenie plenarne, bo dzisiaj nie widzę takiej możliwości. To znaczy może pani zaproponować poprawkę i przegłosujemy ją, ale uważam, że nie będzie ona zasadna.

Pani Senator, czy pani zgłasza poprawkę dzisiaj, czy na posiedzeniu plenarnym? Może ją pani przygotować bardziej dokładnie, w sposób jeszcze bardziej rozbudowany.

Senator Czesława Christowa:

Myślę, że osoby, które zajmują się tymi sprawami, zrozumiały moją intencję. W związku z tym, że jestem osobą raczej skoordynowaną, wycofuję poprawkę.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.
Napisałem habilitację akurat na temat usług, więc... No dobrze.
Proszę bardzo, pan senator Drożdż.

Senator Kazimierz Drożdż:

Panie Przewodniczący, proponuję, aby przyjąć projekt ustawy bez poprawek.
Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.
Dobrze, pani wycofała poprawkę, a pan senator Drożdż zgłosił konkretną propozycję. Czy są inne uwagi? Nie.
Proponuję przegłosować przyjęcie ustawy bez poprawek.
Kto jest za? (7)
Dziękuję bardzo. Jednogłośnie za.
Na sprawozdawcę proponuję pana senatora Kazimierza Drożdża.
Zanim przejdziemy do trzeciej ustawy musimy poprosić pana mecenasa Magdę.
Ogłaszam minutę przerwy technicznej.
(*Głos z sali:* Proponuję, żeby teraz omówić punkt czwarty.)
Kiedy przyjdzie pan Magda, możemy rozpatrzyć punkt czwarty.

(Przerwa w obradach)

Przewodniczący Marian Noga:

Szanowni Państwo, wszyscy są obecni. Jest przedstawiciel Biura Legislacyjnego, więc możemy wznowić posiedzenie. Będziemy analizować punkty porządku obrad po kolei.

Przechodzimy do rozpatrzenia ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, druk senacki nr 507. Oczywiście mówię o druku pomarańczowym.

Nie wiem, który z panów ministrów będzie przedstawiał tę ustawę... Pan minister Górski, tak? Proszę, aby ideę ustawy zaprezentował pan minister Górski, a potem poprosimy o zabranie głosu pana mecenasa.

Proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym, która weszła w życie 28 września bieżącego roku, jest niesamowicie ważna dla środowiska przewoźników drogowych. Są to tysiące ludzi, przed którymi jakby otwierają się nowe możliwości współpracy w ramach międzynarodowego przewozu towarów i osób.

W zasadzie nowelizujemy tylko dwa elementy ustawy o transporcie drogowym. Chodzi o wydanie licencji wspólnotowej na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego, a także ustanowienie obowiązku uzyskania świadectwa kierowcy. Komisja Europejska – ten temat był omawiany dwa dni temu – ustosunkowała się do projektu nowelizacji ustawy, a Biuro Legislacyjne wniosło dwadzieścia dwie poprawki. Z większością z nich, chyba z wyjątkiem dwóch, strona rządowa się zgodziła.

Określenie wspólnej polityki transportowej pociąga za sobą między innymi konieczność ustalenia wspólnych zasad dostępu do rynku. Licencja pozwoli uniknąć wydawania tak zwanych zezwoleń, czyli rynek nie będzie już tak reglamentowany, jak w chwili obecnej. Wydawanie świadectwa pracy ma jak gdyby w jakiś sposób uregulować rynek pracy kierowców i umożliwić nad nim kontrolę. Świadectwo będzie wydawane tylko kierowcy obcokrajowcowi, pochodzącemu z kraju niebędącego krajem unijnym. Chodzi o kontrolę nad rynkiem pracy. To tyle, Panie Przewodniczący, na ten temat.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Biuro Legislacyjne przygotowało swoją opinię w tej sprawie. Państwo z Ministerstwa Infrastruktury otrzymali ją, mam nadzieję, najpóźniej wczoraj w godzinach wieczornych...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Aha, nawet wcześniej, w poniedziałek.

Mam następującą propozycję. Udzielę teraz głosu panu mecenasowi Magdzie, który po kolei – zaczniemy od strony 6, od punktu oznaczonego rzymską trójką – będzie referował każdą poprawkę. Za każdym razem udzielę głosu rządowi i państwu senatorom, a później, jak myślę, będziemy głosować. Tak będzie chyba najszybciej, chyba że są jeszcze jakieś uwagi ogólne do ustawy. Czy są uwagi ogólne? Nie.

Proszę, pan mecenas Magda.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Dziękuję uprzejmie.

Chciałbym w imieniu Biura Legislacyjnego zgłosić pewną uwagę ogólną, z którą rząd zgodził się podczas poprzedniego posiedzenia komisji.

W toku sejmowego postępowania legislacyjnego nowelizacja ustawy o transporcie drogowym została, niestety, dość ograniczona. Z punktu widzenia dostosowania polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej zasadny wydaje się więc powrót do koncepcji przedstawionej przez Radę Ministrów. Nie stanowiłoby to wykroczenia

poza materię ustawy uchwalonej przez Sejm, gdyż te kwestie dotyczą wprost problematyki tej ustawy.

Jeżeli Wysoka Komisja pozwoli, chciałbym zwrócić uwagę, że w projekcie rządowym zawartym w druku sejmowym nr 2029 są zawarte propozycje, które nie zostały ostatecznie poparte podczas głosowania w Sejmie. Chodzi o art.8 ust. 2 pkt 3, art. 10, art. 11 ust. 1 pkt 8, art. 11 ust. 3, art. 12 ust. 2 i art. 17 ust. 1. Chcę podkreślić, że Biuro Legislacyjne popiera zmiany zaproponowane w projekcie rządowym i sugeruje Wysockiej Komisji ich przyjęcie w ramach poprawek senackich. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Jest to rzeczywiście uwaga ogólna. W związku z tym chciałbym prosić o ustosunkowanie się do niej któregoś z panów ministrów.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

W pełni zgadzam się z sugestiami pana mecenasa.

Przewodniczący Marian Noga:

Państwo Senatorowie, pojawiła się, chyba pierwszy raz na posiedzeniu komisji, propozycja odniesienia się do projektu rządowego, który wpłynął do Sejmu i został tam trochę zniekształcony, pozmieniany. Co państwo na to?

Proszę bardzo, otwieram dyskusję.

Kto z państwa senatorów chce zabrać głos? Może ktoś ma jakieś uwagi?

Pan senator Łęcki, proszę uprzejmie.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Panie Przewodniczący, mam pytanie. Generalnie zgadzam się z tą ideą, ale trzeba powiedzieć, że jest to dość podejrzane: Sejm dokonuje zmian, a my przywracamy projekt rządowy. Mam prośbę do pana mecenasa. Może uzasadniłby pan konieczność utrzymania stanu z projektu rządowego?

Przewodniczący Marian Noga:

Pan mecenas chętnie udzieli takiej odpowiedzi.

Proszę bardzo, Panie Mecenasiu.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo!

Chciałbym zauważyć, że zmiany zaproponowane w projekcie rządowym, do których Biuro Legislacyjne zgłosiło swoje uwagi, nie znalazły pełnego poparcia w toku postępowania legislacyjnego w Sejmie. Generalnie rzecz ujmując, chodzi o taki przypadek, kiedy odpowiednie licencje zawierają wymóg dotyczący obszaru, na który zostają udzielone. Wymóg ten nie ma odzwierciedlenia w prawie Unii Europejskiej.

Gdybyśmy utrzymali tego rodzaju ograniczenia w zakresie międzynarodowego transportu drogowego, powstałby stan, który z punktu widzenia prawa Unii Europejskiej mógłby być uznany za dyskryminujący przewoźników unijnych. Pozwolę sobie zwrócić uwagę na pewne przepisy, które proponowano uchylić, ale nie znalazło to poparcia w Sejmie.

Chodzi o art. 10 ust. 3, zgodnie z którym minister właściwy do spraw transportu odmawia udzielenia licencji na międzynarodowy transport drogowy lub dokonania jej zmiany w razie braku możliwości zapewnienia wystarczającej liczby zezwoleń zagranicznych. Chodzi także o art. 10 ust. 3a, zgodnie z którym minister właściwy do spraw transportu może udzielić licencji na międzynarodowy transport drogowy w innym niż wskazany we wniosku zakresie dotyczącym obszaru przewozów lub liczby pojazdów samochodowych zgłoszonych we wniosku, mając na uwadze liczbę będących w jego dyspozycji zezwoleń zagranicznych. Wiąże się to także z koniecznością uchylecia art. 10 ust. 5, zgodnie z którym tenże minister, po zasięgnięciu opinii polskich organizacji o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszających międzynarodowych przewoźników drogowych, może – do tego w drodze rozporządzenia – określić liczbę promes, licencji lub wypisów z licencji na międzynarodowy transport drogowy na dany rok kalendarzowy, uwzględniając liczbę zezwoleń zagranicznych będących w jego dyspozycji.

Istnieje także konieczność określenia stosownego wzoru licencji i wypisu z licencji z uwzględnieniem odpowiednich postanowień przepisów Unii Europejskiej. W związku z tym, choć rzeczywiście jest to pewne novum, Biuro Legislacyjne popiera przedłożenie rządowe w tym obszarze, który został przeze mnie ogólnie zasygnalizowany. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Czy są jeszcze jakieś uwagi lub pytania w tej sprawie? Nie.

Panie Mecenasiu, jak będzie wyglądała poprawka legislacyjna, którą przywróciłibyśmy przedłożenie rządowe?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Pragnę zauważyć, że zmiana nie polegałaby oczywiście na nadaniu ustawie w całości nowego brzmienia, tylko na dodaniu pewnych przepisów, które obecnie się w niej nie znajdują. Jeżeli nie ma sprzeciwu ze strony Wysokiej Komisji, można podać pod głosowanie kilka poprawek dotyczących tego zakresu. Mogę je odczytać, jeżeli taka będzie wola Wysokiej Komisji.

Przewodniczący Marian Noga:

Czy panowie ministrowie mają uwagi w tej sprawie?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Prosiłbym, aby za zgodą pana przewodniczącego i Wysokiej Komisji zabrał głos pan poseł Edward Maniura, ojciec tej ustawy, który może wyjaśnić, jak powstały te problemy.

Przewodniczący Marian Noga:

Witam pana posła na naszym posiedzeniu. Pan poseł zajmował się tą ustawą w Sejmie.

Proszę bardzo, ma pan głos, Panie Pośle.

Poseł Edward Maniura:

Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Wysoki Senacie! Panie Ministrze!

Co do ojcostwa, chcę powiedzieć, że to projekt rządowy, a nie poselski.

Szanowni Państwo, pan mecenas, omawiając zapisy zawarte w pierwotnej wersji projektu rządowego, powiedział, że chodzi o uchylenie przepisów w art. 10, w art. 8 i w art. 11. Powiem tak: w Sejmie, na posiedzeniach Komisji Infrastruktury była bardzo długa dyskusja. Chcę wyjaśnić, że ten projekt ustawy nie był odesłany do podkomisji nadzwyczajnej, od razu pracowaliśmy nad nim w Komisji Infrastruktury. Mogę powiedzieć, że po długiej dyskusji Sejm zdecydował się na skreślenie zapisów dotyczących tego ograniczenia. Powiem szczerze, że miałem trochę inne zdanie, ale decyduje większość, więc tak to zostało zapisane.

Martwi mnie jedna rzecz. Po przeanalizowaniu wszystkich dwudziestu dwóch poprawek chcę powiedzieć, że jest bardzo dużo poprawek o charakterze redakcyjno-legislacyjnym. Nie chcę odnosić się do poprawek merytorycznych, bo Senat jak najbardziej ma prawo je wносить i będziemy je ponownie rozpatrywać. Taka liczba poprawek legislacyjno-redakcyjnych skłania mnie jednak do sformułowania stwierdzenia, że dobrze by było, gdyby biura zaczęły ze sobą lepiej współpracować. To jest nienormalne, żeby w procesie legislacyjnym było tyle poprawek redakcyjno-legislacyjnych. W tym wypadku jest dwadzieścia dwie, ale bywają ustawy, do których jest sto poprawek, w tym osiemdziesiąt redakcyjno-legislacyjnych. Do Sejmu już wracały z Senatu ustawy z tyloma poprawkami. Oczywiście przyjmujemy większość z nich, ale – nie chciałbym jak gdyby podważać kompetencji Biura Legislacyjnego Sejmu – uważam, że powinna istnieć ściślejsza współpraca.

Wracając do poprawek merytorycznych, chcę powiedzieć, że prosiłem pana przewodniczącego o wprowadzenie przez Wysoki Senat poprawki dotyczącej tak zwanego problemu przystankowego. To bardzo ważna sprawa. Może powiem tylko, że rozważaliśmy tę kwestię w trakcie prac w podkomisji nadzwyczajnej. Przyjmując rozwiązanie, które funkcjonuje, nie sądziliśmy jednak, że pazerność samorządów w tak trudnych finansowo czasach będzie tak wielka. Są pierwsze przykłady braku pohamowania, mówię w cudzysłowie, samorządów terytorialnych, które ustanowiły tak wysokie opłaty, że są one trudne do zaakceptowania dla przewoźników działających na rynku przewozów osób. Będzie rodziło wiele konfliktów. Bardzo proszę w imieniu mojej komisji i Sejmu o zastanowienie się nad tą poprawką i jej wprowadzenie, jeżeli to możliwe.

(Głos z sali: Która to poprawka?)

Nie widzę tej poprawki w zestawie dwudziestu dwóch poprawek. Przypomnę, że dotyczyła ona art. 18b.

(Przewodniczący Marian Noga: Dojdziemy do niej.)

Panie Przewodniczący, ze względu na bardzo ważne głosowania dotyczące ustawy o drogach publicznych będę, niestety, musiał za chwilę państwa opuścić. Muszę po prostu pójść na głosowania. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.
Pan mecenas Magda prosił o głos.
Proszę bardzo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Dziękuję uprzejmie.
Chcę tylko, odpowiadając panu posłowi, zauważyć, że w zestawieniu poprawek Biura Legislacyjnego jest tylko jedna poprawka redakcyjna.
(*Posel Edward Maniura: Mówiłem o poprawkach redakcyjno-legislacyjnych.*)

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę państwa, wypowiedź pana posła zrozumiałem wręcz jako zachętę do tego, żeby pochylić się nad tą ustawą i przywrócić projekt rządowy. Tak zrozumiałem, więc mamy do tego pełne prawo.
Proszę bardzo.

Posel Edward Maniura:

Panie Przewodniczący, muszę powiedzieć, że poprawki zostały zgłoszone przez pana profesora Liberadzkiego. Część komisji podzieliła jego zdanie, ale – tak jak mówię, reprezentuję koalicję – trudno mi w tym momencie odnosić się do tych propozycji. Część komisji, powtarzam, była jednak za utrzymaniem tych zapisów. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.
Pan senator Mietła chce zabrać głos.
Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Mieczysław Mietła:

Mam pytanie do pana mecenasa. Czy w tej ustawie, jeżeli przywrócimy przedłożenie rządowe, zostaną jakieś poprawki sejmowe, czy nie zostanie żadna?

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, pan mecenas Magda ma głos.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Dziękuję uprzejmie.

Jeszcze raz pragnę podkreślić, że nie tyle chodzi o przywrócenie w ustawie uchwalonej przez Sejm brzmienia z druku zaproponowanego przez Radę Ministrów, co o wprowadzenie do niej dodatkowych przepisów, które mieszczą się w ramach uchwalonej przez Sejm materii i dotyczą problematyki międzynarodowego transportu drogowego. Zdaniem Biura Legislacyjnego Sejm niepotrzebnie ograniczył zakres mowelizacji i nie dostosował w pełni ustawy o transporcie drogowym do prawa Unii Europejskiej. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator Mietła ma kolejne pytanie, proszę.

Senator Mieczysław Mietła:

To nie jest kolejne pytanie. W takiej sytuacji uważam, że jest to jak najbardziej słuszna propozycja i nie ma co tracić czasu na dyskusje.

Chciałbym także nawiązać do wypowiedzi pana posła, jeżeli chodzi o art. 18b. W pełni przychylam się do tej propozycji, bo rzeczywiście zdarza się tak, że samorząd wybudował dworzec, ale opłaty za korzystanie z niego są tak duże, że autobusy nie zatrzymują się na nim, tylko pół kilometra dalej. Wydaje mi się, że ta propozycja jest zasadna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan mecenas Magda, proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Muszę niestety zaprezentować inne stanowisko niż pan senator. Chcę zwrócić uwagę na to, że wykracza to poza materię ustawy uchwalonej przez Sejm. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Jeszcze wrócimy do art. 18.

Może przegłosujemy teraz poprawki, które mają służyć przywróceniu projektu rządowego. Oddam głos panu mecenasowi, który będzie numerował poprawki i je zgłaszał, dobrze? Przedstawiciel rządu za każdym razem wypowie się, czy popiera daną poprawkę, czy jest przeciw.

Proszę uprzejmie, pan mecenas Magda.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, jeżeli nie byłoby sprzeciwu, to można by te poprawki przegłosować łącznie.

Dotyczą one, po pierwsze, art. 8 ust. 2 pktu 3 ustawy o transporcie drogowym. Chodzi o to, aby pkt 3 otrzymał brzmienie: określenie rodzaju i zakresu, a w krajowym transporcie drogowym taksówką także obszaru.

Po drugie, w art. 10 należy uchylić ust. 3, 3a i 5.

Po trzecie, w art. 11 w ust. 1 należy nadać pktowi 8 następujące brzmienie: oznaczenie obszaru przewozów w krajowym transporcie drogowym taksówką.

Po czwarte, w art. 11 ustawy nowelizowanej należy nadać ust. 3 brzmienie: organ udzielający licencji wydaje jej wypis lub wypisy w liczbie odpowiadającej liczbie pojazdów samochodowych określonych we wniosku o udzielenie licencji.

Po piąte, w art. 12 należy nadać ust. 2 brzmienie: licencja na międzynarodowy transport drogowy uprawnia do wykonywania przewozów z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z rodzajem przewozów w niej określonym.

Po szóste, art. 17 ust. 1 należy nadać brzmienie: minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia wzory licencji i wypisu z licencji. W tym przypadku rząd zaproponował następującą wytyczną „mając na uwadze postanowienia przepisów Unii Europejskiej w przypadku licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego oraz uwzględniając zakres niezbędnych danych w przypadku licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego”. Biuro Legislacyjne wolałoby jednak, żeby wytyczna brzmiała w następujący sposób: mając na uwadze zakres niezbędnych danych. Z dniem akcesji i tak pojawi się konieczność przestrzegania odpowiednich przepisów Unii Europejskiej, w związku z tym to sformułowanie utraci charakter wytycznej dotyczącej treści rozporządzenia. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Mecenasie.

Proszę pana ministra Górskiego o opinię rządu w tej sprawie.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Strona rządowa akceptuje wszystkie poprawki, łącznie ze zmianą art. 17 ust. 1.

Przewodniczący Marian Noga:

Czy ktoś z państwa senatorów ma uwagi? Nie.

Proponuję głosować łącznie. Czy są przeciwwskazania? Nie.

Głosujemy łącznie nad wszystkimi poprawkami.

Kto jest za? (7)

Dziękuję. Jednogłośnie, wszyscy są za.

Oczywiście przejąłem poprawki. Mówię to, żeby było jasne, kto będzie ich autorem.

Panie Mecenasiu, w związku z tym, że są jeszcze inne poprawki – nie będziemy dyskutować, czy są one redakcyjne, czy redakcyjno-legislacyjne – przechodzimy do omawiania ustawy. Proszę przedstawić poprawki legislacyjne do ustawy.

Proszę bardzo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Dziękuję uprzejmie.

Poprawka pierwsza zawarta w opinii, w części trzeciej obejmującej propozycje poprawek, dotyczy art. 32a w brzmieniu nadanym przez ustawę, który stanowi, że do kierowcy niebędącego obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej, zatrudnionego przez przedsiębiorcę mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wykonującego międzynarodowy transport drogowy rzeczy, jeżeli nie jest on obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej, stosuje się przepisy Unii Europejskiej dotyczące świadectwa kierowcy.

Chciałbym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji na konieczność skreślenia sformułowania „jeżeli nie jest on obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej”. W przypadku braku skreślenia zostanie utrzymany stan prawny sprzeczny z prawem Unii Europejskiej. Kryterium obywatelstwa ma bowiem odnosić się jedynie do kierowcy uzyskującego świadectwo kierowcy, a nie do przedsiębiorcy, który go zatrudnia. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Proszę o stanowisko rządu.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Zgadzamy się z treścią tego zapisu.

Przewodniczący Marian Noga:

Są pytania państwa senatorów? Nie.

Głosujemy.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (7)

Dziękuję bardzo. Poprawka została przyjęta jednogłośnie.

Przejąłem ją, to była moja poprawka.

Ma pan głos, Panie Mecenasiu.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, poprawka druga na wniosek pana dyrektora Piotra Mikiela została zmodyfikowana w toku dyskusji na posiedzeniu Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej. Generalnie dotyczy ona tego, iż w art. 32b w ust. 4 w pkt 2 znajduje się niefortunne sformułowanie „imię i nazwisko, datę i miejsce urodzenia oraz obywatelstwo kierowcy potwierdzone dokumentem tożsamości”.

Sformułowanie to zostało użyte w kontekście wniosku przedsiębiorcy o wydanie świadectwa kierowcy. Zważywszy na fakt, iż wniosek nie musi być składany osobiście, przedstawienie dokumentu tożsamości nie będzie możliwe. W związku z tym ostateczna redakcja, zmodyfikowana w toku prac na posiedzeniu senackiej Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej, polega na tym, aby w art. 32b w ust. 4 w pkt 2 skreślić wyrazy „potwierdzone dokumentem tożsamości” oraz do ust. 5 dodać pkt 3 w brzmieniu „kserokopię dokumentu tożsamości”. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Proszę o stanowisko rządu.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

W pełni akceptujemy tę poprawkę.

Przewodniczący Marian Noga:

Państwo senatorowie mają uwagi? Nie.

W takim razie głosujemy, a ja przejmuję poprawkę.

Kto jest za? (7)

Dziękuję. Poprawka została przyjęta jednogłośnie.

Panie Mecenasiu, przechodzimy dalej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawki trzecią i czwartą należy rozpatrywać łącznie. Dotyczą one art. 32b ust. 6.

Pragnę zwrócić uwagę na to, iż ust. 6 stanowi, iż przepisy art. 14 ust. 1 i art. 16 stosuje się odpowiednio. Art. 14 ust. 1 dotyczy zmiany danych, a art. 16 – wygaśnięcia licencji. Chcę zauważyć, że zgodnie z zasadami poprawnej legislacji nie należy odwoływać się do przepisu, który już statuuje odpowiednie odesłania, tym bardziej że ustawa o transporcie drogowym jest niestety pełna kaskadowych odesłań.

W związku z tym proponujemy inną redakcję. Chodzi o to, aby ust. 6 brzmiał następująco: w przypadku zmiany danych, o których mowa w ust. 4, oraz danych zawartych w dokumentach, o których mowa w ust. 5, stosuje się odpowiednio przepis art. 14 ust. 1. Proponujemy także, aby do art. 32b dodać ust. 7 w brzmieniu: do wygaśnięcia świadectwa kierowcy stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące wygaśnięcia licencji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Mecenasiu.

Stanowisko rządu.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Akceptujemy te poprawki.

Przewodniczący Marian Noga:

Czy państwo senatorowie mają uwagi? Nie.

W związku z tym przejmuję te poprawki i przechodzimy do głosowania.

Kto jest za? (7)

Poprawki trzecia i czwarta zostały przyjęte.

Przechodzimy do omawiania poprawki piątej.

Proszę, Panie Mecenasiu.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Dziękuję bardzo.

Poprawka piąta, jeśli chodzi o motyw legislacyjny, jest zbieżna z poprzednimi poprawkami. Ta poprawka dotyczy art. 32c ust. 3. Proponujemy, aby z tych samych powodów, o których mówiłem, nadać mu następujące brzmienie: do przeprowadzenia kontroli, o której mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 85 i art. 90. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Mecenasiu.

Stanowisko rządu.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Akceptujemy tę propozycję.

Przewodniczący Marian Noga:

Państwo senatorowie? Nie ma uwag.

Przejmuję poprawkę.

Kto jest za? (7)

Poprawka została przyjęta jednomyślnie.

Panie Mecenasiu, poprawka szósta.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka szósta dotyczy art. 1 zmiany 6, który nadaje nowe brzmienie art. 41 ust. 4. Zgodnie z tym przepisem, minister właściwy do spraw transportu może w drodze rozporządzenia upoważnić na określonych warunkach do pobierania opłat za niektóre czynności administracyjne w międzynarodowym transporcie drogowym, o których mowa w ust. 1, jednostkę określoną w art. 17 ust. 2 lub polskie organizacje o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszające międzynarodowych przewoźników drogowych.

Pragnę zwrócić uwagę, że w ustawie o transporcie drogowym posłużono się techniką legislacyjną, która statuuje pojęcie „polskie organizacje o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszające międzynarodowych przewoźników drogowych” w art. 26 pkt 2. Każdy następny przepis odwołujący się do tych organizacji zawiera odesłanie do art. 26 pkt 2. Proponujemy tę samą technikę przyjąć w omawianym przepisie. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko rządu?

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Panie Przewodniczący, prosiłbym o parę słów komentarza dyrektora departamentu, pana Macieja Wrońskiego.*)

Proszę, Panie Dyrektorze.

Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Maciej Wroński:

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie! Szanowni Państwo!

Jest to jeden z nielicznych wypadków, kiedy nie możemy się zgodzić ze stanowiskiem Biura Legislacyjnego Senatu. Po pierwsze, ze względu na technikę legislacyjną, która nakazuje tam, gdzie to możliwe, używać w języku polskim nazwy konkretnego podmiotu, bez stosowania techniki odsyłania. To jest argument numer jeden.

Argument drugi opiera się na tym, że w art. 26 pkt 2 jest mowa o organizacjach, które zostały upoważnione w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu do realizacji konkretnych czynności związanych z transportem pasażerskim. Inne organizacje, również wywodzące się z polskich organizacji, są wskazane – na przykład – w art. 32. Zostały w nim upoważnione do wykonywania niektórych czynności z zakresu związanego z transportem rzeczy.

Gdybyśmy w tym przypadku powołali się tylko i wyłącznie na jednostki, o których mowa w art. 26 pkt 2, to później w interpretacji przyjętej – na przykład – na użytek sądów czy orzecznictwa mogłoby być zawarte stanowisko, iż chodzi tylko o te organizacje, które zostały wskazane w tym rozporządzeniu bądź tylko i wyłącznie o organizacje związane z transportem osób.

Oczywiście można przyjąć, tak jak pan mecenas, że nie ma żadnego problemu, że sprawa jest oczywista. Jeżeli jednak można użyć właściwego określenia, właściwej nazwy podmiotu i uniknąć sytuacji, w której różni prawnicy mogą wyrażać różne opinie na ten temat, to proponowałbym to zrobić i pozostawić określenie zaproponowane w projekcie ustawy, czyli słowa „polskie organizacje o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszające międzynarodowych przewoźników drogowych”. Dzięki temu żaden z prawników nie będzie kwestionował tej sprawy. Rozmawiałem z kolegami, bo na sali wśród przedstawicieli resortu infrastruktury jest kilka osób z wykształceniem prawniczym. Mamy takie wątpliwości, w związku z czym mogą je mieć również inne organy.

Przewodniczący Marian Noga:

Czy ktoś z państwa senatorów chciałby zabrać głos w sprawie poprawki szóstej? Ciągle o niej dyskutujemy. Ja jej nie przejmuję. Może zadam inne pytanie. Czy ktoś z państwa chce przejąć tę poprawkę? Nie, więc nie ma poprawki.

Przechodzimy dalej, Panie Mecenasiu. Poprawka siódma.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka siódma zmierza do dodania wytycznej dotyczącej treści rozporządzenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Ministrze?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Zgadza się z treścią tej poprawki.

Przewodniczący Marian Noga:

Państwo senatorowie nie mają uwag. Dobrze, przejmuję tę poprawkę i głosujemy.

Kto jest za poprawką siódmą? (8)

Dziękuję, poprawka została przyjęta.

Proszę, Panie Mecenasiu, poprawka ósma.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka ósma dotyczy art. 44 ust. 1b w brzmieniu nadanym przez ustawę. Chciałbym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji, że jeżeli na mocy art. 41 ust. 4 minister właściwy do spraw transportu może upoważnić na określonych warunkach do pobierania opłat za niektóre czynności administracyjne w międzynarodowym transporcie drogowym zarówno jednostkę określoną w art. 17 ust. 2, jak i polskie organizacje o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszające międzynarodowych przewoźników drogowych, to art. 44 ust. 1b nie może dotyczyć w zakresie otrzymywanej prowizji z tytułu dokonywania tych czynności jedynie jednostki, o której mowa w art. 17 ust. 2.

We wcześniejszych przepisach art. 44 określono wprowadzić odpowiednie prowizje polskich organizacji o zasięgu ogólnokrajowym, są one jednak niższe niż prowizja, która została przewidziana w ust. 1b. W związku z tym proponujemy, aby w art. 1 w zmianie 7 dotyczącej art. 44 ust. 1b wyrazy „jednostka, o której mowa w art. 17 ust. 2 otrzymuje” zastąpić sformułowaniem „jednostka, o której mowa w art. 17 i jednostki, o których mowa w art. 26 pkt 2, otrzymują odpowiednio”.

Zważywszy na fakt, że Wysoka Komisja nie przyjęła poprawki szóstej, w której wprowadzaliśmy odwołanie do art. 26 pkt 2, poprawka powinna ulec modyfikacji. Teraz sformułowanie „jednostki, o których mowa w art. 26 pkt 2” należy zastąpić

sformułowaniem „polskie organizacje o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszające między narodowych przewoźników drogowych”. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Mam pytanie do rządu, jaka jest państwa opinia o tej poprawce.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Panie Przewodniczący, parę słów komentarza...*)

Proszę bardzo.

Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Maciej Wroński:

Ze względu na przyjętą konwencję akurat w tym wypadku należałoby wskazać odpowiednie rozporządzenie z upoważnieniem do wykonywania czynności, które są objęte siedemnastoprocentową stawką. Należałoby więc powołać się na konkretny przepis, który wskazywałby te jednostki. Z powodów formalnych użycie pojęcia „polskie organizacje” nie byłoby właściwe.

Jeśli chodzi o argumenty merytoryczne, to zaproponowana poprawka nie uwzględnia realnych czynności i kosztów. Myślę zarówno o biurach obsługi transportu międzynarodowego, jak i wspomnianych organizacjach. Zakres wykonywanych przez nie czynności zasadniczo się różni, w związku z czym nie istnieje potrzeba – nie jest to niczym uzasadnione – stosowania tej samej, czternastoprocentowej stawki.

Od razu podkreślam, że stawka czternastoprocentowa to stawka maksymalna. Ona będzie tak skalkulowana, żeby biuro obsługi transportu międzynarodowego nie wykazywało żadnej nadwyżki dochodów, bo nie może jej wykazywać jako gospodarstwo pomocnicze, które ma jak gdyby uzyskać środki na realizację tych zadań. Jeżeli to możliwe, prosilibyśmy o pozostawienie tego przepisu w dotychczasowym brzmieniu. Prosiłbym także, a w tej kwestii wypowiedział się również przedstawiciel ministra finansów.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo, przedstawiciel ministra finansów. Proszę się przedstawić.

Specjalista w Departamencie Finansów Gospodarki Narodowej w Ministerstwie Finansów Joanna Wójcik:

Joanna Wójcik, Ministerstwo Finansów.

Muszę zgodzić się w pełni z argumentacją przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury. Chciałabym dodać jeszcze jedną rzecz, która wydaje mi się w tym przypadku podstawowa. Chcę zauważyć, że poprawka zaproponowana przez pana legislatora zdecydowanie wykracza poza zakres zmiany niniejszej ustawy. Kwestia prowizji została już rozstrzygnięta. To, jaki ma być podział i które jednostki mogą otrzymywać – i w jakiej wysokości – prowizję, zostało rozstrzygnięte przez Sejm i Senat przy okazji zmiany ustawy o transporcie drogowym. Weszła ona w życie 28 września. Zmiana, która dotyczy art. 44 ust. 1b, ma na celu tylko i wyłącznie dopisanie do wyliczenia świadectwa kierowcy, które jest teraz wprowadzane.

Chciałabym podkreślić, że kwestia prowizji zdecydowanie wykracza poza zakres tej zmiany. Jak mówię, ta sprawa była przedmiotem obrad parlamentu przy okazji zmiany ustawy o transporcie drogowym. Zgodnie z wnioskiem rządu, została przyjęta koncepcja, która obowiązuje w aktualnym brzmieniu ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję.
Pan mecenas Magda, proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Jeżeli Wysoka Komisja i pan przewodniczący pozwolą, chciałbym zwrócić uwagę na dwie kwestie. Przede wszystkim Biuro Legislacyjne w doktrynalny sposób zwraca uwagę na każdą poprawkę, która wykracza poza materię ustawy. Ta poprawka nie wykracza poza tę materię, gdyż dotyczy uregulowania, które jest logiczną konsekwencją przyjętych wcześniej rozwiązań. Zwracamy jedynie uwagę na to, iż te same podmioty, które Trybunał Konstytucyjny określa jako podmioty podobne, w tej samej sytuacji będą prawnie zróżnicowane. Nie widzimy powodu, dla którego takie zróżnicowanie ma występować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan dyrektor, proszę.

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

Panie Senatorze, nie możemy zgodzić się z twierdzeniem, że są to takie same podmioty, które wykonują te same czynności. Chciałbym zwrócić uwagę na to, że biuro obsługi transportu międzynarodowego – może ono otrzymywać prowizję do 14% – wykonuje wiele czynności, których nie wykonują inne podmioty: ponosi koszty druku zezwoleń, zaświadczeń, licencji – nie są to małe koszty – oraz koszty centralnej ewidencji. Pan senator jako osoba obeznana z problematyką zarządzania wie, ile kosztują systemy ewidencji danych. Odpowiedzialność za systemy ewidencji danych spoczywa na BOTM. Dane muszą być dostępne dla służb kontrolnych, dla sądów itd., a wszystkie koszty ponosi biuro obsługi transportu międzynarodowego.

Porównując te dwie instytucje, chciałbym także zwrócić uwagę na to, że skala prowizji do 14% ma wpływ na dochody, które są przeznaczane na budowę dróg. Pozostała kwota jest przeznaczana dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Jeżeli zwiększymy wpływy innych jednostek, to mniej pieniędzy zostanie przeznaczonych na odbudowę dróg. Musimy mieć tego świadomość.

Przewodniczący Marian Noga:

Nie przejmuję tej poprawki. Czy ktoś z państwa senatorów chce przejąć poprawkę ósmą? Nie widzę chętnych, więc nie ma poprawki.

Przechodzimy do poprawki dziewiątej, Panie Mecenasiu.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka dziewiąta jest logiczną konsekwencją wprowadzenia zmiany w art. 46, w którym po ust. 1a dodano ust. 1b. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Stanowisko rządu jest pozytywne, tak?

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Tak, pozytywne.*)

Dobrze, przejmuję tę poprawkę.

Głosujemy.

Kto jest za? (7)

Poprawka została przyjęta jednomyślnie.

Przechodzimy do poprawki dziesiątej, Panie Mecenasiu.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, art. 47 ust. 1 ustawy nowelizowanej stanowi, że minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi w drodze rozporządzenia między innymi wysokość opłat za czynności administracyjne, o których mowa w art. 41 ust. 1. Ustawodawca sejmowy uzupełnił katalog czynności administracyjnych o wydanie świadectwa kierowcy, zmianę świadectwa kierowcy i wydanie wtórnika świadectwa kierowcy.

W związku z tym nie jest konieczne dodanie do ust. 1 pktu 3, zobowiązującego ministra właściwego do spraw transportu do określenia wysokości opłaty za wydanie świadectwa kierowcy. Po pierwsze, wynika to z ust. 1 pktu 1, w którym jest mowa w ogóle o wysokości opłat za wszelkie czynności administracyjne, a więc również za wydanie świadectwa kierowcy. Po drugie, będzie istniała konieczność określenia wysokości opłaty nie tylko za wydanie świadectwa kierowcy, ale również za zmianę tego świadectwa oraz wydanie wtórnika świadectwa kierowcy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko rządu?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Poprawka jest zasadna.

Przewodniczący Marian Noga:

Czy są jakieś uwagi? Nie ma, więc przejmuję tę poprawkę.

Kto jest za poprawką? (7)

Poprawka została przyjęta jednomyślnie.

Panie Mecenasiu, przechodzimy do poprawki jedenastej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, w ustawie skreślono w art. 14 ust. 4, w myśl którego w przypadku zmiany licencji polegającej na zmianie wykazu numerów rejestracyjnych pojazdów samochodowych przedsiębiorca był obowiązany zwrócić dotychczasowe wypisy z tego wykazu nie później niż w terminie czternastu dni od dnia otrzymania nowych wypisów. Sejm nie zdecydował się jednak na konsekwentną realizację swojej decyzji, a mianowicie na skreślenie sankcji karnej z tytułu wykonywania czynności, o których mowa w art. 14 ust. 4. Ponieważ ust. 4 został skreślony, istnieje konieczność nadania nowego brzmienia art. 96a ust. 1. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko rządu?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Jak najbardziej zgadzamy się z tą poprawką.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, przejmuję tę poprawkę.

Kto jest za poprawką jedenastą? (7)

Poprawka została przyjęta jednogłośnie.

Panie Mecenasiu, poprawka dwunasta.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, konsekwencją uchwalenia omawianej przez nas ustawy było skreślenie jednej kary pieniężnej w ustawie o transporcie drogowym. Ustawodawca sejmowy zdecydował się jednak na skreślenie również innych kar pieniężnych, a mianowicie kary pieniężnej z tytułu wykonywania transportu drogowego taksówką z naruszeniem warunków określonych w licencji, z tytułu przejazdu w ramach przewozu na potrzeby własne pojazdem samochodowym prowadzonym przez osobę niebędącą przedsiębiorcą lub pracownikiem przedsiębiorcy, a także z tytułu skrócenia przerwy w czasie jazdy przy wykonywaniu transportu drogowego lub przewozu na potrzeby własne.

Chciałbym zwrócić uwagę, iż z jednej strony zmiany te daleko wykraczają poza dostosowawczy charakter ustawy, a z drugiej budzą zasadnicze wątpliwości, zwłaszcza w przypadku rezygnacji z kary pieniężnej dotyczącej wykonywania transportu drogowego taksówką z naruszeniem warunków określonych w licencji. Skreślenie kary pie-

nieżnej będzie de facto oznaczać przyzwolenie na wykonywanie transportu drogowego z naruszeniem warunków, które zostały określone w licencji. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Mecenasie.

Stanowisko rządu?

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Panie Przewodniczący, chciałbym prosić, żeby na ten temat mógł wypowiedzieć się przedstawiciel Inspekcji Transportu Drogowego.*)

Proszę bardzo.

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Połec:

Dzień dobry. Tomasz Połec, zastępca głównego inspektora transportu drogowego.

Panie Senatorze! Szanowni Państwo!

Pan mecenas Magda wytoczył bardzo ciężką artylerię przeciwko tym zmianom. Nie będę polemizował z argumentem dotyczącym dostosowania tych przepisów do prawa Unii Europejskiej, wydaje mi się jednak, że obie izby mają jak gdyby obowiązek tworzenia czy budowania systemu spójnego i niesprzecznego prawa. Naszym zdaniem, zmiany, które zaproponowaliśmy, mają charakter normatywny i są uzasadnione, jeśli patrzymy na tę sprawę przez pryzmat inspekcji.

Musimy pamiętać, że zakres ostatniej nowelizacji ustawy o transporcie drogowym był bardzo szeroki, między innymi zrezygnowano z koncepcji budowania systemu kar opartego na rozporządzeniu ministra infrastruktury. Zbudowano ten system na podstawie załącznika do ustawy. Przy tak ogromnym zakresie nowelizacji, będącej wypadkową wielu różnych tendencji, siłą rzeczy dostrzegliśmy pewne mankamenty, które przekładają się na realia funkcjonowania naszej instytucji. Musicie państwo pamiętać, że nasi inspektorzy przeprowadzili już ponad siedemdziesiąt tysięcy kontroli. Łączna wysokość kar nałożonych przez inspekcję przekracza 34 miliony zł. Wydaje nam się, że kto, jak kto, ale przewoźnicy i inspektorzy, którzy pracują na drodze – narzędziem ich pracy jest ta ustawa – powinni otrzymać akt prawny niebudzący z ich punktu widzenia żadnych wątpliwości. Zarówno przewoźnicy, jak i ci, którzy w imieniu państwa kontrolują przestrzeganie tego prawa, powinni wiedzieć, jak je stosować.

Posłużę się jednym z przykładów, bo nie chcę, żeby ten temat jak gdyby zdominował zasadniczy nurt dyskusji. Otóż jeden z przepisów zawartych w załączniku statuje karę, która powinna być nałożona za przejazd w ramach przewozu na potrzeby własne pojazdem prowadzonym przez osobę niebędącą przedsiębiorcą lub pracownikiem przedsiębiorcy. Można powiedzieć, że jest to przepis, który – przepraszam za kolokwializm – wisi w próżni z jednego powodu: jeżeli kierowca nie jest pracownikiem przedsiębiorstwa ani przedsiębiorcą, to w ogóle nie jest to przewóz na potrzeby własne. Trzeba popatrzeć na tę sytuację przez pryzmat definicji ustanowionej w ustawie. Skoro nie jest to przewóz na potrzeby własne, nikogo nie można za niego ukarać. Analogiczna zasada odnosi się do trzech pozostałych regulacji.

Nie polemizuję z argumentem, którym posłużył się między innymi pan mecenas Magda, dotyczącym dostosowania do prawa Unii Europejskiej. Wiem jednak, jak

przekładają się te propozycje na pracę współkierowanej przeze mnie instytucji, dlatego zwracam się do pana przewodniczącego i szanownych państwa z prośbą o odrzucenie tej poprawki Biura Legislacyjnego Senatu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję.

Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos w tej sprawie? Nie. Nie przejmuję tej poprawki. Czy ktoś z państwa senatorów ją przejmuje? Nie, czyli nie ma poprawki.

Przechodzimy dalej, poprawka trzynasta.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, zgodnie z art. 2 ust. 1 ustawy, przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie międzynarodowego transportu drogowego na podstawie dotychczasowych uprawnień może wykonywać tę działalność na podstawie posiadanego uprawnienia do dnia uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej. Ust. 2 tego artykułu stanowi, iż przepisy ust. 1 nie stosuje się do licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób samochodem osobowym.

Chciałbym zwrócić uwagę, iż treść ust. 2 może budzić pewne wątpliwości interpretacyjne. Z jednej strony można go bowiem rozumieć w ten sposób, iż przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 2, będzie mógł prowadzić swoją działalność gospodarczą do upływu okresu, na który została udzielona licencja. Brzmienie ust. 2 w art. 2 może jednak także prowadzić do błędnego wniosku, że z dniem wejścia w życie omawianej przez nas ustawy przedsiębiorca utraci posiadane uprawnienia. W związku z tym zaproponowaliśmy doprecyzowanie art. 2 ust. 2. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję, Panie Mecenasiu.

Stanowisko rządu?

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Bardzo proszę pana dyrektora...)

Bardzo proszę.

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Michalski:

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie! Szanowni Państwo!

Art. 2 nie można traktować in abstracto, w oderwaniu od innych przepisów, o których mowa w niniejszej nowelizacji. Chcę zwrócić uwagę, że licencję wspólnotową otrzymują tylko ci przedsiębiorcy, którzy wykorzystują takie pojazdy, jak autobusy, czyli pojazdy konstrukcyjnie dostosowane do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą.

W związku z powyższym propozycja Biura Legislacyjnego, że przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą na podstawie licencji na wykonywanie międzyna-

rodowego transportu drogowego osób samochodem osobowym może wykonywać tę działalność do upływu okresu, na który została udzielona licencja, właściwie jest dla mnie zupełnie niezrozumiała. Ten przedsiębiorca ma licencję i nie musi jej wymieniać, czyli niepotrzebny jest przepis, który jeszcze raz będzie jak gdyby powtarzał prawa już nabyte przez przedsiębiorcę.

Wydaje nam się, że zaproponowana przez nas konstrukcja, mówiąca generalnie o przedsiębiorcy wykonującym międzynarodowy transport, do którego stosują się wcześniejsze przepisy... Konieczność wymiany dotychczasowej licencji na licencję wspólnotową ogranicza się jak gdyby tylko do tych, którzy wykorzystują autobusy. Ten przepis jest jak najbardziej zasadny w ust. 1, natomiast w ust. 2 bardzo dokładnie sprecyzowano, żeby nie powstała jakakolwiek wątpliwość, że przepisu ust. 1 nie stosuje się do osób, które jak gdyby z mocy prawa mają już te uprawnienia. Prosiłbym o pozostawienie tego przepisu w obecnym kształcie.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan mecenas Magda prosił o głos.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wydaje mi się, Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, Panie Dyrektorze, że problem jednak istnieje, i to z dwóch powodów.

Po pierwsze, już sam fakt, że zdecydowali się państwo na zamieszczenie odpowiedniej normy w art. 2 ust. 2 świadczy o tym, iż mogą się pojawić pewne wątpliwości. Po drugie, przepis art. 2 ust. 2 był omawiany przez szersze grono legislatorów w Biurze Legislacyjnym i powstały wtedy wątpliwości, o których wspomniałem. W związku z tym pozwolę sobie nie zgodzić się z twierdzeniem, iż redakcja obecnego ust. 2 jest jednoznaczna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan mecenas z Ministerstwa Infrastruktury, proszę bardzo.

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

Dziękuję.

Piotr Mikiel, zastępca dyrektora departamentu prawnego.

Proszę państwa, aby rozwiać wątpliwości, które ma Biuro Legislacyjne Senatu, proponowałbym doprecyzowanie tego ustępu w następujący sposób. Na końcu trzeba zastąpić kropkę przecinkiem i dodać następujące wyrazy: które wydawane są na dotychczasowych zasadach. Chodzi o to, aby było jasne, że nie dotyczy to licencji na wykonywanie przewozu osób.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Poprawka miałaby więc zupełnie inny charakter, bo polegałaby tylko na dopisaniu słów, które wymienił pan mecenas Mikiel. Teraz muszę zapytać o zdanie pana mecenas Magdę. Oczywiście musi pomyśleć, więc dajmy mu minutę na zastanowienie.

Proszę, Panie Mecenasie.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, to klasyczny kompromis. To znaczy ta propozycja nie zadowala Biura Legislacyjnego, które uważa, że należałoby przeredagować ust. 2 w inny sposób, ale z całą pewnością tego rodzaju poprawka, nadająca inne brzmienie art. 2 ust. 2, jest lepsza niż obecna redakcja tego artykułu. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

To dobry kompromis. Przejmuję poprawkę trzynastą, chyba że są jeszcze inne uwagi w tej sprawie. Nie ma.

Głosujemy...

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Rozumiem, że brzmiałoby to... Czy mogę prosić pana dyrektora o powtórzenie tego sformułowania?)

Proszę bardzo, oczywiście.

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

Kropkę zastępujemy przecinkiem i dodajemy wyrazy „które wydawane są na dotychczasowych zasadach”.

(Głos z sali: Chyba „udzielane”.)

Przewodniczący Marian Noga:

„Udzielane” to lepsze słowo?

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Mikiel: Chodzi także o już udzielone. Rozumiem, że były wątpliwości...)

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Może lepsze jest sformułowanie „które zostały udzielone”?)

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

Może powtórzę. Chodzi o wyrazy „które zostały udzielone na dotychczasowych zasadach”. Myślę, że to będzie najlepsze sformułowanie, Panie Mecenasie.

Głosujemy nad tą poprawką. Będę jej autorem.

Dziękuję. Poprawka została przyjęta jednomyślnie.

Panie Mecenasie, zapisał pan, że została wprowadzona modyfikacja, tak?

Przechodzimy do poprawki czternastej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, poprawka czternasta dotyczy art. 4 ust. 1, który stanowi, iż licencję wspólnotową wydaje minister właściwy do spraw transportu na pisemny wniosek przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 2 ust. 1. Przepis ten będący przepisem przejściowym może na pierwszy rzut oka wprowadzać w błąd adresata aktu prawnego, gdyż licencja wspólnotowa oczywiście nie będzie wydawana jedynie tym przedsiębiorcom, o których mowa w art. 2 ust. 1. Chodzi tutaj o sytuację, w której dotychczasowi przedsiębiorcy będą mieli możliwość wystąpienia do ministra właściwego do spraw transportu z pisemnym wnioskiem o wydanie licencji wspólnotowej. Notabene zamiana w art. 4 ust. 1 jest wynikiem prac w toku sejmowego postępowania ustawodawczego.

Proponujemy nadać temu przepisowi inne brzmienie, tak aby art.4 ust. 1 brzmiał następująco: przedsiębiorcy, o których mowa w art. 2 ust. 1, występują do ministra właściwego do spraw transportu z pisemnym wnioskiem o wydanie licencji wspólnotowej. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę o stanowisko rządu, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Akceptujemy tę poprawkę.

Przewodniczący Marian Noga:

A ja ją przejmuję.

Kto jest za poprawką czternastą? (8)

Dziękuję. Poprawka została przyjęta.

Panie Mecenasiu, poprawka piętnasta.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka piętnasta to jedyna poprawka redakcyjna, o której wspomniałem panu posłowi Maniurze. Ma ona charakter ściśle redakcyjny. Art. 2 ust. 3 statuuje bowiem pojęcie licencji wspólnotowej i nakazuje jej używanie w dalszych przepisach, w związku z tym poprawka piętnasta jest poprawką redakcyjną. Bardzo za to przepraszam.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem, że stanowisko rządu jest pozytywne w tej sprawie.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Tak jest.*)

Przejmuję poprawkę piętnastą.

Kto jest za? (8)

Dziękuję, poprawka została przyjęta.

(*Głos z sali: Panie Przewodniczący czy można otworzyć okno?*)

Można. Czy trzeba ogłosić przerwę? Nie. Zostało jeszcze sześć poprawek, a później zrobimy przerwę. Dokończmy prace nad tą ustawą, a potem ogłoszę dziesięć minut przerwy.

Bardzo proszę, Panie Mecenasiu, poprawka szesnasta.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka szesnasta powinna być rozpatrywana łącznie z poprawką dziewiętnastą. W związku z tym, iż materia art. 4 ust. 6 jest odrębna od materii art. 4, proponujemy wydzielenie jej w odrębny przepis i dodanie art. 5a w brzmieniu obecnego art. 4 ust. 6. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Mecenasiu.

Stanowisko rządu? Zwracam uwagę, że chodzi o dwie poprawki, szesnastą i dziewiętnastą.

Pan dyrektor, proszę.

Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Maciej Wroński:

Jak najbardziej zgadzamy się z propozycją Biura Legislacyjnego, ale chcielibyśmy, jeżeli możemy, w sposób nieformalny prosić o doprecyzowanie art. 5a. Pojawiła się wśród naszych prawników pewna wątpliwość, czy ten przepis jak gdyby pozwala jednostce, o której mowa, czyli biuru obsługi transportu międzynarodowego, zatrzymywać uzyskane opłaty bezpośrednio na swoim koncie i dokonywać z nich odpowiednich zakupów, wydatków, czy też musi się ona najpierw zwrócić do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Naszym zdaniem, gdybyśmy trochę zmienili treść tego przepisu, ta sprawa byłaby bardziej czytelna. Proponujemy następujące brzmienie: wpływy uzyskane z opłat za wydanie licencji wspólnotowej dla przedsiębiorców, o których mowa w art. 2 ust. 1 i art. 5 ust. 1, stanowią przychód środka specjalnego, o którym mowa w art. 46 ust. 1, i w całości są przekazywane jednostce upoważnionej do pobierania tych opłat z przeznaczeniem na pokrycie kosztów produkcji oraz kosztów administracyjnych związanych z wydaniem licencji.

W tym przypadku jak gdyby zmienia się tylko doprecyzowanie, bo chodzi o to, że wpływy są w całości przekazywane jednostce upoważnionej do pobierania opłat. Dlaczego? Opłaty mają umożliwić rozpoczęcie w ciągu kilku miesięcy, czyli bardzo szybko, procesu wydawania i wymiany licencji. Jeżeli pieniądze będą przechodziły przez kolejne konta i będą potrzebne ciągle nowe decyzje, to pojawi się problem, czy zdążymy.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Mecenasiu, czy są jakieś uwagi Biura Legislacyjnego związane z taką modyfikacją?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Tak, oczywiście.

Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Chciałbym zwrócić uwagę na istotę konstrukcji środka specjalnego. Środek specjalny to wydzielone środki pieniężne jednostki budżetowej, czyli w omawianym przez nas przypadku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Można powiedzieć, że niezależnie od użytego sformułowania te środki i tak znajdują się w dyspozycji generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad i będą musiały być przekazane jednostce upoważnionej i nie tylko jej, bo jednostek może być wiele, jak wynika z innych przepisów.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dlaczego nie?

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Maciej Wroński:

Mówimy tutaj o opłacie w wysokości 100 zł. To nie jest opłata, od której są pobierane procenty. Nie chodzi o procenty przeznaczane na działalność biura obsługi transportu międzynarodowego, tylko o opłatę w wysokości 100 zł, która ma być w całości, podkreślam, wykorzystana na wymianę i wydanie licencji wspólnotowej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Jeżeli można, chcę zwrócić uwagę, że i tak te środki będą musiały być przekazane jednostce upoważnionej. Jeżeli jednostka zostanie upoważniona, to środki i tak będą musiały być jej przekazane. Na mocy tego przepisu one nie znajdują się od razu na stosownym koncie jednostki upoważnionej do pobierania opłat, gdyż wcześniej będą na odpowiednim rachunku środka specjalnego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Z punktu widzenia normatywnego będą stanowiły przychód środka specjalnego, o którym mowa w art. 46 ust. 1, a więc przychód środka specjalnego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Przewodniczący Marian Noga:

Pani z Ministerstwa Finansów, proszę.

Specjalista w Departamencie Finansów Gospodarki Narodowej w Ministerstwie Finansów Joanna Wójcik:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Niestety, nie mieliśmy możliwości zapoznania się z tą poprawką, ale chcę zwrócić uwagę na jedną rzecz. W tym momencie zapis statuuje, że są to przychody środka specjalnego GDDKiA, które oczywiście muszą być przeznaczone na pokrycie kosztów

administracyjnych i kosztów druków licencji wspólnotowych. Z tym nie dyskutujemy, bo tak zdecydował rząd.

Chcę zauważyć, że konstrukcja zaproponowana przez przedstawicieli resortu infrastruktury – każde 100 zł ma być przekazane w całości do BOTM, nie został jednak określony sposób rozliczenia – może spowodować, że reszta z tych 100 zł nie pozostanie w środku specjalnym, tak jak powinna. Inaczej bowiem rozlicza się z budżetem środek specjalny, a inaczej gospodarstwo pomocnicze. Inne są zasady gospodarki finansowej. W tym momencie nie jestem w stanie zagwarantować, że całe 100 zł będzie konieczne i powinno zostać w BOTM. Być może jedna złotówka z każdych stu złotych powinna pozostać w GDDKIA na budowę autostrad, nie wiem. Ta poprawka nie była nam wcześniej przedstawiona i nie jestem w stanie określić, czy jej skutek finansowy nie będzie negatywny w porównaniu z przedłożeniem rządowym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan dyrektor chciałby zabrać głos.
Proszę bardzo.

**Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury Maciej Wroński:**

Jeżeli jakakolwiek złotówka nie zostałaby wykorzystana, byłoby to naruszenie ustawy. Proszę zwrócić uwagę, że ustawa nawet w takim brzmieniu, nad którym w tej chwili dyskutujemy – nie odnosi się teraz do zaproponowanej przez nas poprawki – mówi, że pieniądze są wykorzystywane w całości. Nie rozumiem problemu. Chodzi o to, żeby skrócić obieg pieniądza, bo nie mamy czasu.

Przewodniczący Marian Noga:

Pani z Ministerstwa Finansów.

**Specjalista w Departamencie Finansów Gospodarki Narodowej
w Ministerstwie Finansów Joanna Wójcik:**

Niestety, pojawia się wątpliwość dotycząca rozliczenia, już po wydaniu pieniędzy na ten cel. Ani w ustawie o finansach publicznych, ani w rozporządzeniach wydanych na jej podstawie nie są określone zasady rozliczania się gospodarstwa pomocniczego ze środkiem specjalnym w innej jednostce organizacyjnej finansów publicznych. Po prostu nie ma takich zasad. Boję się, że może nastąpić pewne rozchwianie przepływu pieniędzy i chodzi mi tylko o to. Rząd podjął decyzję, że ma być to traktowane jak dochody środka specjalnego GDDKiA. Mamy nadzieję, że 100 zł, tak jak zostało wyliczone, to kwota, która w pełni pokryje koszty. Mówię jednak teraz o rozliczeniu. Generalnie chodzi nam o rozliczenia po dokonaniu transakcji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Czy ktoś z państwa chce zabrać głos w tej sprawie?
Pan mecenas, proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, chciałbym bardzo wyraźnie podkreślić, iż zaproponowany przez pana dyrektora Wrońskiego przepis nie skróci drogi przepływu pieniędzy. Jeszcze raz chcę podkreślić, że konstrukcja środka specjalnego polega na wyodrębnionym rachunku bankowym jednostki budżetowej, czyli w tym przypadku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Wpływy uzyskane z opłat znajdują się więc na początku na wyodrębnionym rachunku bankowym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a następnie będą przekazywane, bez względu na taką czy inną konstrukcję ust. 6. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Kto z państwa chciałby jeszcze zabrać głos w tej sprawie? Nikt. Rozumiem, że trzeba wprowadzić poprawkę, tylko pojawia się problem, jak to zrobić. Zapis zaproponowany przez Biuro Legislacyjne, który brzmi następująco: w całości są przeznaczane na pokrycie kosztów produkcji i kosztów administracyjnych związanych z wydaniem tej licencji, jest – moim zdaniem – bardziej ogólny, bardziej elastyczny.

(Senator Jerzy Suchański: Myślę, że możemy przyjąć tę poprawkę.)

Ale którą wersję? Wersję Biura Legislacyjnego? O to pytam.

(Senator Jerzy Suchański: Trzeba ją przyjąć. Jeśli będą jakieś uwagi, to można się nimi zająć na posiedzeniu.)

Jasne. Propozycja pana senatora Suchańskiego jest taka, żeby przyjąć tę poprawkę w wersji Biura Legislacyjnego. Jeżeli pojawią się wątpliwości, Panie Ministrze, to prosiłbym o ich wyjaśnienie na posiedzeniu plenarnym. Niech pana służby dopracują jakieś inne rozwiązanie, jeżeli ta poprawka, krótko mówiąc i kolokwialnie, nie zadowala rządu. Dobrze?

Przejmuję te poprawki w takiej formie, jaka jest zawarta w opinii Biura Legislacyjnego.

Kto jest za tymi poprawkami? (8)

Poprawki szesnasta i dziewiętnasta zostały przyjęte jednomyślnie.

Panie Mecenasiu, poprawka siedemnasta, tak?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Tak.

Wysoka Komisjo, istota poprawki siedemnastej jest ściśle związana z art. 5 ust. 1 i z art. 5 ust. 2. Art. 5 ust. 1 stanowi, że przedsiębiorcy, którym udzielono licencji na międzynarodowy transport drogowy w okresie od dnia wejścia w życie omawianej przez nas ustawy do 31 marca następnego roku, mogą wykonywać tę działalność na podstawie otrzymanej licencji do dnia uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

Pragnę zwrócić uwagę, iż przedsiębiorcy, o których mowa w art. 5 ust. 1, de facto składają się z dwóch grup. Pierwszą z nich stanowią przedsiębiorcy, którzy uzyskali licencję na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego w wyniku złożenia wniosku przed dniem wejścia w życie omawianej przez nas ustawy. Druga grupa to ci, którzy złożyli wniosek po dniu wejścia w życie ustawy. To bardzo ważne

stwierdzenie w kontekście art. 5 ust. 2, gdzie jest mowa, że przedsiębiorcy, o których mowa w ust. 1, składają równocześnie wniosek o wydanie licencji wspólnotowej.

Słowo „równocześnie” byłoby uprawnione, gdyby ust. 1 dotyczył jedynie tych przedsiębiorców, którzy składają wniosek po dniu wejścia w życie tej ustawy. Bardzo możliwe, że ust. 2 będzie się odnosił również do tych przedsiębiorców, którzy złożyli taki wniosek przed dniem wejścia w życie ustawy. Być może już złożyli wniosek, a stosowną licencję otrzymają po dniu wejścia w życie tej ustawy. W związku z tym użycie wyrazu „równocześnie” jest nieuprawnione. De facto odnosi się on tylko do pewnej grupy przedsiębiorców, o których mowa w art. 5 ust. 1. Proponujemy skreślenie tego sformułowania. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę o stanowisko rządu.

Proszę, pan minister.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Mamy propozycję innego zapisu art. 5 ust. 2, który pozwolę sobie przedstawić. Przedsiębiorcom, o których mowa w ust. 1, wydaje się równocześnie licencję wspólnotową. Do wydania licencji wspólnotowej stosuje się odpowiednio przepisy art. 4 ust. 2 i 3 pkt 3. Czy ta propozycja zadowala pana mecenasza?

Przewodniczący Marian Noga:

To oczywiście pytanie do pana mecenasza.

Proszę bardzo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, w tym przypadku mamy do czynienia z dwoma problemami. Jeśli chodzi o pierwsze zdania, może tak być. Jeśli chodzi o zdanie drugie, to mam nadzieję, że będziemy jeszcze omawiać poprawkę osiemnastą...

(Przewodniczący Marian Noga: Mogłoby tak być czy nie?)

Jeśli chodzi o zdanie pierwsze: przedsiębiorcom, o których mowa w ust. 1, wydaje się równocześnie licencję wspólnotową, to jak najbardziej mogłoby tak być. Proponowałbym, Wysoka Komisjo, aby poprawka osiemnasta brzmiała następująco: w art. 5 w ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie „Przedsiębiorcom, o których mowa w ust. 1, wydaje się równocześnie licencję wspólnotową”.

(Przewodniczący Marian Noga: A poprawka siedemnasta?)

Ta redakcja zastąpiłaby poprawkę siedemnastą. Poprawka osiemnasta, zdaniem Biura Legislacyjnego, jest odrębna.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem. Rząd się zgadza, a ja przejmuję tę poprawkę.

Kto jest za zmodyfikowaną poprawką siedemnastą? (9)

Poprawka została przyjęta jednomyślnie.
Proszę, Panie Mecenasiu.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka osiemnasta dotyczy tego samego przepisu, jego zdania drugiego. Jest w nim mowa, iż do wydania licencji wspólnotowej stosuje się odpowiednio przepis art. 4 ust. 2.

Zdaniem Biura Legislacyjnego, brakuje podstaw do odniesienia się jedynie do ust. 2. Naszym zdaniem, powinniśmy mówić o przepisach art. 4, a więc również o tym przepisie, w którym jest mowa, że licencje wydaje minister właściwy do spraw transportu, określony jest katalog wniosków itd.

Przewodniczący Marian Noga:

Mam nadzieję, że stanowisko rządu jest pozytywne, bo jest to odniesienie do całego artykułu.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:* Tak, jest pozytywne.)

Przejmuję tę poprawkę.

Kto jest za? (9)

Poprawka została przyjęta jednomyślnie.

Przechodzimy do poprawki dwudziestej, Panie Mecenasiu, bo poprawkę dziewiętnastą już rozpatrywaliśmy.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, poprawka dwudziesta dotyczy art. 6, który stanowi, iż kierowcy wykonujący w dniu 31 grudnia 2003 r. przewozy na potrzeby własne obowiązani są w terminie do dnia 31 grudnia 2004 r. spełnić wymagania określone przepisami art. 39c ust. 1 i art. 39d ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1.

Chciałbym zwrócić uwagę, Wysoka Komisjo, na trzy zasadnicze problemy. Po pierwsze, nie ulega wątpliwości, że to uregulowanie wykracza poza problematykę dostosowywania polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej. Po drugie, ten przepis stanowi de facto swoistą nowelizację dorozumianą, gdyż nie wprowadzamy zmian w ustawie o transporcie drogowym, lecz jedynie dodajemy odpowiedni przepis przejściowy w ustawie dostosowującej. Po trzecie, warto wspomnieć, iż art. 6 dotyczy obowiązku posiadania niezbędnych zaświadczeń dotyczących badań lekarskich i badań psychologicznych kierowców, który został wprowadzony na mocy ostatniej nowelizacji ustawy o transporcie drogowym.

Jeżeli art. 6 wejdzie w życie z dniem wejścia w życie omawianej przez nas ustawy, będziemy mieli do czynienia z faktyczną nierównością podobnych podmiotów wobec prawa. Kierowcy, o których mowa w art. 6, będą mieli rok na dostosowanie się do nowych wymagań, a kierowcy, którzy będą rozpoczynać przewozy na potrzeby własne po dniu 31 grudnia 2003 r., już na starcie będą zobowiązani do ich spełnienia. W związku z tym przedstawiam propozycję skreślenia art. 6. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Jakie jest stanowisko rządu?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Absolutnie nie możemy się z tym zgodzić. Nie wiem, czy nie jest to najważniejsza dla nas poprawka. O uzasadnienie poproszę pana dyrektora.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Maciej Wroński:

Podniesione zostały przez pana mecenasa trzy problemy. Po pierwsze, że ta problematyka wykracza poza zakres spraw związanych z naszym wejściem do Unii Europejskiej w dniu 1 maja. Istotnie, wykracza, ponieważ jest to ustawa, generalnie rzecz biorąc, związana nie tylko z problematyką unijną, ale także z innymi problemami, chociażby z tym, o czym rozmawialiśmy przy okazji kar i poprawek, które Szanowna Komisja raczyła przyjąć. To po pierwsze.

Po drugie, nie wprowadzamy...

Przepraszam, zacznę od trzeciej kwestii. Pan mecenas przedstawił bardzo poważny argument, z którym generalnie, jeżeli miałby on uzasadnienie, zawsze trzeba się zgodzić. W tym wypadku nie jest on jednak do końca słuszny. Pragnąłbym zwrócić państwa uwagę chociażby na art. 103 ustawy o transporcie drogowym, który w świetle słów pana mecenasa powinien wprowadzać pewną nierówność podmiotów. Dlaczego? Art. 103 mówi, że przedsiębiorcy, którzy prowadzili transport drogowy – na przykład na podstawie zezwoleń, jeśli chodzi o przewóz pasażerski krajowy, czy w ogóle bez jakiegokolwiek reglamentacji – mają stosowny, wydłużony okres na zdobycie konkretnych dokumentów, certyfikacji, kompetencji zawodowych, czyli po prostu na przystosowanie się do wymogów nowej ustawy. Ci przewoźnicy czy przedsiębiorcy, którzy chcieli rozpocząć działalność przewozową, musieli wcześniej spełnić te wymagania, wtedy, kiedy wyrazili chęć wykonywania tej działalności.

Chciałbym zwrócić uwagę, że ustawa o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych zawiera identyczne rozwiązania. Osoby prowadzące kursy umożliwiające zdobycie przez kierowcę zaświadczenia ADR, tej pomarańczowej książeczki, również miały pewien czas na spełnienie wymogów wprowadzanych nową ustawą. Ci wszyscy, którzy chcieli rozpocząć taką działalność już po wejściu w życie przepisów tej ustawy, musieli spełnić pewne warunki od razu. Chodziło przede wszystkim o to, żeby przedsiębiorcom czy kierowcom stworzyć warunki umożliwiające spełnienie nowych wymagań.

Chcę zwrócić państwa uwagę na merytoryczną stronę tego zagadnienia. Ta sprawa dotyczy około trzystu tysięcy kierowców, którzy dzisiaj wykonują przewozy na potrzeby własne. Od 1 stycznia każdy z nich musiałby mieć zaświadczenie dotyczące badania psychologicznego i lekarskiego. Nie jestem w stanie dokładnie powiedzieć, ile

jest pracowni psychologicznych, bo upoważnienia wydają wojewodowie. Wydaje mi się jednak, że jest około dwustu, trzystu pracowni.

Proszę sobie wyobrazić – 28 września weszła w życie nowa ustawa o transporcie drogowym – że przez trzy miesiące trzysta tysięcy osób będzie szturmować maksymalnie trzysta placówek, które są zresztą bardzo nierówno rozmieszczone w skali kraju. Są takie województwa, jak zachodniopomorskie, pomorskie, mazowieckie, gdzie pracowni jest dużo, ale są i takie województwa czy regiony kraju, gdzie jest praktycznie tylko jedna pracownia.

To nie był pomysł rządowy. Pan poseł Maniura, przewodniczący komisji, która rozpatrywała te sprawy w Sejmie, zgłosił tę propozycję, bo zauważył, że jest to problem społeczny. Zgadza się z takim rozwiązaniem, bo nie możemy dopuścić, żeby od 1 stycznia przedsiębiorcy ponosili konsekwencje tego, że ustawodawca nie przewidział dostatecznie długiego okresu *vacatio legis* w poprzedniej ustawie o transporcie drogowym.

Abstrahując od sztywnego podchodzenia do zasad tworzenia prawa, aczkolwiek – naszym zdaniem – w tym wypadku te zasady zostały zachowane, trzeba powiedzieć, zarówno strona rządowa, która wykonuje czynności bieżące, jak i ustawodawca – tym razem ustawodawca zauważył problem – muszą dostrzegać aspekt społeczny tego zagadnienia. To jest dosyć realne zagrożenie dla naszej gospodarki, dlatego proponowałbym pozostawienie tego przepisu.

Dlaczego nie wprowadzamy stosownej zmiany w ustawie o transporcie drogowym, choć byłoby to najbardziej eleganckie rozwiązanie z punktu widzenia przepisów techniki legislacyjnej? Ano dlatego, że w ustawie o transporcie drogowym nie ma przepisów przejściowych. Przepisy przejściowe, i to niedoskonałe, są jak gdyby w poprzedniej ustawie nowelizującej ustawę o transporcie drogowym. Trudno nam teraz zmieniać ustawę nowelizującą, dlatego ten przepis będzie stosowany na zasadzie *lex posteriori derogat legi priori*, czyli przepis późniejszy uchyla przepis wcześniejszy. Jest to stara rzymska zasada stosowana w cywilizowanym świecie.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Czy są jakieś uwagi w tej sprawie?

Nie przejmuję tej poprawki. Czy ktoś z państwa senatorów chce ją przejąć? Nie, czyli nie ma poprawki dwudziestej.

Panie Mecenasiu, poprawka dwudziesta pierwsza.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka dwudziesta pierwsza doprecyzowuje przepis przejściowy dotyczący postępowań administracyjnych w sprawach objętych przepisami niniejszej ustawy, które zostały wszczęte przed dniem jej wejścia w życie, a nie zostały ostatecznie zakończone. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko rządu? Pozytywne. Przejmuję tę poprawkę.

Kto jest za? (8)

Dziękuję, poprawka została przyjęta jednogłośnie.

Ostatnia poprawka, Panie Mecenasiu, dwudziesta druga.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, skoro ustawa konsekwentnie posługuje się sformułowaniem o terminie członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej, to powinniśmy je również zastosować w przepisie końcowym. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

A nie podawać daty, tak? Rozumiem, że rząd się zgadza, a ja przejmuję tę poprawkę.

Kto jest za? (8)

Dziękuję.

Przegłoszmy teraz całą ustawę.

Kto jest za przyjęciem tej ustawy wraz z poprawkami? (8)

Dziękuję.

Sprawozdawcą chce być pan senator Łęcki, tak? Wolałby pan następną ustawę? Dobrze, w takim razie może pan senator Lipowski zająłby się tą ustawą? Jest pan inżynierem, Panie Senatorze. Dobrze, wyznaczamy pana na sprawozdawcę. Pan senator Grzegorz Lipowski będzie sprawozdawcą.

Proszę.

Prezes Zarządu

Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji

Krzysztof Gutowski:

Miała być jeszcze rozpatrywana przez komisję poprawka dotycząca przystanków.

Przewodniczący Marian Noga:

Jeżeli chodzi o przystanki, poprawka byłaby rozpatrywana, ale pan mecenas Magda stwierdził, że wykracza ona poza materię ustawową, a ja uznałem to wyjaśnienie za tak ważne, że bałem się podejmować tej sprawy. Panie Mecenasiu, mimo że wszystko zostało przegłosowane, niech pan powtórzy wyjaśnienie, chyba że zmienił pan zdanie.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Nie, Panie Przewodniczący, nie zmieniłem zdania. Niestety, kwestia, która była omawiana w kontekście art. 18, wykracza poza materię ustawy. W związku z tym wprowadzanie poprawki do ustawy uchwalonej przez Sejm narzuca Senat na poważne zarzuty dotyczące niekonstytucyjności, a następnie na zaskarżenie ustawy do Trybunału Konstytucyjnego. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Może powiem tak, proszę pana. Jeżeli jakieś środowiska w Polsce, szczególnie samorządowe, widzą potrzebę zgłoszenia takiej poprawki, to uprzejmie proszę o kontakt z ministrem Górkim i zastanowienie się, czy w ogóle istnieje sposób jej wprowadzenia zgodny, tak jak powiedział pan mecenas, z materialem ustawową. Może istnieje jakieś rozwiązanie. Na dzisiaj, tak jak powiedział pan mecenas, nie widzę takiej możliwości.

Dziesięć minut przerwy, o którą państwo...

Przepraszam bardzo, jeszcze pan senator.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Przepraszam bardzo, Panie Przewodniczący. Myślę, że kwestia poprawki, która dotyczy parkowania, zaginęła w natłoku wielkich spraw. Zetknąłem się z problemem, że ludzie, którzy jadą z Poznania do Łodzi, na przykład, nie mogą kupić biletów na dworcu autobusowym, bo nie zatrzymuje się na nim autobus.

(Brak nagrania)

...żeby pan minister w trybie pilnym przygotował poprawkę, a my jako Senat możemy wyjść z inicjatywą legislacyjną, która będzie normowała tę sytuację.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Ministrze, jest prośba, ażeby pan się bardzo mocno nad tym zastanowił i pochylił, dobrze? To prośba do ministra. Na posiedzeniu plenarnym pan senator Łęcki lub ktoś inny zgłosi tę poprawkę i wtedy ją przyjmiemy, jeżeli będzie zgodna z materialem ustawy.

Dziesięć minut przerwy, tak? Przerwa techniczna, Panie Mecenasie.

(Przerwa w obradach)

Przewodniczący Marian Noga:

Rozpoczynamy analizę przedostatniego punktu naszego posiedzenia. Będziemy się zajmować ustawą o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o zmianie niektórych ustaw.

Może tradycyjnie poprosimy panią dyrektor o przedstawienie idei ustawy, a potem pana mecenasa o zabranie głosu.

Proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz:**

Ta ustawa jest jedną z ustaw z tak zwanego pakietu drogowego. Projekty ustaw z tego pakietu są mniej więcej w tym samym czasie rozpatrywane w parlamencie.

Ustawa wynika także ze strategii gospodarczej rządu „Przedsiębiorczość – Rozwój – Praca”, z części dotyczącej naszego ministerstwa „Infrastruktura – klucz do rozwoju”.

Chcę krótko przypomnieć, że jest to nasza druga propozycja dotycząca sposobu finansowania budowy i eksploatacji dróg krajowych. Pierwszą propozycją była tak zwana ustawa winietowa, która w lutym zakończyła swój bieg w Sejmie. Aby wykorzystać doświadczenia z prowadzonego postępowania i z procedury sejmowej oraz po wysłuchaniu wszystkich wniosków dotyczących tamtej ustawy, rząd zdecydował się przedłożyć projekt, który jest dzisiaj przedmiotem obrad na posiedzeniu komisji. Jak mówię, ta ustawa nawiązuje do tego, co było przedmiotem dyskusji przy okazji poprzedniego projektu.

W tej chwili nasza propozycja dotyczy wyłącznie poszukiwania różnych źródeł środków przeznaczonych na inwestycje w zakresie drogownictwa, mówiąc ogólnie. Tym razem nie przeprowadzamy żadnej reorganizacji istniejących organów, przede wszystkim chodzi o Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, co było powodem zarzutów do poprzedniego projektu. Generalna dyrekcja pozostaje organem centralnym, który będzie zajmował się swoimi zadaniami oraz zadaniami wynikającymi z tej ustawy. To jedna zmiana.

Druga zmiana, związana z poszukiwaniem rozwiązań finansowych, dotyczy wprowadzenia do naszego obrotu gospodarczego tak zwanej opłaty paliwowej. To rwa rzecz. Zdecydowaliśmy się wprowadzić opłatę paliwową i inne związane z nią elementy w ustawie o zmianie ustawy o autostradach płatnych. Nie tylko zmieniliśmy ustawę, ale także zmodyfikowaliśmy jej tytuł przez dodanie do niego nazwy funduszu, który będzie obsługiwał wszystkie czynności związane z opłatą paliwową.

Jest to zmiana ustawy o autostradach płatnych, ponieważ, jak państwo wiecie, w obowiązującej ustawie o autostradach płatnych istnieje pewien fundusz. Jest to tak zwany KFA, czyli Krajowy Fundusz Autostradowy, który z powodu braku środków, przede wszystkim budżetowych, w zasadzie dotychczas nie funkcjonował.

Propozycja nowej instytucji, również umiejscowionej w BGK, czyli w Banku Gospodarstwa Krajowego, nie zmienia idei funduszu, który tak naprawdę istnieje do dzisiaj. Zostanie on uchylony tą ustawą, a właściwie nie tyle uchylony, co zmieniony, bo rozszerzono jego zadania zgodnie z naszymi propozycjami. Chciałabym powiedzieć, że jest to fundusz bez osobowości prawnej – jest umiejscowiony w banku będącym podmiotem posiadającym taką osobowość – który w zasadzie będzie tylko realizował pewne czynności, a mianowicie zbierał środki i przekazywał je na inwestycje zgodnie z zasadami wynikającymi z tych przepisów.

Żeby za długo nie przedstawiać naszego pomysłu, powiem tylko, że wszelkie relacje pomiędzy ministrem infrastruktury, ministrem finansów i Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, która otrzymuje pewne dodatkowe zadania, są szczegółowo uregulowane. Bardzo ważną sprawą, o której chciałabym jeszcze wspomnieć, jest program wynikający z tych przepisów. Na jego podstawie będzie realizowana cała idea budowy i eksploatacji dróg krajowych. Programowi nadano rangę wysoką, bo będzie ustanawiany w drodze rozporządzenia Rady Ministrów, oczywiście po konsultacjach ze wszystkimi ministrami.

To tyle, żeby nie przedłużać. Jest kilkadziesiąt uwag, więc pozostałe kwestie budzące wątpliwości na pewno zostaną poruszone podczas rozpatrywania tych propozycji. Służymy pomocą i postaramy się odpowiedzieć na wszystkie pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem, Pani Dyrektor, że zna pani propozycje Biura Legislacyjnego? To trzydzieści poprawek.

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz: Tak, oczywiście.)

W związku z tym proponuję procedować po kolei, to znaczy pan mecenas Magda będzie referować każdą poprawkę, a pani będzie reprezentować stanowisko rządu aż do przybycia pana ministra Piłata. Kiedy pani będzie mówić, będzie tak, jakby mówił minister Piłat.

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz: Właśnie tak, przynajmniej będę się starała, żeby tak było.) (Wesołość na sali)

Dobrze.

Zaczynamy, Panie Mecenasie. Poprawka pierwsza ze strony 6.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Pani Dyrektor! Szanowni Państwo!

Propozycja poprawki pierwszej dotyczy art. 37d ust. 1 w brzmieniu nadanym przez ustawę. Stanowi on, iż wysokość opłat za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 2, ustala umowa koncesyjna, z uwzględnieniem warunków określonych w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 2.

Pragnę zwrócić uwagę, iż analiza ust. 2 tego artykułu prowadzi do wniosku, że w rozporządzeniu nie zostaną określone żadne warunki, a jedynie sposób dokonywania zmian w wysokości opłat za przejazd autostradą oraz ich pobierania, a także sposób ogłaszania wysokości tych opłat. Z tego względu proponujemy, aby sformułowanie „z uwzględnieniem warunków określonych w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 2” zastąpić sformułowaniem „z uwzględnieniem przepisów wydanych na podstawie ust. 2”. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko rządu.

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz:**

Chciałabym zwrócić uwagę na jedno sformułowanie z ust. 1, że wysokość opłat za autostradę ustala umowa koncesyjna. Umowa koncesyjna, która jest umową cywilną, będzie zawierała prawa, obowiązki i różnego rodzaju warunki dotyczące obydwu stron zawierających umowę.

Rozporządzenie wspomniane w ust. 2, mimo iż jest typowym rozporządzeniem, musi spełniać trzy wymogi określone na podstawie wytycznych. Tak naprawdę będzie ono ustalało pewne warunki, które będzie musiał przyjąć – lub umowa nie zostanie podpisana – wykonawca zawierający umowę z ministrem. W związku z tym uważaliśmy, że są to warunki, które wejdą do umowy koncesyjnej. Nie popieramy tej poprawki.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Rząd nie popiera tej poprawki.

Czy pan mecenas chciałby jeszcze coś dodać w tej sprawie? Może macie państwo jakieś pytania?

Proszę, pan mecenas.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Umowa koncesyjna będzie oczywiście określać stosowne warunki, a analiza ust. 2 prowadzi do wniosku, iż żadne warunki w ścisłym rozumieniu tego słowa nie zostaną zawarte w rozporządzeniu. Dlatego pozwolę sobie podtrzymać tę ściśle legislacyjną poprawkę. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem.

(Brak nagrania)

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz:**

...warunkami, gdyż wchodzi to do umowy koncesyjnej i po prostu będą musiały być przyjęte, żeby ona doszła do skutku.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze.

Nie przejmuję tej poprawki. Czy ktoś z państwa senatorów przejmuje poprawkę pierwszą?

(Senator Sergiusz Plewa: Ja przejmę.)

(Senator Włodzimierz Łęcki: Ja też.)

Dobrze, poprawka ma dwóch autorów i musimy ją przegłosować.

Kto jest za poprawką pierwszą? (4)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (2)

Poprawka zyskała poparcie.

Przechodzimy dalej, poprawka druga.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka druga odnosi się do wytycznych dotyczących treści rozporządzenia wspomnianego w art. 37d ust. 2. W związku z tym, że wytyczne powinny obejmować cały zakres regulacji, proponujemy konsekwentnie, tak jak to czynimy w przypadku innych ustaw, aby wykreślić sformułowanie „w szczególności”. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.
Stanowisko rządu, proszę.

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz:**

Uważamy, iż nie należy przyjmować tej poprawki z uwagi na to, że w tym artykule są wymienione tylko niektóre wytyczne, które będą, że tak powiem, skutkowały tym, że to rozporządzenie będzie tak, a nie inaczej sformułowane.

Uważamy – dlatego pozostał zapis „w szczególności” – że być może takie uwarunkowania, jak poziom ruchu, liczba przejechanych kilometrów itd., będą zawierały w sobie inne elementy. Chcemy dać ministrowi możliwość określenia w rozporządzeniu wszelkich możliwych elementów na podstawie tych wytycznych, dlatego pozostał wyraz „w szczególności”. Jest to zapis, który pozwala szerzej potraktować przedłożone wytyczne.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.
Czy są jakieś uwagi w tej sprawie? Pan mecenas ma uwagi.
Proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Przyjmuję do wiadomości stanowisko pani dyrektor, uważam jednak, że w takiej sytuacji należałoby doprecyzować wytyczne, tak aby były pełne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.
Proszę, Pani Dyrektor.

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz:**

Panie Mecenasie, wydaje się, że nie ma takiego obowiązku, jeżeli mamy na uwadze zasady techniki legislacyjnej, gdyż rozporządzenie w szczególności będzie dotyczyło wskazanych tutaj wytycznych. Nie można jednak wykluczyć, że zostanie rozszerzone na inne elementy. Używa się takich pojęć, jak „mając na uwadze”, „przyjmując za” itd., dlatego nie widzimy w tym żadnego błędu legislacyjnego. Prosiłbyśmy o pozostawienie naszej wersji.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze.
Pan senator Plewa prosi o głos.

Senator Sergiusz Plewa:

Mam do pani pytanie. Czy nie uważa pani, że określenie „w szczególności” jest bardzo nieściśle i powoduje później kłopoty z interpretacją? Podobnie było z wieloma ustawami, a teraz ministerstwa czy urzędy w różny sposób interpretują słowa „w szczególności”. W szczególności oznacza tyle, co „przykładowo”.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo, pani dyrektor ma głos.

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz:**

Tak, to oznacza „przykładowo”, ale ma dotyczyć tylko tych uwarunkowań, które są wskazane w wytycznych. Nie widzimy żadnych zagrożeń, jeżeli chodzi o wydanie rozporządzenia. Problem jest poważny, bo – na przykład w zakresie kategorii pojazdów – mogą się pojawić jakieś podkategorie itd. Po prostu chcemy mieć swobodę określania tego, co się pojawi.

Przewodniczący Marian Noga:

Jeszcze raz pan senator Plewa, proszę bardzo.

Senator Sergiusz Plewa:

Przepraszam, ale śmiem z panią polemizować. Jeszcze raz podkreślam, że „w szczególności” to określenie nieściśle. Jest nowelizacja i dobrze by było, żeby za dwa miesiące nie było powtórnej nowelizacji, bo komuś się przypomniało, że trzeba coś sprecyzować. Moim zdaniem, poprawka jest ze wszech miar słuszna. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, pan minister Piłat.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Jestem za tym, żeby przyjąć tę poprawkę i nie dyskutować. Co prawda pani dyrektor mówiła tylko o tym, że wyrażenie „w szczególności” jakby otwiera, a nie zamyka katalogu spraw, ale ja podzielałam opinię, że ten zapis jest na tyle niejasny i trudny do interpretowania przez prawników, że można z nim wyczyńnić cuda, jak to się mówi. Myślę, że możemy przyjąć tę poprawkę.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem, że poprawkę przejmuje senator Plewa.

Głosujemy.

Kto jest za poprawką senatora Plewy? (6)

Poprawka została przyjęta.
Panie Mecenasiu, poprawka trzecia.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka trzecia dotyczy art. 37e ust. 2. Stanowi on, iż stawki maksymalne, o których mowa w ust. 1, od roku 2005 ulegają zmianie.

Zdaniem Biura Legislacyjnego, sformułowanie „ulegają zmianie” jest zbyt ogólne i powinno być sprecyzowane, tym bardziej że w innych przepisach prawa posługujemy się sformułowaniem „ulegają corocznie zmianie”, bo przecież taka jest intencja ustawodawcy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.
Najpierw rząd przedstawi swoje stanowisko, a potem wypowie się pan senator Łęcki.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Oczywiście zgadzamy się, że ma to dotyczyć okresów rocznych. W końcowej części tego ustępu – popatrzcie państwo – jest następujący zapis: „w którym stawki ulegają zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego”. Wydaje się, że takie sformułowanie jednoznacznie określa, że chodzi, że tak powiem, tylko i wyłącznie o rok, więc można powiedzieć, że słowa „ulegają corocznie” byłyby jakimś podkreśleniem czegoś, co już zostało wyjaśnione. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator Łęcki, proszę.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Mam obiekcje innego rodzaju...

(Przewodniczący Marian Noga: Proszę włączyć mikrofon, bo trzeba wszystko nagrać.)

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Mam obiekcje innego rodzaju. Jeżeli napiszemy, że ulegają zmianie corocznie, to będzie to oblige do wprowadzania nowych stawek. Nowych to znaczy droższych, bo nie przypuszczam, żeby je obniżono. Myślę, że przy obecnym poziomie inflacji nowe stawki nie muszą być wprowadzane corocznie. Mogą być ustalane co dwa lata, może nawet warto podać, że nie częściej niż raz w roku.

Powiem państwu, że problem wysokości stawek jest bardzo dyskutowany. U nas w Wielkopolsce powstało stowarzyszenie na rzecz bojkotu autostrady, które będzie apelowało, żeby ludzie nie jeździli autostradą, bo jest za droga. Jeżeli jeszcze w ustawie będzie napisane, że co roku stawka będzie musiała być zwiększana... Zmiana to zwiększenie, Panie Mecenasiu, nie będziemy się czarować, że pan minister obniży.

Myślę także, Panie Ministrze, że zapis „w stosunku do analogicznego okresu” nie jest precyzyjny, bo oznacza, że zmiany mogłyby następować częściej, na przykład

w pierwszym kwartale w stosunku do pierwszego kwartału roku poprzedzającego. Uważam, że jeśli ma być słowo „corocznie”, to należałoby dodać, że nie częściej, jak raz w roku. Nie częściej, bo inaczej zapis będzie nieprecyzyjny. Jeśli będzie napisane, że trzeba to robić corocznie, powstanie podobna sytuacja, jak w przypadku waloryzacji rent i emerytur, które podnoszono o parę groszy. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Pojawiło się dużo problemów.
Pan minister Piłat, proszę.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Nie, Panie Senatorze, nie myślę, że tak dużo.

Powiem tak: nie można zapisać czegoś, co będzie trwało w nieskończoność. Myślę, że pan senator podziela ten pogląd. W związku z tym chcieliśmy jako rząd zapisać tę sprawę delikatnie. Rozumie się, że od czasu do czasu opłata może wzrosnąć, ale zauważcie państwo, że stawka maksymalna, czyli górna granica – chyba zresztą dojdziemy do tej sprawy – została w Sejmie bardzo obniżona. Ona jest dużo niższa niż górna granica opłat, które dzisiaj może pobierać firma Autostrady Wielkopolskie.

Punkt widzenia rządu jest oczywiście taki, żeby płacić jak najmniej, ale ta sprawa dotyczy koncesjonariuszy, a nie rządu. Koncesjonariusz musi mieć zapis, że istnieją szanse na to, że stawki mogą wzrosnąć. Napisaliśmy jednak, że nie może on ich podwyższać co miesiąc, co pół roku itd. Zauważcie państwo, że stawki muszą odpowiadać wskaźnikowi wzrostu cen detalicznych towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszych trzech kwartałów danego roku. Trzeba więc wziąć trzy kwartały danego roku, ocenić, na ile wzrosły stawki i dopiero wtedy opłaty mogą wzrosnąć o określony procent. Po pierwsze, trzeba wziąć po uwagę wzrost wskaźników cen detalicznych, a po drugie, chodzi o trzy kwartały roku w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Wydaje się, że ten zapis dość precyzyjnie oddaje ideę, że podwyżek nie można robić częściej niż raz w roku, o co słusznie obawia się pan senator. Nie ma także przymusu, ten zapis tylko daje szanse i stwarza możliwość oraz wskazuje, co może być przyczyną wzrostu. Osobiście uważam, że jest to dobry zapis i apeluję o jego niezmiennianie.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan mecenas, proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Absolutnie zgadzam się z wypowiedzią pana ministra, z tym zastrzeżeniem, że wydaje mi się, że wyrażenie „od roku 2005” zestawione ze sformułowaniem „w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego” może powodować interpretację, iż stawki maksymalne ulegną jednokrotnej zmianie jedynie w 2005 r. Wyraz „corocznie” oznacza, że ulegną zmianie w 2005 r. w stosunku do odpowiedniego okresu i w każdym roku następnym. Rozumiem, że taka jest intencja Sejmu i rządu.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat*: Boimy się takiego zapisu, bo jakby wymuszamy nim wzrost stawek. Istniejący zapis określa, że one wcale nie muszą wzrosnąć, bo wskaźnik może być taki sam.)

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator Łęcki, proszę bardzo.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Broniłbym stanowiska pana ministra, Panie Mecenasiu. Została użyta liczba mnoga, „ulegają zmianie”. Gdyby chodziło o pojedynczy przypadek, byłoby napisane „ulegną zmianie”.

Przewodniczący Marian Noga:

Jest liczba mnoga.
Proszę bardzo, Pani Dyrektor.

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz:**

Chyba głównym argumentem jest to, że wskaźnik nie musi się zmieniać w każdym roku. W związku z tym wydawalibyśmy tak zwane puste rozporządzenie, w którym powtarzalibyśmy to, co zostało powiedziane już w roku poprzednim. Uważamy, że z tego zapisu wszystko wynika.

Dlaczego 2005 r.? Bo tak przyjęła Rada Ministrów. Ustawa wejdzie w życie wcześniej, więc ten akt mógłby być wcześniejszy. Uważamy, że nie ma co powtarzać, że jest tak corocznie.

Przewodniczący Marian Noga:

Myślę, że można zostawić ten zapis, chyba że koledzy senatorowie mają inne zdanie. Nie, czyli nie ma poprawki trzeciej.

Przechodzimy do poprawki czwartej, Panie Mecenasiu.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka czwarta ma charakter ściśle legislacyjny i wiąże się z terminologią. Określenie „detaliczny” nie występuje w ustawie o podatkach i opłatach lokalnych, która statuuje ten wskaźnik. Nazwa tego wskaźnika brzmi „wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszych trzech kwartałów roku”. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Rząd?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Mogę tylko powiedzieć, że nie bardzo wiemy, skąd się wziął ten wyraz. Bardzo przepraszamy. Podzielim pogląd pana mecenasa.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, przejmuję tę poprawkę.

Głosujemy.

Kto jest za? (5)

Poprawka została przyjęta jednomyślnie.

Panie Mecenasiu, poprawka piąta.

(*Senator Włodzimierz Łęcki*: Nie głosujemy nad poprawką trzecią?)

Nie, bo nikt jej nie przejął. Teraz głosowaliśmy nad poprawką czwartą, a poprawki trzeciej nikt nie przejął, Panie Senatorze Łęcki. Pytałem się, ale nikt się nie zgłosił. Po prostu trzeciej poprawki nie ma.

Przechodzimy do poprawki piątej.

Proszę, Panie Mecenasiu.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, poprawka piąta dotyczy art. 37e ust. 4 i art. 37m ust. 4. Zaszło pewne nieporozumienie, a mianowicie zarówno stawki opłaty za przejazd, jak i stawka opłaty paliwowej są określone w ustawie, to znaczy ich wysokość jest wprowadzana i określona w ustawie. W związku z tym art. 37e i art. 37m nie mogą statuować przepisu, który mówi, że minister w drodze rozporządzenia określi wysokość tych stawek, bo zostały one już określone w ustawie. Minister może jedynie – tak jak czyni to, na przykład, prezes Zakładu Ubezpieczeń Społecznych w przypadku różnego rodzaju zasiłków – obwieścić, biorąc pod uwagę normę wynikającą z omawianego przez nas art. 37e ust. 2, który dotyczy odpowiedniego wzrostu wskaźnika, że stawki mają określoną wysokość. Jeszcze raz powtarzam, minister nie określa tych stawek, tylko są one wskazane w ustawie. Ogłoszenie nie ma więc charakteru normatywnego, lecz jedynie informacyjny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, Pani Dyrektor.

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz:**

Tego problemu dotyczy kolejna dyskusja między prawnikami.

Powiem krótko. W pierwszym przedłożeniu rządowym wprowadziliśmy tryb obwieszczenia, ale później, na którymś etapie prac legislacyjnych, otrzymaliśmy opinię Rady Legislacyjnej, która stwierdziła, że absolutnie nie może to być obwieszczenie i przedłożyła nam propozycję, aby było to rozporządzenie ministra. Dlaczego? Dłate-

go, że nie będzie to proste przepisywanie stawek, które ulegną zmianie, na przykład, w czterech miejscach po przecinku. Minister będzie je zaokrąglał w górę, do pełnych groszy. Ze względu na tę opinię Rady Legislacyjnej rząd przyjął, że będzie to rozporządzenie.

Wiem, że w przepisach prawnych jest różnie: czasami jest obwieszczenie, a czasami rozporządzenie. Przyznam, że nam nie bardzo przeszkadzałyby, gdyby było to obwieszczenie, bo taka była nasza pierwsza idea. Decyzję pozostawiamy Szanownej Komisji.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, znamy stanowisko rządu.

Jakie jest stanowisko państwa senatorów? Czy ktoś przejmuje tę poprawkę? Pan senator Łęcki.

W związku z tym głosujemy.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (5)

Poprawka została przyjęta jednomyślnie. Skoro takie było pierwotne stanowisko ministerstwa, to popieramy Ministerstwo Infrastruktury.

Przechodzimy do poprawki szóstej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka szósta dotyczy art. 37f, który stanowi, że minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia wysokość opłat za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 3, w granicach stawek maksymalnych, o których mowa w art. 37e. Pragniemy zwrócić uwagę, iż zważywszy na fakt, że granice stawek maksymalnych zostały określone w ustawie, sformułowanie „w granicach stawek maksymalnych, o których mowa w art. 37e” nie może pełnić roli wytycznych dotyczących treści rozporządzenia. Wynika to bezpośrednio z odrębnych przepisów ustawy. W związku z tym uważamy, iż art. 37f nie zawiera wytycznych i proponujemy własne. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo, Panie Mecenasiu.

Proszę bardzo, stanowisko rządu.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Wydaje się, Panie Mecenasiu – przed chwilą przegłosowaliśmy, że będzie to obwieszczenie – że uwaga mówiąca o zgłoszeniu dodatkowych wytycznych... Czym bowiem jest uwaga, że wysokość opłat powinna itd.? To są wytyczne. Ta propozycja wydaje nam się w tej chwili zupełnie bezzasadna. Wyrazy „w granicach stawek maksymalnych” są wystarczające.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Przepraszam, ale chyba powstało pewne nieporozumienie. Poprawka pąta dotyczyła art. 37e ust. 4, a teraz mówimy o art. 37f. Daje on ministrowi właściwemu do

spraw transportu podstawy do określenia w granicach stawek, o których mowa w ustawie, wysokości opłat za przejazd. Konstrukcja jest następująca: ustawa określa stawki maksymalne i nakazuje ministrowi wskazać ich wysokość w granicach stawek maksymalnych określonych w ustawie. Dlatego uważamy, że w art. 37f nie można uznać za wytyczną, wymaganą przez art. 92 ust. 1 konstytucji, sformułowania, że czyni się to w granicach stawek maksymalnych, o których mowa w art. 37e, ponieważ jest to oczywiste i wynika z odrębnych przepisów.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Państwo Senatorowie, mówimy tak: minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia wysokość opłat za przejazd autostradą, o których mowa itd., w granicach stawek maksymalnych, czyli w granicach widełek. Nam się wydaje, że to absolutnie wystarczająca decyzja i wykładnia prawna określająca, co minister może zrobić. Musi wydać rozporządzenie oraz ma taką i taką możliwość. I koniec.

Dopisek, że wysokość opłat nie powinna stanowić przeszkody w korzystaniu z autostrad... Jeszcze raz mówię, że jest to jakby dodatkowa wytyczna, która o niczym nie stanowi. W ogóle nie wiadomo, jak ją rozumieć. Pan senator Plewa mówił wcześniej o takim słownictwie. Zapis tego typu może spowodować, przepraszam za sformułowanie, czepianie się, że ktoś dał trzy albo dwa grosze więcej, za dużo i że jest to przeszkoda w korzystaniu.

Uważam, że tym zapisem stwarzamy możliwość dodatkowych, niepotrzebnych interpretacji. Sądzę, że zapis, który jest teraz, jest prosty i jasny. Chodzi o granice stawek. Wiadomo, że został on tak usytuowany, aby widełki były tak określone, żeby ich wielkość nie stanowiła przeszkody w korzystaniu z autostrad.

To, o czym poprzednio była mowa, autostrady poznańskie itd., to wielka sprawa. Tego powinna dotyczyć oddzielna rozmowa. Kiedyś już zaczęliśmy dyskutować z panem senatorem na ten temat. To inny problem.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowiska są znane. Czy ktoś z państwa senatorów przejmuje tę poprawkę? Nikt, więc nie ma poprawki.

Przechodzimy do poprawki siódmej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka siódma doprecyzowuje odesłanie. Skoro w art.37a jest mowa o dwóch rodzajach opłat za przejazd autostradą w ust. 2 i w ust. 3, to odesłanie powinno prowadzić do art. 37a ust. 2 i ust. 3. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko rządu?

(*Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz: Dobrze, popieramy tę poprawkę.*)

Rząd popiera tę poprawkę, a ja ją przejmuję.

Kto jest za poprawką? (6)

Została przyjęta jednomyślnie.

Panie Mecenasiu, poprawka ósma.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka ósma dotyczy art. 37g, który stanowi, iż od odpłat za przejazd są zwolnione pojazdy uprzywilejowane uczestniczące w akcji w rozumieniu przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Powiem nieco kolokwialnie, Wysoka Komisjo, że kiedy czytałem ten przepis, chciałem się dowiedzieć, co to znaczy, że pojazdy uprzywilejowane uczestniczą w akcji. Niestety, nie otrzymałem odpowiedzi na to pytanie, ponieważ takie pojęcie nie istnieje w systemie prawa.

(*Głos z sali: Jest kino akcji.*)

Kino akcji niewątpliwie istnieje.

Przejrzałem przepisy dotyczące pojazdów uprzywilejowanych i zwróciłem uwagę na przepis art. 53 ust. 2, który stanowi, iż kierujący pojazdem uprzywilejowanym może pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności nie stosować się do przepisów o ruchu drogowym, zatrzymaniu i postoju oraz do znaków i sygnałów drogowych tylko wtedy, gdy uczestniczy w akcji związanej z ratowaniem życia, zdrowia ludzkiego lub mienia albo z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa lub porządku publicznego, albo w przejeździe kolumny pojazdów uprzywilejowanych, ewentualnie w wykonywaniu zadań związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa osobom zajmującym kierownicze stanowiska państwowe. Ponadto ust. 4 tego artykułu zawiera delegację dla ministra właściwego do spraw wewnętrznych do określenia w drodze rozporządzenia okoliczności, w jakich pojazdy uprzywilejowane są używane w kolumnach. Z tego wynika propozycja poprawki ósmej.

Przewodniczący Marian Noga:

Moim zdaniem jest to poprawka doprecyzowująca, ale zobaczymy, jak się o niej wypowie rząd.

Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz:

Jeżeli można... Pojęcie uczestniczenia w akcji wynika z prawa o ruchu drogowym. Jest takie pojęcie w ustawie. Jest to art. 53 ust. 2, w którym jest mowa o uczestniczeniu w akcji związanej z ratowaniem życia, zdrowia...

(*Przewodniczący Marian Noga: Pan mecenas czytał przed chwilą ten artykuł. Jest w nim mowa o akcji ratowania życia, a nie o samej akcji.*)

Rozumiem, ale za chwilę przywołujemy ustawę – Prawo o ruchu drogowym, czyli nie może to być inne uczestniczenie w akcji.

Może powiem tak. Nie przeszkadza nam uwaga zgłoszona przez pana mecenasa. Ze względów legislacyjnych chciałabym tylko zauważyć, że w tej poprawce odnosimy

się do aktu prawnego rangi rozporządzenia. Rozstrzygnięcie, czy wolno nam tak zrobić, pozostawiam panu mecenasowi. Jeżeli powołujemy się na prawo o ruchu drogowym, to powołujemy się na ustawę i wszelkie inne akty. Uważam, że pisanie o rozporządzeniu być może nie jest zasadne pod względem legislacyjnym.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator Suchański prosił o głos.

Senator Jerzy Suchański:

Mam pytanie, czy dźwig, który będzie uczestniczył w akcji, a nie jest uprzywilejowany, też ma płacić?

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz:**

Przede wszystkim ta ustawa nie będzie dotyczyła takich pojazdów. Czym innym jest pojazd w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym. W art. 51 dokładnie opisano, które pojazdy są zaliczane do uczestniczących w akcji.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Mecenasie, proszę rozwiać wątpliwości legislacyjne.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wątpliwość, którą zgłosiła pani dyrektor, zasługuje na uwagę z powodów merytorycznych, dlatego że Wysoka Komisja powinna de facto zdecydować o zakresie zwolnienia od opłat za przejazd. Zakres może być ograniczony jedynie do akcji związanej z ratowaniem życia, o której wspomniała pani dyrektor, i do wykonywania zadań związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa. Nie musi być w nim uwzględniony przejazd kolumn pojazdów uprzywilejowanych. W takim wypadku w poprawce należałoby doprecyzować, że chodzi o art. 53 ust. 2 pkt 1 litera a i c.

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz: Litera a i c, zgadzamy się.)

Przewodniczący Marian Noga:

Jaka jest propozycja, Panie Ministrze?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Zwróćmy uwagę, o co tak naprawdę chodzi. Jest koncesjonariusz, który wybudował drogę i pobiera opłaty. Jeżeli zbyt rozszerzymy liczbę pojazdów uprzywilejowanych, na przykład o przejazd kolumny pojazdów... Przepraszam bardzo, na całym świecie jest tak, że jeżeli chce przejechać kolumna pojazdów wojskowych, to płaci za przejazd.

Niekoniecznie musi płacić kierujący pojazdem, po prostu wojsko płaci za przejazd. Jeśli Policja czy ktokolwiek inny chce przejechać autostradą, to płaci za przejazd.

Jeżeli zbyt mocno rozszerzymy ten zakres, to wiecie, co zrobi koncesjonariusz? Powie tak: umowy są zawarte, a wczoraj, proszę bardzo, przejechała kolumna, na przykład, spiesząc do jakiegoś wypadku, po huraganie, do zwalonych drzew czy czegoś innego. Może on nas jako rząd obciążyć opłatami, żądać odszkodowania. Chcielibyśmy jak najbardziej rozszerzyć tę możliwość, ale trzeba zwrócić uwagę, że nie jest to droga państwowa, de facto decydujemy o drodze prywatnej, należącej do podmiotu, który ją wybudował.

Dlatego zgadzamy się, aby dotyczyło to tylko lit. a, czyli akcji związanej z ratowaniem życia, zdrowia ludzkiego lub mienia. Można powiedzieć, że ten zapis w jakimś sensie został uzgodniony z koncesjonariuszami. Jeżeli w grę wchodzi ratowanie życia ludzkiego itd., to są oni zgodni przyjąć, że przejazd będzie bezpłatny.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Każda. Słucham? Jeśli jest wypadek, o którym pan senator mówi, to w ogóle nie ma żadnych opłat.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem, że rząd zgadza się na modyfikację poprawki. Chodzi o to, żeby dopisać w art. 53 ust. 2 pkt 1a, skreślić słowa „w przepisach” itd. i zostawić zapis, że chodzi o ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Przejmuję tak zmodyfikowaną poprawkę i głosujemy.

Kto jest za? (5)

Jest kworum, pięć osób.

Poprawka została przyjęta jednomyślnie.

Panie Mecenasiu, poprawka dziewiąta.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka dziewiąta dotyczy bardzo ważnego zagadnienia. Art. 37k, dotyczący opłaty paliwowej, stanowi, iż obowiązek zapłaty opłaty paliwowej powstaje z dniem sprzedaży lub przemieszczenia poza teren zakładów, w którym paliwa zostały wyprodukowane. Wysoka Komisjo, pozwolę sobie kolokwialnie powiedzieć, że żaden z sennackich legislatorów nie potrafi odpowiedzieć na pytanie, o co chodzi w przepisie zawierającym sformułowanie „przemieszczenie poza teren zakładów, w którym paliwa zostały wyprodukowane”.

Przewodniczący Marian Noga:

Widzę, że to bardziej pytanie Biura Legislacyjnego do rządu, niż poprawka. W takim razie prosimy pana ministra o wyjaśnienie.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Mogę to wyjaśnić, bo nad tą kwestią długo dyskutowano w Sejmie, jest jednak na sali kolega z Ministerstwa Finansów i chciałbym, żeby on wyjaśnił tę sprawę.

Wbrew pozorom nie chodzi o nasze chęci czy wyobrażenia, ale o stwierdzenia już zapisane w ustawie akcyzowej. Prosiłbym o wyjaśnienie pana dyrektora z Ministerstwa Finansów.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo proszę przedstawiciela Ministerstwa Finansów.

**Pełniący Obowiązki Zastępcy Dyrektora Departamentu Cei
w Ministerstwie Finansów Janusz Zielenkiewicz:**

Janusz Zielenkiewicz, zastępca dyrektora Departamentu Cei, Ministerstwo Finansów.

Nie bardzo mogę się zgodzić z tym, że w żadnych przepisach nie można znaleźć takich sformułowań czy takiego pojęcia. W art. 34 ust. 2a ustawy o podatku od towarów i usług i podatku akcyzowym jest użyte właśnie takie pojęcie. Może przytoczę przepis: dla wyrobów określonych w załączniku nr 6 poz. 1, 13, 15, 17 i 19 obowiązek podatkowy powstaje w momencie przemieszczenia tych wyrobów poza teren zakładów, w których zostały wyprodukowane.

(Przewodniczący Marian Noga: Czyli takie pojęcie już funkcjonuje w prawie?)

Tak, chodzi o to, że obowiązek zapłaty akcyzy powstaje niezależnie od tego, czy paliwa zostały sprzedane, czy nie. Wystarczy, że zostały wyprowadzone poza teren zakładu. Gdybyśmy przyjęli tę poprawkę, po prostu rozdzielilibyśmy dwie kwestie: pobór akcyzy i pobór opłaty paliwowej, a chcemy, żeby działało się to jednocześnie, żeby ten sam obowiązek dotyczył opłaty paliwowej i akcyzy na tych samych warunkach.

Przewodniczący Marian Noga:

Już w księgowości kiedyś uczyli o towarach w drodze i towarach fakturowanych. Jasna sprawa.

Jeszcze pan minister, proszę bardzo.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Chcę powiedzieć, że w zapisie, który przytoczył pan dyrektor – warto to zauważyć – jest mowa o wyprowadzeniu poza teren zakładu. W tej ustawie użyto słowa „przemieszczenie”. Ta modyfikacja nie zmienia meritum, choć jednak powiedzieć z czego wynika różnica. Poślom wyjątkowo nie podobał się wyraz „wyprowadzenie”. Wiadomo z czym się kojarzył, prawda?

(Przewodniczący Marian Noga: Rozumiem.)

W związku z tym napisaliśmy „przemieszczenie”, ale nie zmienia to meritum zapisu umieszczonego w tamtej ustawie.

Zależy nam na pozostawieniu tego przepisu, bo zmiana mogłaby bardzo skomplikować życie tym, którzy będą pobierali opłaty. Może chodzić o znaczące sumy, bo towar może wyjechać z zakładu, ale niekoniecznie musi być sprzedany. To może być znacząca wielkość.

Przewodniczący Marian Noga:

Wychodzi na to, że miałem rację, że biuro raczej pytało ministerstwo, o co chodzi, niż zgłaszało poprawkę. Nie przejmuję tej poprawki. Czy ktoś z państwa chce to zrobić? Nie, nie ma poprawki dziewiątej.

Poprawka dziesiąta, proszę bardzo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, poprawka dziesiąta dotyczy de facto tego zagadnienia, które było już omawiane jako poprawka trzecia. Ponieważ nikt z państwa nie przejął poprawki trzeciej, nie powinno być głosowania nad poprawką dziewiątą.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. W takim razie poprawka jedenasta...

Chwileczkę, jeszcze pan chciał zabrać głos, tak?

(Radca Ministra w Ministerstwie Finansów Romuald Poliński: Tak, chciałbym...)

W związku z poprawką dziesiątą?

(Radca Ministra w Ministerstwie Finansów Romuald Poliński: Nie, chciałbym zabrać głos między poprawką dziesiątą a jedenastą, jeśli pan przewodniczący pozwoli.)

Proszę bardzo. Generalnie dotyczy to zagadnień, o których mówimy, tak?

(Radca Ministra w Ministerstwie Finansów Romuald Poliński: Konkretnie chodzi o art. 37r zmienianej ustawy, który nie znalazł się w druku trzynastym.)

Rozumiem, że chciałby pan po prostu zgłosić coś, co nie zostało uwzględnione w art. 37, tak?

(Radca Ministra w Ministerstwie Finansów Romuald Poliński: W art. 37r, z upoważnienia pana ministra Piłata i na polecenie ministra finansów. Chodzi o art. 37r z przedłożenia rządowego.)

Aha, z przedłożenia rządowego. Chyba go nie mamy... Niech pan referuje, a my będziemy szukać w materiałach.

Radca Ministra w Ministerstwie Finansów Romuald Poliński:

Otóż artykuł ten stanowił, że z tytułu czynności dokonywanych w sprawach określonych w rozdziale dotyczącym opłaty paliwowej organy celne otrzymują ze środków Krajowego Funduszu Drogowego prowizję od pobranej opłaty paliwowej. W ust. 2 jest mowa, że minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi w drodze rozporządzenia wysokość stawek prowizji oraz sposób jej przekazywania i rozliczania z uwzględnieniem kosztów ponoszonych przez te organy.

Uzasadnienie tego zapisu jest następujące: organy celne właściwe w sprawach poboru opłaty paliwowej oczywiście ponoszą z tego tytułu określone koszty. Niczego nie da się zrobić bez nakładów, dlatego też przejęcie zadań, które ustawa nakłada na te organy, jest związane z dodatkowymi wydatkami budżetowymi na służbę celną. Będą to dość znaczne wydatki, które Ministerstwo Finansów oszacowało na podstawie prze-

prorowadzonych analiz na około 30 milionów zł rocznie przy założeniu, że opłata paliwowa wyniesie w skali rocznej około 900 milionów zł. Dlatego też rząd już podczas pracy komisji nadzwyczajnej proponował, aby wysokość prowizji od opłaty paliwowej dookreślić właśnie w ustawie, a nie w rozporządzeniu wykonawczym. Prowizja nie miałaby przekraczać 4% kwoty pobranej opłaty paliwowej. Wielkość stawki byłaby natomiast określana przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. To znaczy nie tylko wysokość stawki prowizji, ale także sposób jej przekazywania i rozliczania z uwzględnieniem kosztów ponoszonych przez te organy.

Jak wiadomo, w trakcie prac komisyjnych rozpatrywano dwa warianty: jeden polegający na określeniu stawek, a drugi na skreśleniu całego art. 37r traktującego o opłacie paliwowej.

Korzystając z tej sposobności, chciałbym zgłosić propozycję rozważenia poprawki, którą uznajemy za oczywistą i zasadną. Chodzi o przywrócenie zapisów z przedłożenia rządowego z drobną modyfikacją. Jeśli można, od razu przedstawię zapis art. 37r. Ust. 1: z tytułu czynności dokonywanych w sprawach określonych w niniejszym rozdziale organy, o których mowa w art. 37n, otrzymują ze środków Krajowego Funduszu Drogowego prowizję od pobranych opłat w wysokości nie wyższej niż 4%. Prowizja ta stanowi dochód budżetu państwa. Ust. 2: minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi w drodze rozporządzenia wysokość stawek prowizji oraz sposób jej przekazywania i rozliczania z uwzględnieniem kosztów ponoszonych przez te organy.

Chciałbym jeszcze raz podkreślić, że ustanowienie prowizji ma istotne znaczenie, gdyż umożliwi sfinansowanie zwiększonych kosztów funkcjonowania służby celnej, a co za tym idzie wpływa na sprawność poboru przez organy celne opłaty paliwowej, która ma stać się ważnym źródłem zasilania projektowanego Krajowego Funduszu Drogowego. Naładanie nowych zadań na służbę celną jako administrację rządową, bez zapewnienia środków na ich wykonanie, może obniżyć skuteczność działań związanych z rządowym programem budowy dróg krajowych i autostrad. Stąd składam wniosek i proszę o przywrócenie art. 37r w zmodyfikowanym brzmieniu, tak jak mówiłem przed chwilą. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Wszystko jasne, problem polega tylko na tym, dlaczego posłowie roboczo skreślili ten artykuł. Chyba chodzi o niepotrzebne podwyższanie kosztów importu.

(Senator Włodzimierz Łęcki: W kwestii formalnej.)

Proszę bardzo.

Senator Włodzimierz Łęcki:

To jest poważny problem i jestem przygotowany do dyskusji o nim, ale najpierw proponowałbym, Panie Przewodniczący, omówić poprawki pana Magdy...

(Przewodniczący Marian Noga: Aha, a potem wrócić ewentualnie do tej sprawy, tak?)

To jest najważniejsza poprawka. W tym, co mówił pan z ministerstwa, było wiele słuszności, ale posłowie też mieli swoje racje. Warto się tym zająć w odpowiedniej kolejności.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem, wrócimy do tej poprawki. Sprawa została zasygnalizowana, a nawet dość szeroko omówiona. Zostawiam druk otwarty w odpowiednim miejscu. Idźmy dalej. Potem wrócimy do tej kwestii i wtedy pan senator zabierze głos jako pierwszy.

Panie Mecenasiu, poprawka jedenasta.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka jedenasta dotyczy art. 39b...

(*Przewodniczący Marian Noga:* Rozpatrujemy teraz poprawkę jedenastą ze strony 7.)

...pktu 9, w którym następuje odwołanie do opłat za udzielenie koncesji, o których mowa w art. 55. W związku z tym, że art. 55 składa się z wielu ustępów, a opłaty są określane w ust. 3 proponujemy odpowiednią zmianę redakcji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko rządu?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Podzielamy ten pogląd.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko jest pozytywne. Przejmuję tę poprawkę.

Kto jest za? (7)

Poprawka została przyjęta jednomyślnie.

Przechodzimy, Panie Mecenasiu, do poprawki dwunastej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Tak naprawdę poprawka dwunasta ma charakter nie tylko legislacyjny, ale także merytoryczny. Art. 39d ust. 1 stanowi, iż Bank Gospodarstwa Krajowego może zaciągać kredyty i pożyczki, natomiast w ust. 4 jest mowa o tym, że minister właściwy do spraw finansów publicznych wykonuje czynności zmierzające do odzyskania kwot zapłaconych z tytułu wykonania umowy poręczenia lub gwarancji jedynie pod warunkiem przeznaczenia kredytu itd. Użyto tutaj jedynie słowa „kredyt”, o pożyczce nie ma mowy. W związku z tym wydaje się, że w ust. 4 należy wyrazy „przeznaczenia kredytu” zastąpić wyrazami „przeznaczenia kredytu, pożyczki”. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko rządu?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Ten wyraz wypadł przez przypadek, trzeba to uczciwie powiedzieć, bo on tam był.

Przewodniczący Marian Noga:

Wypadł, czyli stanowisko jest pozytywne. Przejmuję tę poprawkę.

Kto jest za poprawką dwunastą? (7)

Poprawka została przyjęta jednomyślnie.

Panie Mecenasiu, poprawka trzynasta.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka trzynasta dotyczy dość specyficznego przepisu, a mianowicie art. 39g, który stanowi, że Rada Ministrów określa w drodze rozporządzenia program rzeczowo-finansowy dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków funduszu na okres od roku do lat sześciu z uwzględnieniem zasad określonych w ust. 2–5. Ust. 5 stanowi, że projekt programu wymaga uzgodnienia z ministrami właściwymi do spraw budżetu i finansów publicznych oraz akceptacji ministra właściwego do spraw transportu.

Chciałbym zwrócić uwagę na niesystemowe rozwiązanie przyjęte w tym przepisie. Obowiązek uzgodnienia projektu każdego dokumentu rządowego wynika z ustawy o Radzie Ministrów i z regulaminu pracy Rady Ministrów, nie ma więc absolutnie żadnego powodu, ażeby w ust. 5 było powtórzone coś, co wynika z odrębnych przepisów. Jeżeli stosowalibyśmy tę technikę legislacyjną, to do każdej ustawy, która określa odpowiednie upoważnienie do wydania rozporządzenia, należałoby dodawać tego rodzaju przepis. W związku z tym postulujemy, aby go skreślić, co oznacza także modyfikację ust. 1. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko rządu, proszę bardzo.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Muszę powiedzieć, Panie Mecenasiu, że kiedy pana słuchałem, miałem wrażenie, że słucham samego siebie występującego na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Argumentowałem identycznie, że ten zapis jest zupełnie niepotrzebny, gdyż wszystko wynika z prawideł funkcjonowania rządu. Posłowie, przekazuję zupełnie uczciwie, powiedzieli, że ta sprawa jest szczególna, że trzeba to podkreślić itd.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Wysłuchaliśmy opinii rządu. Przejmuję tę poprawkę.

Kto jest za? (7)

Dziękuję, poprawka trzynasta przeszła jednomyślnie.

Poprawka czternasta, Panie Mecenasiu.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka czternasta dotyczy art. 39j, który stanowi, że wypłaty ze środków funduszu wynikające z umowy koncesyjnej mogą być gwarantowane i poręczane przez Skarb Państwa, a do gwarancji i poręczeń nie stosuje się ustawy o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne, z zastrzeżeniem niektórych przepisów.

Po analizie przepisów, o których mowa w art. 39j ust. 2, wydaje się, iż ten katalog powinien być uzupełniony o dwa kolejne przepisy, a mianowicie o art. 2e, który odnosi się do przywołanego w ust. 2 art. 2a. Art. 2e stanowi, że warunkiem udzielenia poręczenia lub gwarancji jest złożenie wniosku o udzielenie poręczenia lub gwarancji zawierającego dane umożliwiające dokonanie analizy, o której mowa w art. 2 ust. 1, a więc w artykule, który jest przywołany w ustawie. Do wniosku należy dołączyć dokumenty potwierdzające dane zawarte we wniosku, w tym zaświadczenia właściwych organów dotyczące wykonywania obowiązków publicznoprawnych przez podmioty, których zobowiązania mają być objęte poręczeniem lub gwarancją.

Uważamy także, że do gwarancji i poręczeń powinien mieć zastosowanie w omawianej ustawie art. 2f, który statuuje upoważnienia Rady Ministrów do określenia w drodze rozporządzenia szczegółowego zakresu danych zawartych we wniosku o udzielenie poręczenia lub gwarancji, rodzajów dokumentów dołączanych do tego wniosku oraz trybu udzielania przez Skarb Państwa poręczenia i gwarancji, z uwzględnieniem w szczególności zakresu niezbędnej analizy przy udzielaniu określonych poręczeń lub gwarancji oraz zapewnienia sprawności rozpatrywania wniosków. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Stanowisko rządu?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Nie wiem, jak to powiedzieć, ale to, co pan mecenas proponuje w tej poprawce, to bardzo poważna sprawa. Było to przedmiotem szerokiej dyskusji, zwłaszcza z ministrem finansów. Chodzi o to, że jest to dosyć specyficzny rodzaj poręczenia i gwarancji. Celowo użyłem słowa „specyficzny”, dlatego że – na przykład – udzielenie koncesji też wcześniej uzgadniamy z ministrem finansów, uzgadniany jest także problem gwarancji.

Panie Mecenasie, gdybyśmy przyjęli zaproponowane przez pana propozycje, to mogłoby dojść – nie mówię, żeby doszło, ale mogłoby dojść – do tego, że najpierw przeprowadzane byłyby uzgodnienia dotyczące, na przykład, decyzji koncesyjnych czy umowy koncesyjnej, a potem, że tak powiem, samego procesu. Dopisanie do tego przepisu art. 2b i 2e, tak jak proponuje pan mecenas, bardzo wydłużyłby ten proces, a my robimy wszystko, żeby go nie wydłużać. Chodzi o przygotowanie procesu inwestycyjnego dróg i autostrad, więc ministerstwo po długich, jak powiadam, dyskusjach uznało, że ten zapis jest absolutnie wystarczający.

Na poparcie tego, co powiedziałem i co jest dosyć istotne, chciałbym prosić o zabranie głosu specjalistę z Ministerstwa Finansów, pana Prusika. Zaprosiliśmy go, bo spodziewaliśmy się, że może pojawić się ten problem.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo.

**Naczelnik Wydziału Udzielania Gwarancji i Poręczeń
w Departamencie Gwarancji i Poręczeń w Ministerstwie Finansów
Stanisław Prusik:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Chciałbym dodać do tego, co pan minister powiedział, tylko tyle, że zapis proponowany przez Biuro Legislacyjne jest w tym przypadku niepotrzebny. Musimy sobie bowiem uświadomić, kto będzie uczestniczył w relacjach poręczeniowo-gwarancyjnych. Będzie koncesjonariusz, który chce mieć zagwarantowane wypłaty, będzie Bank Gospodarstwa Krajowego, który będzie te wypłaty przekazywał na rachunek koncesjonariusza – oczywiście w określonych przypadkach – i będzie Skarb Państwa. Jeżeli przyjęlibyśmy zmianę, którą zaproponowało Biuro Legislacyjne, to z wnioskiem o udzielenie gwarancji lub poręczenia przez Skarb Państwa tak naprawdę musiałby wystąpić do ministra finansów Bank Gospodarstwa Krajowego, który, tak jak powiedziałem wcześniej, tylko wypłaca pieniądze.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne, według mnie sprawa została wyjaśniona. Nie przejmuję tej poprawki. Czy ktoś z państwa senatorów chce to zrobić? Nie, nie ma poprawki.

Dobrze, wszystko zostało wyjaśnione, więc przechodzimy do poprawki piętnastej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, poprawka piętnasta dotyczy de facto problemu o znaczeniu konstytucyjnym. Art. 391 stanowi, że określone kwestie mają być uzgadniane między ministrem właściwym do spraw transportu a Bankiem Gospodarstwa Krajowego. Ma to być porozumienie, które określi szczegółowy sposób i terminy dokonywania wypłat ze środków funduszu, sposób i terminy dokonywania przez Bank Gospodarstwa Krajowego lokat, sposób i termin zwrotu nadpłaty opłaty paliwowej, sposób i tryb przekazywania przez generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad przychodów z opłat za przejazdy autostradami.

Wysoka Komisjo, pragnę bardzo mocno podkreślić, iż zdaniem Biura Legislacyjnego jest to rozwiązanie niekonstytucyjne, gdyż przekazuje do uregulowania w umowie cywilno-prawnej kwestie, które mają charakter powszechnie obowiązujący i będą dotyczyć nie tylko ministra właściwego do spraw transportu i Banku Gospodarstwa Krajowego. Powinny być one określone albo w ustawie, albo – tak jak proponujemy – w drodze rozporządzenia.

W szczególności chcemy zwrócić uwagę na pewien błąd, który został popełniony. W rozporządzeniu można określić sposób dokonywania wypłat ze środków funduszu, ale termin został określony w samej ustawie. Prócz tego chcielibyśmy zauważyć, że jest rzeczą nie do przyjęcia, aby sposób i termin zwrotu przedsiębiorcom nadpłaty

opłaty paliwowej nie był określony w akcie powszechnie obowiązującego prawa, a jedynie we właściwym porozumieniu. W związku z tym proponujemy poprawkę piętnastą.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko rządu, proszę bardzo.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Muszę powiedzieć, że wytoczył pan prawdziwą armatę. Może warto przybliżyć tę sytuację, bo to, co pan przedstawił, brzmi groźnie.

Otóż środki przechodzą na wydzielony rachunek w BGK. Nasz problem polega w istocie na tym – była długa dyskusja na ten temat – jak minister, który de facto odpowiada za to, żeby środki były przeznaczone na właściwe cele i w odpowiednim czasie, ma się rozliczać z samym bankiem. Powtarzam, z samym bankiem. Do tego nic nie mają koncesjonariusze: ani wpłacający, ani ci, co tworzą środki.

Zwracam uwagę, Panie Mecenasie, że pańska interpretacja jest zbyt szeroka, bo powiedział pan, że w akcie tego typu, a więc tylko i wyłącznie w porozumieniu, chcemy zawrzeć kwestie, które powinny być rozstrzygana w innych, wyższego rzędu dokumentach. Otóż tak naprawdę proponujemy, aby odpowiedni minister zawierał z bankiem porozumienie. Teraz popatrzmy, czego to porozumienie dotyczy. Określa ono, po pierwsze, szczegółowy sposób i terminy dokonywania wypłat ze środków funduszu itd. Inaczej mówiąc, po przedstawieniu przez nas zapotrzebowaniu w ciągu dwóch tygodni bank ma mieć te pieniądze na koncie. W innym miejscu jest bowiem zapisane, że bank może tymi pieniędzmi obracać, zyskując dodatkowe środki. My określamy jednak, kiedy mają być one do naszej dyspozycji i wtedy bank musi mieć pieniądze.

Po drugie, porozumienie zawiera terminy dokonywania przez Bank Gospodarstwa Krajowego lokat itd. To kolejna sprawa. Chodzi o dysponowanie tymi pieniędzmi. Inaczej mówiąc, chociaż z prawnego punktu widzenia te pieniądze będą w Banku Gospodarstwa Krajowego, ale będą to specyficzne pieniądze, na oddzielnym rachunku. To my mamy nimi dysponować, to znaczy określać, kiedy i ile z nich powinno pójść na lokaty. Celem nie jest to, żeby bank zarabiał. Istota polega na tym, żeby te pieniądze były wydane na drogi i autostrady wtedy, kiedy będziemy tego potrzebowali. Można powiedzieć, że jest to rodzaj porozumienia między właścicielem specjalistycznego konta a samym bankiem.

Wydaje się, że to, co pan mecenas proponuje, jest, że tak powiem, swoistym wydziwianiem polegającym na tym, że próbujemy ubrać tę sprawę w dodatkowe uregulowania prawne, które sprawią, że de facto będziemy ubezwłasnowolnieni, jeśli chodzi o dysponowanie własnym rachunkiem. Jeśli pan ma swój rachunek gdzieś w banku i zawiera pan z bankiem umowę cywilnoprawną, która określa, jak może pan tym rachunkiem dysponować. W tej sprawie mniej więcej o to chodzi.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę, pan mecenas.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Z całym szacunkiem, Panie Ministrze, ale nie jest tak, ponieważ w mojej umowie z bankiem są określone jedynie relacje między mną a bankiem, a nie między podmiotami trzecimi.

Chciałbym jeszcze raz wymienić, co państwo chcą zawrzeć w tym porozumieniu. Po pierwsze, chcą państwo w nim określać szczegółowy sposób dokonywania wypłat ze środków funduszu. Pytam, komu? Koncesjonariuszom i wykonawcom robót.

Po drugie, chcą państwo określać sposób i terminy dokonywania przez Bank Gospodarstwa Krajowego lokat dotyczących okresowo wolnych środków funduszu.

Po trzecie, co szczególnie wymaga podkreślenia, chcą państwo określić sposób i termin zwrotu nadpłaty opłaty paliwowej, o której mowa w art.37o ust. 2. Art. 37o ust. 2 to przepis, w którym jest mowa o tym, że w razie powstania nadpłaty opłaty paliwowej dyrektor izby celnej dokonuje zwrotu nadpłaty ze środków funduszu. Oczywiście, ze środków funduszu, ale komu? Przedsiębiorcy, w stosunku do którego...

(Głos z sali: Ale chodzi o dyrektora izby skarbowej...)

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz: Przepraszam bardzo, nie ma żadnej relacji między bankiem a przedsiębiorcą...)

Przepraszam, jeśli mogę dokończyć...

Po czwarte, proponują państwo uregulować sposób i tryb przekazywania przez generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad przychodów z opłat za przejazdy autostradami. Wszystkie te materie nie dotyczą wyłącznie relacji między Bankiem Gospodarstwa Krajowego a ministrem czy funduszem, dotyczą one również podmiotów trzecich. Jest to materia powszechnie obowiązująca...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Pilat: Jakich trzecich, Panie Mecenasie, niech ich pan wymieni.)

Przedsiębiorca, który dokonał nadpłaty... Przepraszam bardzo, jeżeli przedsiębiorca dokonał nadpłaty, to oczywiście obchodzi go, w jakim terminie zostanie mu ona zwrócona.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Pilat: To my, a nie bank, decydujemy o tym, żeby nadpłata została zwrócona.)

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo, Pani Dyrektor.

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz:**

Jego prawa są zagwarantowane, mówię o przedsiębiorcy, który wpłaca, bo wszystko jest opisane w ordynacji podatkowej. Tego terminu nie można przesunąć w żaden sposób, bo jest zagwarantowany. W tym przypadku zachodzą relacje między bankiem, ministrem, dyrektorem generalnym dróg krajowych i być może urzędami celnymi. Są to czynności techniczne, nie jest to materia ustawowa.

Ponadto chcę powiedzieć, zostawiliśmy to na koniec, że w kilku ustawach, w których jest mowa o gromadzeniu funduszy na rachunku w BGK, są odniesienia do umów i porozumień doprecyzowujących wszystkie czynności techniczne. W ostatnio

uchwalonej ustawie z 28 października 2002 r. o funduszu żeglugi śródlądowej i funduszu rezerwowym również jest zawarta taka umowa. Zastosowaliście pojęcie „porozumienie”, które oznacza to samo, co pojęcie „umowa”. Naprawdę nie widzimy zagrożenia związanego z konstytucją, bo z całą pewnością było to badane. Są to tylko techniczne czynności, które będą uregulowane w tej umowie.

Przewodniczący Marian Noga:

Kto z państwa senatorów chciałby przejąć tę poprawkę?

(Senator Włodzimierz Łęcki: Mam pytanie.)

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Pani mówi, że te sprawy będzie regulowała ordynacja podatkowa.

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

Przecież to nie jest podatek...

(Przewodniczący Marian Noga: To jest danina publiczna.)

Czy wobec tego jurysdykcja podatkowa będzie obejmowała tę opłatę?

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz:**

Ten problem wygląda tak: na pewno nie jest to podatek, zostało to zbadane przez kilka podmiotów. Nawiązanie do przepisów ordynacji podatkowej znajduje się bodajże w rozdziale 5a.

Przewodniczący Marian Noga:

Oczywiście danina publiczna jest pojęciem szerszym niż podatek, to wiadomo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Przepraszam bardzo. Jeżeli będzie mieć zastosowanie ordynacja, to dlaczego jest tutaj mowa o terminie zwrotu nadpłaty. Skoro termin zwrotu nadpłaty ma być uregulowany w porozumieniu, nie może być...

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Mecenasie, ja to rozumiem inaczej. To jest porozumienie, umowa z bankiem. Wszystko można uregulować w formie cywilnoprawnej, więc nie przypuszczam, żeby były jakiegokolwiek wątpliwości.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Chcę powiedzieć, że nam bardzo zależy na tym, żeby nie komplikować tej sprawy, żeby porozumienie nie musiało mieć formy rozporządzenia, musiało być uzgadniane itd. Uważamy, powiem jeszcze raz, że jest oddzielny rachunek specjalny,

jest rada nadzorcza banku itd. To wszystko będzie badane, bo podlega jurysdykcji bankowej. Jest rachunek specjalny i chcemy zawrzeć z bankiem umowę czy porozumienie, żeby uzgodnić i zapisać wszystkie sprawy techniczne. Zresztą bank także chce z nami zawrzeć taką umowę, żeby później nie było wzajemnych pretensji. Gdyby tego zapisu w ogóle nie było, to nic by się nie stało, bo i tak musielibyśmy się porozumieć. Chcielibyśmy zapisać w ustawie, że umowa musi istnieć i wydaje nam się to wystarczające.

Jeszcze raz chcę powiedzieć, że nie ma żadnych zagrożeń, że coś jest regulowane w nieodpowiedni sposób. Naszym zdaniem, umawiają się dwie strony, które będą dokonywały wielorakich czynności technicznych.

Przewodniczący Marian Noga:

Kto przejmuje tę poprawkę? Nikt, więc nie ma poprawki.
Poprawka szesnasta.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Panie Przewodniczący, skoro Wysoka Komisja zdecydowała pozostawić niezmienioną treść art. 39l, chciałbym zwrócić uwagę na sprzeczność występującą między art. 39l a art. 39k. Art. 39k mówi, że dokonywanie wypłat ma nastąpić w terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 39i, natomiast art. 39l nakazuje określenie terminów we wspomnianym porozumieniu.

Przewodniczący Marian Noga:

Jakie jest stanowisko rządu?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Panie Mecenasiu, rzeczywiście chodzi o wypłaty, ale o inne wypłaty. Niech pan zauważy, że raz dotyczy to koncesjonariuszy i wykonawców robót, a drugi raz, gdy jest mowa o nadpłacie paliwowej, tych, którzy wcześniej wpłacili.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Przepraszam, ale powstało nieporozumienie. Art. 39l stanowi, że minister właściwy do spraw transportu zawiera z Bankiem Gospodarstwa Krajowego porozumienie określające szczegółowy sposób i terminy dokonywania wypłat ze środków funduszu, o których mowa w art. 39k. Art. 39k stanowi, iż BGK na wniosek generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad dokonuje wypłat ze środków funduszu odpowiednio na rzecz koncesjonariuszy lub wykonawców robót w wysokości i terminach wynikających z umów. Termin ma więc wynikać nie z porozumienia zawartego pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a BGK, lecz z umowy, o której mowa w art. 39i.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Panie Mecenasiu, to jest właśnie dyskusja między ekonomistą, a prawnikiem, ale chcę powiedzieć, że teraz pana złapałem, naprawdę. Owszem jest zawarta umowa

między bankiem a wykonawcą – to jest termin ostateczny – ale jest także porozumienie z Bankiem Gospodarstwa Krajowego. Wiemy, kiedy umowa jest zawarta i mówimy bankowi: proszę państwa, macie dwa tygodnie wcześniej mieć przygotowane te pieniądze, musicie je wyjąć, jeżeli gdzieś je ulokowaliście i mieć je gotowe, na każde nasze żądanie musicie zapłacić. Chodzi o jakby dwa terminy. Ostateczny termin zapłaty to jedna kwestia, o której Bank Gospodarstwa Krajowego musi być powiadomiony. Druga sprawa jest taka, że musimy mieć możliwość powiedzenia, musimy mieć te pieniądze do dyspozycji wtedy, kiedy zajdzie taka potrzeba.

Inaczej mówiąc, ograniczamy trochę rolę banku. Jak powiedziałem, to nie są pieniądze banku, to są pieniądze, które – chyba można tak powiedzieć – bierzemy od ludności i chcemy, aby wszystkie zostały przeznaczone na ten cel, który został określony w ustawie.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Ministrze, nie widzę sprzeczności. Może ktoś widzi sprzeczność, mam na myśli pana mecenasa, ale ja jej nie widzę.

Przechodzimy dalej, poprawka szesnasta.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka szesnasta dotyczy art. 39o ust. 2, który zawiera delegację dla Rady Ministrów do określenia wysokości wynagrodzenia prowizyjnego Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu prowadzenia funduszu. Rozporządzenie ma również określać sposób i terminy wypłaty, w związku z tym proponujemy uzupełnienie wytycznych, które teraz odnoszą się jedynie do określenia wysokości wynagrodzenia, poprzez dodanie sformułowania „oraz konieczność zapewnienia sprawnego dokonywania tej wypłaty”. Skoro rozporządzenie ma określać sposób i terminy wypłaty, to należy uzupełnić wytyczne.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko rządu?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Może powiem tak. Według nas to drobiazg i nie musielibyśmy się przy niczym upierać. Aby być rzeczowym, powiem tylko, Panie Mecenasie, że jest tam zapis, że są to koszty ponoszone w związku z prowadzeniem funduszu. Czy według pana do zadań związanych z prowadzeniem funduszu nie należy zapewnienie sprawnego dokonywania wypłat? Przecież należy to do szeroko pojętych, że tak powiem, działań związanych z prowadzeniem funduszu. Może być pan pewny, że bank sprawnie potrafi sobie pieniądze za dokonywanie wypłaty.

Przewodniczący Marian Noga:

Rzeczywiście, to jest przeregulowanie.

(*Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Czy mogę odpowiedzieć?*)

Proszę bardzo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Panie Ministrze, sformułowanie mówiące o konieczności zapewnienia sprawnego dokonywania wypłaty dotyczy uregulowania Rady Ministrów. Rada Ministrów ma tak określić normy prawne w rozporządzeniu, aby zapewnić sprawne dokonywanie wypłaty.

(*Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz: Są to pieniądze dla banku.*)

Przepraszam bardzo, konstytucja nakazuje sformułowanie wytycznych dotyczących zakresu całej materii, która jest przekazywana do rozporządzenia, a państwo proponują określenie wytycznej odnoszącej się jedynie do wysokości wynagrodzenia, a nie do sposobu i terminów.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Pozostajemy przy swoim zdaniu, niech państwo to ocenią. Uważam, że bank jest instytucją, której elementarną właściwością jest umiejętność zapewnienia sprawnego dokonywania wypłaty.

Przewodniczący Marian Noga:

Osobiście jestem przeciwko tej poprawce, uważam, że to przeregulowanie. Może ktoś z państwa senatorów chce ją przejąć? Nie ma poprawki, bo nikt jej nie przejął.

Poprawka siedemnasta.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka siedemnasta dotyczy art. 42 ust. 4. Zawiera on upoważnienie dla generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad do określenia wysokości i trybu uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 2 pkt 2. Jest to opłata za udział w kwalifikacji wstępnej. Naszym zdaniem jest to materia powszechnie obowiązująca, która może być określona jedynie w drodze rozporządzenia. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Panie Ministrze, jakie jest stanowisko rządu?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Pan mecenas proponuje, aby minister właściwy do spraw transportu określał w drodze rozporządzenia... Jest to jakby jeden punkt widzenia, bo nam się wydaje, że

dyrektor generalny, który jest zapisany w tym przepisie i który, że tak powiem, prowadzi wszystkie działania, odpowiada za postępowanie przetargowe, jest zamawiającym itd., zawiera w tej sprawie swoistą umowę cywilnoprawną. Wydawanie w tej sprawie specjalnego rozporządzenia właściwego ministra mnie osobiście wydaje się zupełnie niepotrzebne.

Przewodniczący Marian Noga:

Czy państwo senatorowie mają jakieś uwagi? Pan mecenas proponuje przeniesienie tego co najmniej o piętro wyżej, tak? A nawet o dwa piętra.
Proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz:**

Dyrektor generalny prowadzi postępowanie, to wynika z ustawy. Przygotowuje dwa dokumenty: specyfikację i informację potrzebną do drugiego etapu przetargu. Oczywiście wykonuje to swoimi siłami, ponosi jakieś koszty związane z papierem, z uzyskaniem opinii ekspertów, po prostu ileś to musi kosztować. Te informacje kupuje od niego po kosztach, jak to na przetargach, kilka osób. Uważamy, że byłoby to przeregulowanie, gdyby minister musiał wkraczać w to postępowanie i wydawać rozporządzenie, w którym byłyby szczegółowo określone zasady ustalenia tej opłaty. Tak naprawdę sprowadza się ona do opłaty cywilnej: dany organ coś przedstawia, a ktoś, kto przystępuje do przetargu, nabywa to w celu prowadzenia postępowania.

Przewodniczący Marian Noga:

Państwo senatorowie, czy są jakieś uwagi? Przyjmujemy stanowisko rządu, czyli nie przejmujemy poprawki.
Poprawka osiemnasta.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka osiemnasta usuwa błąd w art. 43, w który w ust. 1 następuje odwołanie do ust. 2 zamiast do ust. 3.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko rządu jest pozytywne, jak rozumiem?
(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Pilat*: Tak, pan mecenas wychwytał...)
Rząd jest za, a ja przejmuję tę poprawkę.
Głosujemy.
Kto jest za? (7)
Wszyscy są za.
Przechodzimy do poprawki dziewiętnastej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka dziewiętnasta jest związana z zagadnieniem, które omawialiśmy wcześniej. Kwestionując regulację zawartą w art. 42 ust. 4, zanegowaliśmy identyczną regulację znajdującą się w art. 48 ust. 4 ustawy nowelizowanej. Mam na uwadze obojętne uregulowanie tej kwestii w powszechnie obowiązującym akcie.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko rządu jest pozytywne, tak?

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: To znaczy tak...)

Przejmuję tę poprawkę...

Kto jest za?

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Przepraszam uprzejmie, ale dlaczego państwo mówią teraz, że stanowisko jest pozytywne...)

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Nad poprawką dziewiętnastą już głosowaliśmy. Proszę zauważyć, że państwo już nad tym głosowali.

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

To jest ta sama materia. Głosowaliśmy, że nie ma takiej potrzeby, że to ta sama opłata.

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: To druga opłata.)

No właśnie, ale już zajęliśmy stanowisko odnośnie do tej pierwszej. Jak można w jednym przypadku zająć takie stanowisko, a w drugim nie? Wydaje nam się to nie do przyjęcia.

Przewodniczący Marian Noga:

Aha, to znaczy, że nie głosowaliśmy nad analogiczną poprawką, tylko ją odrzuciliśmy, tak? Oczywiście, jasne. Przepraszam za nieporozumienie. Nie przejmuję tej poprawki. Czy ktoś ją przejmuje? Nikt.

Poprawka dwudziesta.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka dwudziesta dotyczy art. 1 zmiany 21, która na pierwszy rzut oka wydaje się oczywista, gdyż w ustawie o autostradach płatnych rzeczywiście w sposób bardzo niekonsekwentny stosowane jest sformułowanie „generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad” na określenie tego organu oraz wyrażenie „generalna dyrekcja” jako określenie obsługującego go urzędu. W art. 1 zmianie 21 został popełniony błąd, który dotyczy art. 33 ust. 1 i art. 34 ust. 1. Dlaczego? Otóż dlatego, że w przepisach jest mowa o zarządzie i trwałym zarządzie.

Zgodnie z ustawą o gospodarce nieruchomościami trwały zarząd jest formą władania nieruchomością przez jednostkę organizacyjną, a nie przez organ administra-

cji publicznej, jakim jest generalny dyrektor. Zarząd dotyczy więc Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko rządu?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Tak, jesteśmy zgodni z panem mecenasem.

Przewodniczący Marian Noga:

Rząd popiera tę poprawkę, a ja ją przejmuję.

Głosujemy.

Kto jest za? (6)

Dziękuję, poprawka została przyjęta jednomyślnie.

Poprawka dwudziesta pierwsza.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka dwudziesta pierwsza ma de facto charakter redakcyjny. Nie wiadomo z jakiego powodu w ust. 2 pkt 1a, dodanym przez art. 2 zmianę 1 ustawy nowelizującej, jest używany wyraz „określonych”. Przypomnę, że sformułowanie to brzmi: przejazd po autostradach i drogach ekspresowych określonych zgodnie z przepisami o autostradach płatnych. Drogi ekspresowe nie mogą być określone zgodnie z przepisami o autostradach płatnych.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko rządu, proszę. Czy to słowo ma jakieś znaczenie dla rządu?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

To słowo miało i ma znaczenie. Panie Mecnasie, chodzi o to, że gdybyśmy wyrzucili słowo „określonych”, to wtedy dotyczyłoby to wszystkich przejazdów po autostradach i drogach ekspresowych. Napisaliśmy, że chodzi o drogi określone zgodnie z przepisami o autostradach płatnych, dlatego że wcześniej, w ustawie o autostradach płatnych, jest zapis, że Rada Ministrów określi w drodze rozporządzenia – nawet nie resort, tylko Rada Ministrów – autostrady lub ich odcinki, które będą budowane i eksploatowane lub wyłącznie eksploatowane jako płatne. Tak samo Rada Ministrów ustali drogi ekspresowe.

Inaczej mówiąc, może być taki przypadek, że dane odcinki dróg, które wcześniej były zaliczane – na przykład – do dróg ekspresowych, nie zostaną ujęte w rozporządzeniu Rady Ministrów. Wtedy nie będzie ich dotyczył ten zapis. Słowo „określone” zostało tu zapisane celowo.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne. Nie przyjmuję tej poprawki. Czy ktoś ją przejmuje? Nikt, czyli nie ma poprawki.

Proszę dalej, poprawka dwudziesta druga.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka dwudziesta druga usuwa błąd, który został popełniony przy nowelizacji ustawy o obligacjach. Jest on wynikiem...

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Panie Mecenasiu, to oczywiste.*)

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, przyjmuję poprawkę dwudziestą drugą.

Kto jest za? (6)

Poprawka została przyjęta jednomyślnie.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Muszę powiedzieć, Panie Przewodniczący, że pan mecenas wychwytuje wszystkie najdrobniejsze błędy, co jest bardzo pozytywne.*)

Dziękujemy bardzo.

Poprawka dwudziesta trzecia, Panie Mecenasiu.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze. Szkoda tylko, że nie we wszystkich sprawach się zgadzamy, ale jesteśmy do tego przyzwyczajeni.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Chodzi o kwestie merytoryczne, a to inna sprawa.*)

Również w kwestiach legislacyjnych mamy inne zdanie, ale to oczywiste.

Poprawka dwudziesta trzecia, Wysoka Komisjo, de facto wiąże się z wcześniejszą poprawką i usuwa oczywisty błąd.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Tak jest.*)

Przewodniczący Marian Noga:

Pan minister potwierdza, więc przyjmuję poprawkę dwudziestą trzecią.

Kto jest za tą poprawką? (6)

Poprawka przeszła jednomyślnie.

Panie Mecenasiu, poprawka dwudziesta czwarta.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka dwudziesta czwarta ma zarówno charakter legislacyjny, jak i merytoryczny. Powstaje bowiem pytanie, dlaczego w nowelizacji ustawy o obligacjach upoważnienie odnoszące się do emitenta, o którym mowa w art. 23a ust. 2 pkt 5, dotyczy jedynie finansowania budowy autostrad lub ich odcinków, a nie dróg ekspresowych.

(Przewodniczący Marian Noga: Po prostu droga ekspresowa wypadła...)

O tyle nie musi tak być, Panie Przewodniczący, bo ten przepis w całości został dodany przez Sejm, więc być może...

Przewodniczący Marian Noga:

Jest pytanie, bo ja mówię, że droga ekspresowa po prostu wypadła z tekstu, a pan mecenas mówi, że nie, bo ten przepis dodał Sejm.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Nie, droga nie wypadła z tekstu. Problem polega na tym, że na początku zapisaliśmy finansowanie autostrad i dróg ekspresowych. Jeżeli jednak dodamy tutaj finansowanie budowy autostrad, dróg ekspresowych lub ich odcinków, to nic się nie stanie, bo będzie to dookreślenie. Moim zdaniem, tak będzie nawet lepiej, żeby nie było najmniejszych wątpliwości.

Przewodniczący Marian Noga:

Przejmuję poprawkę.

Kto jest za? (7)

Poprawka przeszła.

Panie mecenasie dwudziesta piąta poprawka.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, poprawka dwudziesta piąta i dwudziesta dziewiąta dotyczą, zdaniem Biura Legislacyjnego, najważniejszego zagadnienia, a mianowicie relacji zachodzących między polskim prawem dotyczącym pobierania opłat za przejazd a prawem Unii Europejskiej.

Chciałbym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji na dwa zagadnienia. Zgodnie z art. 7 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury są nakładane jedynie na użytkowników autostrad lub innych dróg wielopasmowych o charakterystykach zbliżonych do autostrad lub na użytkowników mostów, tuneli oraz przełęczy górskich. Kluczowym elementem tego artykułu jest ust. 3, który stanowi, że w tym samym czasie nie można na ten sam odcinek drogi nałożyć opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury. Ust. 4 tego artykułu stanowi ponadto, że opłaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury nie mogą być dyskryminujące bezpośrednio ani pośrednio ze względu na narodowość przewoźnika ani ze względu na pochodzenie lub miejsce docelowe pojazdu.

Zestawienie uregulowań dyrektywy i postanowień polskiego prawa, zwłaszcza treści art. 42 i 43 ustawy o transporcie drogowym, prowadzi do konkluzji, podzielanej przez Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, że uchwalenie ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych w brzmieniu zaproponowanym przez Sejm powoduje niezgodność z prawem Unii Europejskiej. Dotyczy ona dwóch zasadniczych kwestii.

Po pierwsze, zgodnie z art. 42 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, przedsiębiorcy wykonujący transport drogowy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz wykonujący przewozy na potrzeby własne są obowiązani do uiszczania opłaty za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych, której maksymalna wysokość nie może być wyższa niż 800 euro rocznie, z wyłączeniem przedsiębiorców wykonujących transport drogowy taksówką, przejazdów po autostradach płatnych, transportu kombinowanego, komunikacji miejskiej oraz zakładów pracy chronionej lub zakładów aktywności zawodowej. Wprawdzie art. 42 ust. 1 wyłącza pobieranie tej opłaty i opłaty za przejazd autostradą w rozumieniu art. 37a ust. 2 i 3 opiniowanej ustawy, ale nie wyłącza pobierania jednoczesnej opłaty za korzystanie z dróg ekspresowych. Ponadto art. 43 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym stanowi, że mogą być pobierane na zasadach wzajemności opłaty od przedsiębiorców zagranicznych, inne niż określone w art. 42. W związku z tym, zdaniem Biura Legislacyjnego i według opinii wyrażonej przez sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, istnieje konieczność dokonania nowelizacji ustawy o transporcie drogowym. Nowelizacja powinna polegać na modyfikacji w art. 42 w ust. 1 pkt 2, tak aby dotyczył on również przejazdów po drogach ekspresowych, oraz na uchyleniu art. 43.

Na koniec pragnę zwrócić uwagę Wysokiej Komisji, że w przedłożeniu rządowym istniała pewna próba uregulowania tego problemu. Używam określenia „próba”, ponieważ zdaniem Biura Legislacyjnego nie była ona poprawna pod względem legislacyjnym. Mianowicie art. 8 projektu ustawy z druku nr 1807 stanowił, że z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej tracą moc przepisy ustawy o transporcie drogowym w zakresie obowiązku uiszczania przez przedsiębiorców opłat za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych. Biuro Legislacyjne zdecydowało się na wyraźne uchylene określonych przepisów oraz na ich taką modyfikację, aby było to zgodne z zasadami poprawnej legislacji. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Stanowisko rządu, proszę bardzo.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Rzeczywiście, pan mecenas ma rację, że ta sprawa jest najtrudniejsza. Ta uwaga również jest jedną z najtrudniejszych. Potrzeba trochę wyjaśnień.

Jest to sprawa, z którą ciągle mamy do czynienia, kiedy rozpatrujemy jakby wprost dyrektywy Unii Europejskiej. Chodzi o to, że dyrektywy, także w Polsce, są przez różne grupy czy zespoły w różny sposób czytane. Ich odniesienie wprost do prawa polskiego ciągle jest problemem. Zresztą zdaje się, że dzisiaj, podczas pierwszej części posiedzenia, także mieliśmy pewien problem z tą dyrektywą. Podobnie jest teraz, bo chodzi o to, żeby podwójnie nie płacić za użytkowanie tej samej drogi itd. Taki z grubsza jest sens tej dyrektywy. Pan mecenas przedstawił wszystkie szczegóły.

My się zgadzamy. Notabene właśnie taki był zapis rządowy. W ustawie przesłanej przez nas do Sejmu zapisaliśmy, że te przepisy obowiązują tylko do wejścia do Unii. Posłowie bardzo nad tym dyskutowali i nie podzielili poglądu rządu. Twierdzili, że opłata dotyczy zupełnie innych odcinków, nie tych samych, które, że tak powiem, są ujęte w przepisach związanych z autostradami, że są to oddzielne odcinki itd.

Jeśli chodzi o samochody ciężarowe, to w związku z nimi już w tej chwili jest uiszczana specjalna opłata, winieta. Jest oczywiście ogromny problem interpretacyjny, co zrobić z samochodami, które ją opłacają. Ta sprawa nie dotyczy bowiem samochodów osobowych, tylko samochodów ciężarowych. Ten problem jest dla nas o tyle istotny, że dotyczy wszystkich wielkich pojazdów zagranicznych. Gdybyśmy to zlikwidowali, to – można powiedzieć – wszystkie zagraniczne samochody ciężarowe praktycznie bezkarnie jeździłyby po polskich drogach. Cześć opłat jest zawarta w cenie paliwa, ale przecież nie muszą go kupować.

Posłowie uznali, że można do tego podejść w taki oto sposób. W związku z poprzednią kwestią zwróciliśmy się do sekretarza komitetu integracji, pani profesor Hübner, która w tej sprawie przedłożyła uzasadnienie. Chyba będziemy musieli o nie poprosić również w związku z tą kwestią. W uzasadnieniu było napisane, iż zastrzeżenia zawarte w opinii odnośnie do projektów ustawy itd. – tutaj zostały wymienione wszystkie dyrektywy – dotyczą rozbieżności, które będą mogły być usunięte w trybie konsultacji z Komisją Europejską, przeprowadzonych zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 7 ust. 2 lit. b dyrektywy z 99/62, czyli tej, którą pan mecenas cytował.

Dlaczego posłowie się przy tym upierają? Bo twierdzą, że w ten sposób tracimy ogromnie dużo pieniędzy i nie możemy ich przeznaczyć na budowę dróg i autostrad w sytuacji, kiedy wchodzimy do Unii. Są przecież państwa unijne, które, można powiedzieć, korzystają z przesunięcia tego terminu.

Jaka jest więc propozycja w tym względzie? Propozycja poselska była taka, żeby to zapisać, pobierać pieniądze i rozpocząć konsultacje z Komisją Europejską, aby przesunąć ten termin o rok, dwa czy ile by się dało, żeby Polska zdążyła zbudować niezbędne, główne drogi.

Jeżeli stanowisko Komisji Europejskiej będzie sztywne, twarde, że Polska musi z chwilą wejścia itd., to dyrektywy są nadrzędne, że tak powiem, i nasze przepisy będą nieistotne. No cóż, jako rząd zgodziliśmy się z takim stanowiskiem. Nasze stanowisko było znane posłom, przedstawiciele Komitetu Integracji Europejskiej przedstawili swoją opinię, która nie została przez posłów przyjęta. Przyjęto dokładnie taki sposób interpretacji, o którym powiedziałem. Pozostawiam więc tę sprawę państwu.

Przewodniczący Marian Noga:

Myślę, że pan minister Piłat wyjątkowo jasno przedstawił tę sprawę. Jest to pewien problem społeczny, który może zniknąć na przykład 1 maja lub później, po rozmowach z Unią Europejską.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Mogę jeszcze powiedzieć, że chcemy bardzo mocno naciskać na to, żeby ze względu na ogromne zaniedbania, jeśli chodzi o polskie drogi i autostrady, Polska dostała możliwość korzystania z tych przepisów jeszcze przez rok czy dwa lata. Chodzi o obejście tej dyrektywy. Jeśli się uda, będzie dobrze, jeśli się nie uda, to będzie pan miał rację i od 1 maja te przepisy, niestety, nie będą obowiązywać.

Przewodniczący Marian Noga:

Nie przejmuję tej poprawki. Czy ktoś z państwa chciałby ją przejąć?

Senator Kazimierz Drożdż:

Ja bym przejął.

(Przewodniczący Marian Noga: To znaczy którą?)

Dwudziestą piątą i dwudziestą dziewiątą. To są te, o których mówimy.

Przewodniczący Marian Noga:

Czyli nie chce pan senator, żeby Polska miała pieniądze na budowę dróg, tak? Bo tak to można rozumieć, oczywiście powiedziałem eufemistycznie. Jeżeli chce pan mieć pieniądze na drogi, Panie Senatorze, to proszę nie przejmować tej poprawki.

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Panie Przewodniczący, przepraszam, ale wychodzi na to, że nie chcę, żeby były pieniądze na drogi.)

Nie, nie o to chodzi. Pan mówi o czystości prawnej, a my o pieniądzech. Przypominam panu senatorowi, że jeśli o pieniądze chodzi, to nieprzyjęcie tej poprawki jest korzystniejsze.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

W tej sprawie mogę powiedzieć, że z punktu widzenia zasad czysto prawnych pan mecenas ma oczywiście rację, potwierdzam to jako przedstawiciel rządu. Wyjaśniłem po prostu punkt widzenia posłów.

Przewodniczący Marian Noga:

Słuchajcie, nie ma problemu, pan senator podtrzymuje przejęcie poprawki.

Kto jest za przyjęciem poprawek pana senatora Drożdża? (1)

Kto jest przeciw? (4)

Kto się wstrzymał? (2)

Poprawki nie uzyskały poparcia, bo pan senator przejął również poprawkę dwudziestą dziewiątą. Obie poprawki nie zostały poparte.

Będziemy teraz dyskutować nad poprawką dwudziestą szóstą.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka dwudziesta szоста usuwa oczywisty błąd.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Ministrze, czy jest to oczywisty błąd?

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Tak, jest oczywisty.)

Dobrze, przejmuję tę poprawkę.

Kto jest za? (7)

Poprawka została przyjęta.

Poprawka dwudziesta siódma, Panie Mecenasiu.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka dwudziesta siódma dotyczy bardzo ważnego zagadnienia, a mianowicie postępowań przetargowych, które zostały wszczęte przed dniem wejścia w życie ustawy, ale nie zostały zakończone. Zdaniem Biura Legislacyjnego, niepoprawne pod względem legislacyjnym i na dodatek nieprecyzyjne jest sformułowanie, że do takiego postępowania przetargowego stosuje się odpowiednio przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. Chodzi o wyraz „odpowiednio”.

Zasada jest następująca: można przyjąć założenie, że do postępowania przetargowego, które się rozpoczęło, ale jeszcze nie zakończyło, są stosowane przepisy ustawy o autostradach płatnych w brzmieniu nadanym omawianą nowelizacją, przy czym wszystkie dotychczasowe czynności pozostają w mocy. Można również przyjąć drugie rozwiązanie, które niestety nie jest zalecane w legislacji, polegające na ponownym rozpoczęciu tych postępowań. Skoro zmieniamy pewne zasady, to nakazujemy, aby były respektowane od początku.

Przyjęte zostało rozwiązanie dość karkołomne. Nawiązuje ono do pierwszego, o którym wspomniałem, ale jest wadliwe pod względem legislacyjnym. Co to bowiem oznacza, że stosuje się odpowiednio przepisy ustawy? Na określonym etapie postępowania przetargowego przepisy, zdaniem Biura Legislacyjnego, powinny być stosowane wprost, z uwzględnieniem ważności wszystkich czynności, które zostały rozpoczęte przed dniem wejścia w życie omawianej ustawy. Dlatego proponujemy skreślenie w art. 10 w ust. 2 wyrazu „odpowiednio” oraz dodanie na końcu sformułowania „przy czym wszystkie dotychczasowe czynności pozostają w mocy”.

(Przewodniczący Marian Noga: O tym mówi poprawka dwudziesta ósma, tak?)

Tak.

Na koniec chciałbym zwrócić uwagę, że jest to problem o niezwyklej doniosłości społecznej. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Ministrze, proszę o stanowisko rządu.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Jeśli chodzi o to, że wszystkie dotychczasowe czynności powinny być zachowane, to musimy się z tym zgodzić.

(Przewodniczący Marian Noga: Nie ma problemu.)

Tak, nie ma problemu, bo one i tak pozostaną w mocy.

(Przewodniczący Marian Noga: A co ze słowem „odpowiednio”?)

Rozmawiałem o tym z panią dyrektorką departamentu prawnego, która jednak nie chce się zgodzić na...

Przewodniczący Marian Noga:

No to może udzielmy głosu pani dyrektor. Proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz:**

Rzeczywiście, wyraz „odpowiednio” jest nam bardzo potrzebny. Chciałabym opowiedzieć historię tego przepisu. To nie jest tak, że pojawił się on po raz pierwszy w tej ustawie. Ten przepis przejściowy już funkcjonuje, był również w ustawie zmieniającej poprzednią ustawę o autostradach płatnych. To dotyczy jednego przetargu, ale za chwilę, jeszcze przed wejściem w życie tej ustawy mogą być wszczęte kolejne. Kiedy zmieniamy przepisy, zawsze odbywają się jakieś przetargi. W związku z tym musieliśmy jakimś zapisem usankcjonować czynności, które się już zdarzyły. W przypadku zmiany przepisów nie da się wprost stosować przepisów tych ustaw, dlatego wprowadzono wyraz „odpowiednio”.

Panie Mecenase, ten przepis znajduje się dzisiaj w ustawie o zmianie ustawy o autostradach płatnych. Jest to prawo obowiązujące w Polsce. Drugi mój argument jest taki, że chyba godzinę temu zgodził się pan na dwa słowa „odpowiednio”. Mam na myśli ustawę o transporcie drogowym, gdzie była podobna sytuacja. (*Wesołość na sali*) Przedstawiam taki argument, bo siedziałam tutaj i słyszałam to. Mówiąc na serio, gdyby ten wyraz został skreślony, to bardzo by to nam zaszkodziło.

Przewodniczący Marian Noga:

Stanowisko rządu jest takie, żeby zostawić te sformułowanie. Pan mecenas ma swoje racje...

Proszę bardzo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Chciałbym zwrócić uwagę, po pierwsze, na to, że sformułowanie z wyrazem „odpowiednio” jest jak najbardziej właściwe w odpowiednim kontekście i w odpowiednim przepisie. Po drugie, można na to spojrzeć z praktycznego punktu widzenia. Jeżeli na określonym etapie jest prowadzone postępowanie przetargowe, to dlaczego w momencie, w którym wchodzi w życie ta ustawa, mamy nowe przepisy stosować odpowiednio? Co oznacza w tym wypadku „odpowiednio”?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Już panu mówię. Jeśli chce pan popatrzeć na to z praktycznego punktu widzenia, to mi to bardzo odpowiada.

Są niektóre koncesje czy umowy, na przykład dotyczące autostrad A1 i A4, Wrocław – Katowice, które – można powiedzieć – ciągną się już przez chyba trzy czy cztery nowelizacje. Trzy razy zdążyliśmy zmienić prawo, strukturę, nazwę itd., a autostrad jak nie było, tak nie ma. Koncesje były jednak przyznane ileś lat temu. Pani dyrektor dlatego opowiada się za wyrazem „odpowiednio”, bo boi się, że po jego usunię-

ciu mogą wystąpić duże perturbacje, chodzi o interpretacje prawników tamtych stron. Może się także pojawić konieczność wypłaty odszkodowań. A tak zawsze możemy się odnieść „odpowiednio”, czyli tak, jak w zmienionej ustawie czy jeszcze wcześniejszej. Często tak jest.

Jeśli chodzi o drugą kwestię, to może ona pozostać.

(Przewodniczący Marian Noga: Możemy nad tym głosować rozdzielnie.)

Proszę popatrzeć na to, Panie Mecenasie, właśnie od strony praktycznej.

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Panie Ministrze, nie mówię o koncesjonariuszach i już udzielonych koncesjach, tylko o postępowaniu przetargowym na koncesję.)

Ale one już trwają.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiemy, że ten zapis jest przygotowywany bardziej pod prawników z innych krajów.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Jest pani mecenas, która zajmowała się tą kwestią. Może ona wyjaśni.)

Proszę bardzo.

Główny Specjalista do spraw Legislacji w Departamencie Prawno-Legislacyjnym w Ministerstwie Infrastruktury Hanna Tataj-Kuć:

Chciałabym uspokoić pana mecenas. Problem jest jeden, ale bardzo ważny. To nie jest tak, że to nie dotyczy koncesji udzielonych. Wprost przeciwnie, w pierwotnym tekście ustawy o autostradach płatnych koncesje były pierwsze, a potem były umowy. Mamy właśnie taką sytuację, kiedy jest koncesja, a nie ma umowy. Po drugiej nowelizacji w przypadku postępowania przetargowego nie odebraliśmy koncesji, tylko miało się ono kończyć koncesją. To tylko jeden przykład. Nie możemy usunąć tego słowa. Tak jest bezpieczniej dla wszystkich, także dla Skarbu Państwa.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan mecenas mówił z punktu widzenia czystości legislacyjnej, ale życie jest bogatsze od prawa. Tak jest zawsze.

Proponuję nie przejmować poprawki dwudziestej siódmej, a przyjąć poprawkę dwudziestą ósmą. Ja przejmę poprawkę dwudziestą ósmą. Czy są inne propozycje? Nie.

Głosujemy nad poprawką dwudziestą ósmą.

Kto jest za? (8)

Dziękuję, poprawka została przyjęta jednogłośnie.

Teraz zajmiemy się poprawką trzydziestą, bo dwudziesta dziewiąta już została przegłosowana. Nie przyjęliśmy jej. Mówię to, żeby wszystko było jasne.

Panie Mecenasie, niech pan wyjaśni istotę poprawki trzydziestej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, poprawka trzydziesta dotyczy załącznika do ustawy, który statuuje maksymalne stawki opłat za przejazd 1 km autostrady. Pragnę zwrócić uwagę, że w kolumnie dotyczącej kategorii piątej jest zawarte sformułowanie: stawka za 1 km w złotych – 2 zł 20 gr (dziesięć razy stawka dla kategorii pierwszej).

Rozumiem, że chodzi o utrzymanie zasady, w myśl której stawka za przejazd 1 km autostrady pojazdami kategorii piątej zawsze jest dziesięciokrotnie wyższa niż pojazdami kategorii zero. W takiej sytuacji kwota 2 zł 20 gr jest niepotrzebna.

Przewodniczący Marian Noga:

To chyba nadregulacja, Panie Ministrze?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

To znaczy albo niepotrzebna jest kwota 2 zł 20 gr, albo niepotrzebne jest sformułowanie mówiące, że jest dziesięć razy drożej.

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: To nie jest to samo, Panie Ministrze.)

Tak, to nie jest to samo. Pan mecenas ma rację, trzeba wykreślić tę kwotę 2 zł 20 gr.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, przejmuję tę poprawkę.

Kto jest za? (7)

Dziękuję, poprawka została przyjęta.

Proszę bardzo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Jeśli można, Wysoka Komisjo, to chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na jedną drobną kwestię ściśle legislacyjną. Mianowicie zwróciliśmy uwagę na to, że w pkt 9 uwag szczegółowych ustawodawca sejmowy, decydując się na zmianę tytułu ustawy, nie wprowadził zmiany w tych przepisach ustaw, w których zastosowane jest sformułowanie „ustawa o autostradach płatnych”. Z analizy dokonanej przez Biuro Legislacyjne wynika, że dotyczy to ustawy o inspekcji ochrony środowiska, ustawy o gospodarce nieruchomościami, ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych. Mówiąc wprost, w tych ustawach sformułowanie „ustawa o autostradach płatnych” należy zastąpić sformułowaniem „ustawa o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym”. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

To jest dodatkowa poprawka, tak?

Proszę.

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz:**

Szanowna Komisjo, jest przecież art. 12, który został uzgodniony z legislatorem sejmowym. W jego i naszej ocenie oraz według wszystkich pozostałych osób będących na posiedzeniu komisji ten artykuł rozwiązuje ten problem. Gdybyśmy chcieli we wszystkich ustawach wyłapać starą nazwę tej ustawy i ją zamieniać, to myślę, że chyba byłoby tego sporo.

Przewodniczący Marian Noga:

Panie Mecenasiu, proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Z dokonanej analizy wynika, że tylko te ustawy, o których wspomniałem, zawierają sformułowanie „ustawa o autostradach płatnych”. Pani Dyrektor, naszym zdaniem art. 12 ze względu na zasady techniki prawodawczej może mieć zastosowanie jedynie do rozporządzeń, dlatego że nie możemy dokonywać nowelizacji dorozumianej, musimy zmienić przepis, w którym wykorzystywane jest dane sformułowanie.

Przewodniczący Marian Noga:

Wydaje mi się, że nie jest to chyba większy problem, to oczywista sprawa. Przejmuję poprawkę pana mecenasa.

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Będzie kilka poprawek Panie Przewodniczący.)

Aha, nie da się tego zawrzeć w jednej, tak?

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Można je przegłosować łącznie.)

Poprawek może być kilka, ale głosowanie jedno, tak?

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Tak, tyle poprawek, ile ustaw.)

Dobrze, chodzi o uwzględnienie nazwy nowej ustawy. Przejmuję te poprawki.

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Są cztery poprawki.)

Kto jest za tymi poprawkami? (7)

Dziękuję, cztery poprawki zostały przyjęte jednomyślnie.

Pan senator Łęcki chce teraz wrócić do przedłożenia rządowego, do art. 37r.

Proszę bardzo, Panie Senatorze. Przekazuję panu głos.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Panie Przewodniczący, pan dyrektor poruszył ten temat i myślę, że to dość istotna sprawa. Wykreślony w czasie dyskusji w Sejmie art. 37r... Może przytoczę ten artykuł, aby móc podkreślić najważniejsze rzeczy. Brzmi on następująco: z tytułu czynności dokonywanych w sprawach określonych w niniejszym rozdziale, organy,

o których mowa w art. 37n, otrzymują ze środków funduszu prowizję od pobranych opłat. Organy, o których tu mowa, to urzędy celne, bo one będą pobierały opłaty.

Zapoznałem się ze stenogramem sejmowym, więc wiem, że posłowie stwierdzili, że te pieniądze powinny iść na drogi, a nie na opłacanie urzędników. Pozwolę sobie jednak zacytować arabskie przysłowie: „Jeżeli powiększasz stado wielbłądów, zwiększ liczbę dozorców”. To bardzo mądre przysłowie.

Urzędy celne mają swoje obowiązki, chyba że dojdziemy do konkluzji, że urzędnicy się obijają. Jeżeli przyjmiemy, że urzędy celne pracują racjonalnie, to musimy uznać, że spada na nie dodatkowy obowiązek. Nie chodzi tylko o pobieranie, bo będzie się ono odbywało w sposób dość automatyczny, opłaty od razu będą przechodziły na konto BGK, ale także o kontrolowanie. Prosiłem o analizę nasze biuro ekspertyz. Szacuje się, że z tytułu opłaty paliwowej...

(Brak nagrania)

To bardzo duża kwota. Godzi się, aby aparat celny otrzymał określone pieniądze na zapewnienie sprawnej kontroli. Pan sugerował 4%. Jest to duża kwota. Co prawda w art. 37r pkt 2...

(Przewodniczący Marian Noga: W materiale rządowym nie było 4%.)

...było napisane, że minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi w drodze rozporządzenia itd.

To są pieniądze publiczne. Przepraszam, Panie Ministrze, ale mam ograniczone zaufanie do wszystkiego, w tym również do ministrów. Jeden pan minister będzie zainteresowany, żeby prowizja była jak najmniejsza, a drugi – odwrotnie. Mimo woli stworzymy sytuację konfliktową między dwoma ministrami.

(Brak nagrania)

W każdym razie wnoszę formalnie o przywrócenie art. 37r z taką modyfikacją, abyśmy określili główną stawkę prowizji, którą może pobierać organ ściągający opłatę paliwową.

Przewodniczący Marian Noga:

W tej samej sprawie, Pani Senator? Chodzi o to, aby ten artykuł był. Pan minister również chce się wypowiedzieć. Jeśli w tej samej sprawie, to proszę, Pani Senator.

Senator Czesława Christowa:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chciałabym wyrazić swoją opinię. Uważam, że nie należy wracać do tej poprawki.

(Przewodniczący Marian Noga: Czyli w tej sprawie.)

O innej sprawie przecież nie rozmawiamy.

Uważam, że nie trzeba wracać do tej poprawki, ponieważ Krajowy Fundusz Drogowy dopiero powstaje. Jest tak dużo uwag społecznych, że może się stać tak, że fundusz zostanie rozdany na różne inne cele, a nie przeznaczony na ten, który jest podstawowy.

Zbliżamy się do uchwalania nowego budżetu. Potrzeby urzędów celnych mogą być zaspokojone w ramach budżetu. Nie należy sięgać do Krajowego Funduszu Drogowego, bo on musi być absolutnie wolny od tego typu obciążeń i w stu procentach przeznaczony na budowę dróg, które w Polsce są w stanie katastrofalnym. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan minister Piłat ma głos, proszę bardzo.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Oczywiście pan senator Łęcki ma rację, mówiąc, że jak się znacząco zwiększa...

(Przewodniczący Marian Noga: O tych wielbłądach, tak?)

Nie chcę już wracać do przysłowia, bo wiadomo, że przysłowia to mądrość narodów, a z nią nie ma co dyskutować. *(Wesołość na sali)*

Jeśli chodzi o konkretne kwestie, to oczywiście jest, że tą ustawą w znaczący sposób zwiększamy zakres pracy izb celnych. W tej chwili nie ulega to wątpliwości. Izby dostają dodatkowe zadania itd. Jakby idąc tym tropem, w przedłożeniu rządowym przedstawiliśmy propozycję tego ustalenia. Co prawda, jak słusznie powiedział pan senator Łęcki, propozycje ministerstwa byłyby dużo niższe, a ministra finansów wyższe, to oczywiście. Przestańmy jednak mówić, ile komu. Zwracam tylko uwagę, że mówimy o sumie rzędu 1 miliarda zł rocznie. Łatwo więc można wyliczyć, ile wynosi 1% albo 2% rocznie. To jedna sprawa.

Druga sprawa. Podkomisja sejmowa dyskutowała, czy określić ten procent, czy nie. Ostatecznie wszyscy posłowie, zarówno ze strony rządowej, jak i z opozycji, zgodzili się, że jeżeli tworzymy dodatkowe paraobciążenie, dodatkową daninę publiczną, to oczywiście ludzie są niezadowoleni, to nie ulega wątpliwości. Sięgamy im przecież do kieszeni, bierzemy mniej, czy więcej, ale jednak bierzemy. Ludzie mówią, że przecież na drogi już się płaci w akcyzie. Jest to oczywiście prawda, ale tylko 30% akcyzy idzie na utrzymanie dróg i autostrad w Polsce. Powtarzam, tylko 30%, z czego 12% jest przeznaczonych na utrzymanie dróg krajowych i autostrad. Tak naprawdę z tych 12% tylko 2–3% idzie na budowę nowych dróg, a reszta na utrzymanie, odśnieżanie, jakieś tam remonty itd.

Na dobrą sprawę od kilku lat – to nie jest tak, że coś się zmieniło w tym albo w ubiegłym roku – wszystkie rządy, a zmieniały się one już ze trzy albo cztery razy, przeznaczały na drogi 30% z akcyzy. To było trwałym elementem budżetu. Nikt nie dał nawet 1% więcej. Trudno narzekać na taki czy inny rząd, po prostu 70% z akcyzy to znacząca suma w budżecie. Te pieniądze szły na zupełnie inne cele budżetowe. W związku z tym nie możemy powiedzieć: trzeba zwiększyć kwotę na drogi i autostrady i zamiast 30% dać 35%. To by oczywiście wystarczyło, ale zabranie 5% z tej sumy spowoduje powstanie dziury budżetowej.

Jak państwo wiecie, najpierw przyjęto propozycję winiet. Przecież winiety to mniej więcej to samo. To znaczy inaczej się je ściąga, ale jest to mniej więcej to samo. Uznano jednak, że tak nie może być, bo za winiety wszyscy płacą jednakowo – czy ktoś jeździ mało, czy dużo – więc to niesprawiedliwe. Ta forma wydaje się niektórym sprawiedliwsza. Jeśli jeździsz więcej, to więcej zapłacisz, a jeśli mniej, to mniej zapła-

cisz. W każdym razie generalnie zależy to od ilości spalonego paliwa. Można powiedzieć, że jak dużo jeździsz, to dużo niszczysz dróg i więcej powinieneś zapłacić. Uznano więc, że z punktu widzenia sprawiedliwości społecznej ta propozycja jest rozsądniejsza.

W przypadku służb celnych zdecydowano, że rząd powinien zwiększyć budżet służb celnych, liczbę etatów na wykonywanie tych zadań, ale z zupełnie innych środków. Uznano, że nie może to być zrobione z tych środków, bo społeczeństwo powie: no tak, wyciągają pieniądze, ale 2 lub 3% zabierają na to czy na tamto, pewnie jeszcze bank coś weźmie, jakieś inne służby itd. Można powiedzieć, że w tej sprawie posłowie byli jednomyślni.

Dlaczego o tym mówię? Chodzi o to, żeby wszystko było jasne. Jako przedstawiciel rządu mógłbym oczywiście powiedzieć, że witam z zadowoleniem tę poprawkę, Panie Senatorze, natomiast Sejm – z góry państwa uprzedzam – jest bardzo negatywnie nastawiony do tej sprawy. Jest tak bardzo zdecydowanie na nie, że sędzę, że poprawka senacka po prostu nie będzie miała szans na przejście. Może powiem, że posłowie, także ci strony rządowej, w tej sprawie jednoznacznie opowiedzieli się przeciwko tym zapisom. Tak to wygląda.

Przewodniczący Marian Noga:

Mamy chyba jasność, jak to wygląda. Czy pan senator podtrzymuje tę poprawkę?

Senator Włodzimierz Łęcki:

Tak, podtrzymuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator podtrzymuje. Musi pan ją zmodyfikować i określić jakiś procent.

(Senator Włodzimierz Łęcki: Zobaczymy, czy przejdzie, Panie Przewodniczący.)

Nie, trzeba to określić na początku, prawda, Panie Mecenasiu?

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Tak, trzeba podać poprawkę w całości.)

Była propozycja 2%, tak?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Słuchajcie, nie przedłużajmy dyskusji. Wszystko jest proste. Rząd może nawet byłby za, ale mówi, że trzeba to zrobić w ramach budżetu. W tej chwili opór społeczny jest tak duży, że posłowie są przeciwko tej poprawce. My rozstrzygniemy o tym za chwilę we własnych sumieniach i tyle. Nie mamy czasu na dyskusje.

Proszę bardo.

Senator Czesława Christowa:

Chciałabym dodać jeszcze jeden argument. Jeżeli przyjmujemy tę propozycję, to nikt nie będzie miał możliwości sprawdzenia, czy pieniądze uzyskane przez urzędy celne rzeczywiście pójdą na podniesienie poziomu kontroli.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze.

Propozycja pana senatora Łęckiego jest następująca. Chodzi o wprowadzenie art. 37r z przedłożenia rządowego. Artykuł ten określa, że można pobierać prowizję od pobranych opłat w wysokości nie wyższej niż 2%.

Kto jest za tą poprawką? (3)

Kto jest przeciw? (5)

Poprawka nie uzyskała poparcia.

Pan senator Suchański ma trzy poprawki...

(Senator Włodzimierz Łęcki: Ja też jeszcze mam.)

Przepraszam, nie wiedziałem. Proszę bardzo, niech pan kontynuuje, Panie Senatorze.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Wróćę jeszcze do poprzedniej poprawki. Koledzy sugerują, że może to być poprawka mniejszości.

(Przewodniczący Marian Noga: Oczywiście, może być.)

Panie Przewodniczący, otrzymałem od ludzi biegłych w prawie propozycje wprowadzenia poprawek wynikających ze zmiany przepisów ustawy z 17 czerwca 1966r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Chodzi o dopisanie w paru przypadkach słów „oraz opłat paliwowych wynikających z ustawy o autostradach płatnych”. Przekazałbym tę propozycję panu mecenasowi, bo jest przywołuje się w niej mnóstwo paragrafów, ale kiedy się zgłasza poprawkę, to trzeba ją przegłosować. W takim razie może przeczytam uzasadnienie...

(Przewodniczący Marian Noga: Panie Senatorze, dostał pan ściągę.)

(Senator Jerzy Suchański: To jest bardzo podobna propozycja.)

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat:

Znamy tę poprawkę i uważamy ją za słuszną, dlatego że upraszcza pewne elementy w postępowaniu egzekucyjnym. Naszym zdaniem, jest potrzebna.

Mam tylko jedną prośbę. Poprawialiśmy wersję, którą przedstawił pan Suchański. Naszym zdaniem, zostały w niej poprawione wszystkie szczegóły. Dobrze jednak by było, gdyby ta poprawka znalazła się także w rękach pana mecenasa, żeby jeszcze on na nią popatrzył, bo widzę, że doskonale wcześniej wyłapał wszystkie problematyczne kwestie. Byłbym za tym, żeby jeszcze pan mecenas popatrzył na tę poprawkę.

Przewodniczący Marian Noga:

W związku z tym mam następującą propozycję. Może państwo zaufacie dzisiaj panu senatorowi Suchańskiemu, panu mecenasowi i panu senatorowi Łęckiemu i przegłosujemy dzisiaj poprawki – przypominam, że chodzi o postępowanie egzekucyjne – a ich ostateczne sformułowanie zostanie później uzgodnione przez pana mecenasa? Nie bardzo?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, pan senator Suchański przekazał mi poprawkę odnoszącą się do art. 37q oraz poprawkę dotyczącą zmiany w ustawie o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Na obecnym etapie mogę powiedzieć, że poprawka do ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji wydaje się być prawidłowa. Chce jednak zastrzec, że nie przeanalizowałem tej poprawki w kontekście całości przepisów ustawy.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne, ale to można jeszcze zrobić. Myślę, że pan senator Łęcki dołączy się do tych poprawek, tak? Tak, możemy więc dzisiaj nad nimi głosować, a później pan mecenas określi ich ostateczną formę, dobrze?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, można przegłosować poprawki zgodne z propozycją przedłożoną przez pana senatora Suchańskiego. Jeżeli do posiedzenia Senatu z naszej strony będą jakieś uwagi, to prześlemy je panu przewodniczącemu i będzie można nad nimi głosować w drodze autopoprawki.

Przewodniczący Marian Noga:

Rozumiem. Jest propozycja, żeby dzisiaj nie głosować nad tymi poprawkami. Na posiedzeniu plenarnym zgłosi je pan senator Łęcki, pan senator Suchański czy pan senator Lipowski albo wszyscy panowie razem, kolektywnie. Dzisiaj nie będziemy głosować nad tymi poprawkami.

W związku z tym poddaję pod głosowanie...

Aha, przepraszam, czy są jeszcze jakieś poprawki? Są. Pan senator Suchański przekazał je panu mecenasowi. Czy pan mecenas je przeczytał? W takim razie proszę je zreferować. Są to poprawki pana senatora Suchańskiego.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Pierwsza poprawka pana senatora Suchańskiego dotyczy art. 1 pktu 8 nadającego brzmienie art. 39a pkt 1. W tym przepisie proponuje się, żeby po wyrazie „modernizację” dodać wyrazy „przebudowę, remont”...

(Głos z sali: Chodzi o to, żeby zastąpić...)

Przepraszam uprzejmie, proponuje się zastąpić wyraz „modernizację” wyrazami „przebudowę, remont”. Musi być taki przypadek, dlatego że jest mowa o tym, że fundusz gromadzi środki finansowe na przygotowanie, budowę, modernizację...

(Głos z sali: Czyli jaka będzie forma?)

Na przebudowę, remonty.

(Senator Jerzy Suchański: To musi być w odpowiednim przypadku.)

(Głos z sali: Bez modernizacji?)

(Senator Jerzy Suchański: Tak, słowa „modernizacja” nie ma w prawie budowlanym.)

Przewodniczący Marian Noga:

Jak rozumiem, jest to dostosowanie do prawa budowlanego.

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Ministerstwie Infrastruktury Danuta Tyszkiewicz:**

Jeśli można, chcę dodać, że nie ma takiego sformułowania nie tylko w prawie budowlanym, ale także w prawie o drogach publicznych. Ono było, ale...

(Brak nagrania)

Przewodniczący Marian Noga:

Panie mecenas nie ma przeciwwskazań?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Nie, chcę tylko dodać, że w art. 39f proponuje się dokonanie takiej samej zmiany. Ze swej strony proponowałbym, żeby rozbić tę propozycję na dwie poprawki, ponieważ dotyczy to różnych przypadków.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne, są dwie poprawki.

Kto jest za dwoma poprawkami pana senatora Suchańskiego? (8)

Przyjęliśmy je jednomyślnie.

Jest jeszcze jedna poprawka.

Panie Mecenasie, proszę przedstawić kolejną poprawkę pana senatora.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Ta poprawka dotyczy art. 1 pktu 2, w którym do art. 1 dodaje się ust. 1a w następującym brzmieniu: ustawa określa także zasady finansowania dróg krajowych, w tym autostrad, ze środków Krajowego Funduszu Drogowego, zwanego dalej funduszem, z wyłączeniem dróg krajowych w miastach na prawach powiatu. Pan senator Suchański proponuje, aby sformułowanie wyłączające brzmiało następująco: z wyłączeniem dróg krajowych w miastach na prawach powiatu, finansowanych z budżetów tych miast.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, czy są jakieś uwagi? Nie ma, więc głosujemy.

Kto jest za? (8)

Dziękuję. Poprawka została przyjęta.

Czy ktoś z państwa ma jeszcze jakieś propozycje legislacyjne do ustawy o autostradach płatnych? Nie, więc głosujemy nad całością.

Kto jest za przyjęciem ustawy w całości, wraz z poprawkami? (8)

Głosowaliśmy jednomyślnie.

Na sprawozdawcę proponuję pana senatora Włodzimierza Łęckiego.

Jeśli chodzi o wniosek mniejszości, to chyba lepiej by było, żeby przedstawił go ktoś inny. Zdaje się, że mógłby to zrobić pan senator Lipowski, tak? Chodzi o wniosek mniejszości, tak będzie lepiej.

Proszę państwa, we wtorek mamy posiedzenie o godzinie 12.00 w tej sali. Prosimy pana ministra o przybycie, bo chodzi o ustawę o drogach publicznych. Przypominam, we wtorek, 4 listopada, o godzinie 12.00. Myślę, że to posiedzenie nie powinno trwać dłużej niż godzinę, raczej pół godziny, bo chodzi o problem opłat za parkowanie. Czy w tej ustawie, Panie Ministrze, jest jeszcze coś ważnego?

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: Chodzi o parkowanie, tunele i mosty.)

Tak, o tunele, mosty i opłaty za parkowanie.

Proszę państwa, chciałbym jeszcze zaproponować plan posiedzenia zaplanowanego na 5 stycznia. Będzie to debata budżetowa. Proponuję, aby część 18, czyli budownictwo, gospodarkę przestrzenną i mieszkaniową przygotowali senatorowie Sergiusz Plewa i Włodzimierz Łęcki, żeby gospodarkę morską, czyli część 21, przygotowała pani senator Christowa, żeby pan senator Drożdż zajął się łącznością, czyli częścią 26, żeby skarbem państwa zajęli się senatorowie Jerzy Suchański i Andrzej Chroński – jest to część 36. Dalej, część 39, transport – pan senator Marian Lewicki, część 71, Główny Inspektorat Kolejnictwa – pan senator Krzysztof Szydłowski, część 76, Urząd Regulacji Telekomunikacji i Poczty – pan senator Grzegorz Lipowski. Każdy z senatorów może się jeszcze dopisać, jeżeli ma takie życzenie, i przygotować odpowiedni dział. Czy ktoś chciałby się dopisać?

(Głos z sali: A łączność?)

Łącznością zajmą się pan minister Piłat i pan senator Drożdż.

Nikt nie chce się dopisywać. Rozumiem, że rozdzieliliśmy pracę związaną z budżetem.

Zamykam posiedzenie.

Spotykamy się we wtorek, 4 listopada, o godzinie 12.00 w tej sali.

Do widzenia.

(Koniec posiedzenia o godzinie 12 minut 25)

Kancelaria Senatu

Opracowanie: Magdalena Koziarek

Publikacja: Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851