



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny **(484)**

Wspólne posiedzenie
Komisji Spraw Zagranicznych
i Integracji Europejskiej (71.)
oraz Komisji Skarbu Państwa
i Infrastruktury (32.)
w dniu 30 października 2002 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie wniosków zgłoszonych do ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

(Początek posiedzenia o godzinie 14 minut 53)

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

Przewodniczący Marian Noga:

Otwieram posiedzenie połączonych komisji: Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury oraz Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej.

Będziemy dyskutować dziś o poprawkach legislacyjnych zgłoszonych w czasie debaty nad ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie innych ustaw.

Możemy tę debatę przeprowadzić w taki sposób, że przede wszystkim odbyć dyskusję nad poprawkami, które zostały zgłoszone w czasie debaty. Taka jest moja propozycja.

(Senator Zbigniew Kulak: W czasie debaty nie było poprawek.)

Nie było poprawek? Były. Były poprawki pana senatora Stokłosa, pana senatora Drożdża i pana senatora Bieli. Tak więc w czasie debaty zostały zgłoszone trzy poprawki.

Proponuję od tego zacząć, a potem wrócić do poprawek, które zostały zgłoszone na posiedzeniach komisji, chyba że państwo macie inny projekt.

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Zbigniew Kulak:

Miałbym o tyle inny projekt, że część poprawek obu komisji jest identyczna, tak więc w zasadzie moglibyśmy nad nimi głosować tylko raz. Mielibyśmy dzięki temu połowę pracy za sobą. Potem będziemy mieli tę sporną sprawę psychologów i te trzy nowe poprawki.

(Senator Kazimierz Drożdż: Nawet dwie, bo jedna jest wspólna.)

Przewodniczący Marian Noga:

Jedna jest wspólna. Dobrze.

Proszę bardzo.

Senator Genowefa Ferenc:

Panie Przewodniczący, wydaje mi się, że część poprawek wzajemnie się wyklucza, bo jeśli przegłosujemy te poprawki Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej, to zostaną wykluczone poprawki zgłoszone przez senatorów podczas debaty. Dziękuję.

(Senator Kazimierz Drożdż: Nie, tylko jedna – piętnasta.)

Przewodniczący Marian Noga:

Może inaczej. Zaproponowałem chyba najprostsze rozwiązanie: przedyskutowanie poprawek zgłoszonych w czasie debaty. Jeżeli one nie przejdą, to nie mogą niczego wykluczać. A jeśli przejdą, to wtedy będziemy myśleć, co dalej. Czyli jak gdyby zaczynamy od końca. Spróbujmy w ten sposób.

Poprawkę piętnastą pana senatora Bieli trzeba rozpatrywać łącznie z poprawką szesnastą.

Najpierw oddam głos panu mecenasowi Magdzie, potem poproszę o wypowiedź przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, a następnie oddam głos państwu senatorom.

Proszę bardzo, Panie Mecenasiu.

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

Dziękuję uprzejmie.

Jeżeli chodzi o poprawkę pana senatora Bieli, to ona powinna być rozpatrywana zarówno w kontekście poprawki Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej, gdyż te poprawki się wykluczają, jak i poprawki Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury.

Poprawka pana senatora Bieli, w przeciwieństwie do poprawki Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury, nie jest poprawką redakcyjną, choć również spełnia taką rolę. Różnica pomiędzy tymi poprawkami polega na tym, iż pan senator w pkt 2 dodaje jako konieczność uzyskania uprawnienia do przeprowadzania badań psychologicznych, o których mowa w tym przepisie, obowiązek ukończenia z wynikiem pozytywnym podyplomowych studiów z zakresu psychologii transportu – przy czym wymóg ten powinien być spełniony równocześnie z odbyciem co najmniej dwutygodniowej praktyki w zakresie psychologicznych badań kierowców w jednostce, o której mowa w ust. 1, nie zaś jako alternatywa do odbycia co najmniej dwutygodniowej praktyki w zakresie psychologicznych badań kierowców w tych jednostkach.

Jeżeli chodzi o poprawki zgłoszone przez Komisję Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej, to mówiąc najogólniej zacierają one do tego, aby nie istniała konieczność wydawania przez właściwych wojewodów zezwoleń na wykonywanie określonych badań psychologicznych kierowców.

W związku z tym proponuję Wysokiej Komisji, aby rozpatrzyła ona poprawki w kolejności, w jakiej one zostały zgłoszone. To znaczy, aby na początku głosowano nad poprawką Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej, a w przypadku jej przyjęcia przez Wysoką Komisję bezpodstawne byłoby rozpatrywanie pozostałych poprawek, które będą wtedy się wykluczały. Czyli na początku poprawki pierwsza i trzynasta – w kolejności, w jakiej znajdują się w zestawieniu wniosków. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dobrze, dziękuję.

Proszę przedstawicieli rządu o opinię w tej sprawie.

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

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

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie!

Chciałbym tylko podkreślić to, co powiedział pan minister Muszyński i co było zgłaszane także na posiedzeniu plenarnym przez senatorów. Otóż tak daleka ingerencja w tę ustawę i wykreślenie art. 2 i 4, czyli uwzględnienie poprawek pierwszej i trzynastej – tak jak zostało to powiedziane – jest wylaniem dziecka z kąpielą.

Od 1 stycznia nie będzie wtedy żadnych zasad podejmowania działalności gospodarczej w zakresie badań psychologicznych kierowców, po prostu będzie to działalność nieregulowana do 2006 r.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

W związku z tym otwieram dyskusję nad tą sprawą, czyli wykreśleniem tych artykułów.

Proszę bardzo, pani senator Ferenc.

Senator Genowefa Ferenc:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Uważam, że takie rozwiązanie, wykreślenie z tej ustawy art. 2 i art. 4 jest chyba jednak uzasadnione. Celem ustawy, jak podawał rząd, było bowiem dostosowanie prawa polskiego do prawa unijnego. Jednocześnie podczas posiedzenia Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej otrzymaliśmy informację, że jest przygotowywana duża nowelizacja prawa drogowego. W związku z tym wprowadzanie oddzielnych zmian do każdorazowej nowelizacji ustawy niczego dobrego nie przyniesie, tym bardziej że podczas prac komisji nad tą ustawą dowiedzieliśmy się, że ta duża nowelizacja prawa drogowego ma zostać przygotowana jeszcze w bieżącym roku.

Tak więc nie widzę żadnych przeszkód, aby dla czystości prawa, dla jego przejrzystości, po prostu te dwa artykuły wykreślić i zostawić najistotniejszy temat, problem, który w tej chwili jest do rozstrzygnięcia, mianowicie dostosowanie naszego prawa do prawa unijnego.

Panie Dyrektorze, ponieważ na poprzednim posiedzeniu komisji był pana kolega, powiem panu, że wskazywaliśmy wtedy na wiele innych, nawet bardziej groźnych zapisów w tej ustawie, które stwarzają znacznie większe zagrożenie dla bezpieczeństwa na drogach, a które nie są zmieniane. W związku z tym po bardzo długiej dyskusji komisja podjęła właśnie taką, a nie inną decyzję.

Uważam, że to jest decyzja zasadna, a przede wszystkim zmobilizuje rząd do przedstawienia tej, jak ją określano, dużej nowelizacji, w której znajdą się również rozstrzygnięcia innych spraw – wyjątkowo ważnych dla naszego bezpieczeństwa, dla bezpieczeństwa nas wszystkich. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Pani Senator.

Kto z państwa senatorów chciałby w tej sprawie zabrać głos?

Pan senator Biela, proszę bardzo.

Senator Adam Biela:

Panie Przewodniczący! Wysokie Komisje!

Chciałbym podzielić głos reprezentanta rządu, że jeśli chodzi o zakres regulacji uprawnień do badania kierowców, skreślenie zwłaszcza art. 4 jest de facto wylaniem dziecka z kąpielą. Otóż jeśli go skreślimy, nie będziemy mieli żadnych regulacji, które dają uprawnienia do badania kwalifikacji kierowców. Synchronizacja z prawem Unii Europejskiej wymagałaby właśnie, żeby akurat w trybie studiów podyplomowych nadawać takie uprawnienia.

Przytoczę przykład, który podawałem na sesji plenarnej. Otóż w Austrii w ramach takich specjalistycznych studiów z zakresu psychologii transportu, żeby uzyskać uprawnienia z tego tytułu, należy odbyć tysiąc godzin ćwiczeń praktycznych i teoretycznych.

Tu zaś w ogóle bez żadnych regulacji w tym zakresie, puszcza my to na żywioł. Zwiększa się liczba wypadków drogowych, zwłaszcza w czasie zagranicznych wyjazdów autokarowych. Bez kontroli tego zjawiska, bez należytej dbałości metodologicznej o uprawnienia w tym zakresie, w pewnym sensie ponosimy odpowiedzialność za istnienie takiego stanu. Nic nie stoi na przeszkodzie, by przy okazji większej nowelizacji prawa o ruchu drogowym, już teraz – ponieważ zagrożenie jest już – temu zapobiegać.

Stąd też jest propozycja, żeby zamiast odbywania przez trzy tygodnie specjalistycznych kursów z psychologii transportu – co wydaje się nieporozumieniem, gdyż nie można w takim okresie uzyskać żadnej specjalizacji w tym zakresie – były to studia podyplomowe. Zresztą ich powołanie jest uzasadnione istnieniem zarządzenia ministra transportu, na mocy którego niektóre uczelnie podjęły taki trud. Na przykład na Uniwersytecie Jagiellońskim są już pierwsi absolwenci takich podyplomowych studiów. Jeśli to wszystko byśmy wykreślili, to dalibyśmy dowód niefrasobliwości, akceptacji braku stabilności prawa w tym zakresie. Musielibyśmy powiedzieć, że uczelnie, które ten wysiłek podjęły, zrobiły to na darmo. Zwracam uwagę, iż nie przystoi chyba jednak tak szybko zmieniać regulacji w tym zakresie – zwłaszcza w sytuacji, gdy jest rosnące zagrożenie wypadkami drogowymi.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Proszę, pani senator Grabowska.

Senator Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

W pełni dzielam troskę pana senatora i o bezpieczeństwo ruchu, i o konieczność dbałości o trzeźwe – trzeźwe w kontekście psychologicznym – podejście do użytkowników ruchu drogowego. Jednak zasadnicze pytanie jest następujące. Czy mamy w tej chwili kanalizować prawo do wydawania zezwoleń o dopuszczeniu, ze względów psychologicznych, jednostki do prowadzenia pojazdów i dawać to prawo tylko wskazanym wyraźnie w ustawie samorządom? Bo zmierzamy do stworzenia pewnej konstrukcji korporacyjnej, prawda? Czy też, wbrew temu, co pan senator mówi, nie jest to brak regulacji, tylko jest to możliwość wydawania tego typu zaświadczeń przez wszystkich

psychologów. Tak to jest rozumiane – co zresztą potwierdzili przedstawiciele rządu – przez wszystkich, którzy mają dyplom ukończenia wyższych studiów psychologicznych.

I komisja kierowała się tutaj taką zasadą, że jeżeli nie ma ograniczeń, jeżeli jest to możliwe, by wszyscy studenci, którzy są wykształceni – w tym także absolwenci kursów, o których pan profesor mówi – mogli wydawać takie zaświadczenia, to nie ma powodu, aby właśnie w ramach swobody przepływu usług w Unii Europejskiej ograniczać to tylko do określonego kręgu. W ten sposób myśleliśmy o tym i to rozumowanie odzwierciedla otwarty stosunek do użytkowników ruchu drogowego.

I druga sprawa, podniesiona przez panią senator Ferenc. Ponieważ nas, i chyba nikogo z państwa, naprawdę nie satysfakcjonują zmiany do ustawy o zmianie ustawy o zmianie ustawy o zmianie ustawy itd.... Proces legislacyjny wymaga, by poprawić raz a dobrze. I tylko nadzwyczajne okoliczności powinny skłaniać do powrotu do danej ustawy. Tymczasem to, z czym bardzo się często spotykamy, jest przykładem – powiem wprost – niechlujstwa legislacyjnego: o czymś się zapomni, coś jest za szybko robione, nie jest od razu poprawiane.

Tak więc my nie kwestionujemy prawa rządu do uregulowania tej kwestii w dużej regulacji. Chcemy tylko, by było to zrobione spokojnie, po przemyśleniu. Być może przyspieszy to starania, by przygotować taką kompleksową regulację – co jest lepsze niż robienie tego fragmentarycznie.

Uważamy, że sześć miesięcy zwłoki nie skrzywdzi żadnego z wykształconych czy kształcących się psychologów, takie przynajmniej odnosimy wrażenie. Zwłaszcza, że ten stan trwa od 1 stycznia tego roku, tak więc to już jest dziesięć miesięcy. I jeżeli to będzie jeszcze sześć miesięcy, jeżeli resort przedłoży takie rozstrzygnięcie prawne, to naprawdę chętnie je poprzemy.

Poprzemy je dlatego, bo chcielibyśmy widzieć tutaj finalne rozwiązanie, a nie znów fragmentaryczne, częściowe i związane pewnie także z kanalizowaniem opłat za tego typu badania, które to pieniądze miałyby pójść, jak rozumiem, nie do kieszeni prywatnych psychologów, tylko do struktur samorządowych. Taka była intencja. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Są głosy za, są głosy przeciw.

Proponuję w dyskusji na ten temat poruszyć nowe elementy. Czy są takie?

Proszę bardzo.

Senator Adam Biela:

Nowym elementem jest to, iż sugerowana przeze mnie poprawka nie ogranicza się do studiów zarezerwowanych do jakiejś jednej korporacji, na przykład do Polskiego Towarzystwa Psychologicznego, jak jest w obecnej wersji, lecz daje szersze możliwości. Na tym polega różnica...

(Senator Genowefa Grabowska: My chcemy, żeby były jeszcze szersze.)

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator Kulak, proszę bardzo.

Senator Zbigniew Kulak:

Dla mnie nowym elementem w poprawce pana senatora Bieli są właśnie te podyplomowe studia z zakresu psychologii transportu. Moim zdaniem, to już jest zbyt daleko idące rozwinięcie, bo ani nie podoba mi się dotychczasowy stan, zapisany w ustawie, jaką otrzymaliśmy, ani nie podoba mi się rozwiązanie, które proponuje poprawka szesnasta. Nie mogę jednak sobie wyobrazić, że w ten sposób byśmy kształcili... To znaczy wyobrazić sobie mogę, ale wydaje mi się, że podyplomowe studia z zakresu psychologii transportu to jest kształcenie fachowców do bardzo wąskiej, eksperckiej pracy: wypadkowej, sądowych ekspertyz itd., ale nie na skalę masową w czterdziestomilionowym kraju do badania kierowców. To, że na jednym czy drugim uniwersytecie otwarto taki kierunek i jest pierwszych dwudziestu czy czterdziestu absolwentów, to w skali naszego kraju powoduje to, że ci ludzie będą jeszcze przez lata zupełnie niedostępni.

(Senator Włodzimierz Łęcki: A ile zarobią pieniędzy!)

Jestem zdecydowanie przeciwko poprawce piętnastej. Uważam, że to jest lobująca poprawka.

Przewodniczący Marian Noga:

Jasne, rozumiem.

Pan senator Jamróż, proszę bardzo.

Senator Adam Jamróż:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Powiem bardzo krótko.

Panie Senatorze, ta poprawka tylko pogarsza sprawę. Mogłoby bowiem powstać pytanie, w jakim sensie są to studia podyplomowe z zakresu psychologii transportu drogowego? Czy chodzi tylko o nazwę, czy też chodzi o program? Nie może być bowiem stanowiona norma niejasna. Jeśli chodzi o drugi argument; tylko uwypuklę to, co już było tutaj mówione. To nie jest tak, że jest jakaś luka prawna, że nie ma regulacji. Ta regulacja jest, gdyż jest ona rzeczywiście zgodna z prawem Unii.

Chciałbym też zwrócić uwagę na to, że przecież jasnym kryterium jest kryterium wykształcenia. Po to ono jest i nie można wprowadzać innych kryteriów. Danie uprawnień tylko studium podyplomowemu z tego zakresu natychmiast zrodziłoby wątpliwości, czy inni nie są dyskryminowani. Nie będę już może powtarzał innych argumentów.

Mam też ogromną satysfakcję, bo chociaż nie byłem na posiedzeniu komisji spraw zagranicznych, to czuję ducha komisji, który jest duchem europejskości. Podpisuję się pod tymi argumentami.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan senator Chronowski zaproponował, byśmy teraz głosowali.

Przyjmuję ten wniosek, Panie Senatorze.

Przystępujemy do głosowania.

Kto jest za tym, ażeby poprawki pierwszą i trzynastą, poprawki Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej, przyjąć? (13)

Kto jest przeciw? (3)

Kto się wstrzymał od głosu? (1)

Poprawki pierwsza i trzynasta uzyskały poparcie i tym samym wykluczyły poprawki: czternastą, piętnastą i szesnastą.

W związku z tym moja propozycja jest następująca: ażeby łącznie przegłosować poprawki zgłoszone przez obie komisje.

Są to poprawki: druga, trzecia, czwarta, piąta, szósta, siódma, ósma, dziewiąta i dwunasta.

Kto jest za przyjęciem poprawek obu komisji? (15)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał od głosu? (1)

Tylko 1 senator wstrzymał się od głosu, a więc wszystkie poprawki uzyskały poparcie.

Teraz pojedyncze poprawki, tak?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Rzeczywiście możemy zacząć od dziesiątej. Dotyczy ona badania technicznego.

Poproszę pana mecenasa z Biura Legislacyjnego o zabranie głosu.

Panie Mecenasiu, poprawka dziesiąta.

Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

W przypadku wejścia w życie ustawy uchwalonej przez Sejm, regulacje w zakresie okresowych badań technicznych pojazdów używanych do nauki jazdy lub egzaminu państwowego umiejscowione były w art. 81 ust. 6. Przepis ten stanowi, że okresowe badanie tych pojazdów przeprowadza się przed upływem jednego roku od dnia pierwszej rejestracji i następnie co sześć miesięcy. Poprawka panów senatorów Drożdża i Stokłosy zmierza do tego, aby okresowe badanie techniczne tych pojazdów było przeprowadzane corocznie, nie zaś co sześć miesięcy. Dziękuję bardzo.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Marian Noga:

To jest tylko taki tylko zapis. Pan mecenas bardzo precyzyjnie powiedział, o co chodzi w tej poprawce. Proszę się nie sugerować tymi sześcioma miesiącami.

Jeszcze pan mecenas chce coś dodać.

Proszę bardzo.

Starszy Specjalista w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

Chciałbym wyjaśnić. Art. 81 ust. 3 ustanawia ogólną zasadę, iż okresowe badanie techniczne pojazdu jest przeprowadzane corocznie, z zastrzeżeniem ust. 4–7. Ponieważ ust. 6 zawiera obecnie regulację, że okresowe badanie techniczne zarówno autobusu o liczbie miejsc powyżej piętnastu, łącznie z miejscem kierowcy, jak również pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego przeprowadza się przed upływem jednego roku od dnia pierwszej rejestracji i następnie co sześć miesię-

cy, to nadanie temu przepisowi nowego brzmienia i wyłączenie zapisu dotyczącego pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego oznacza, że pojazdy te podlegają ogólnej regulacji art. 81 ust. 3. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Mam nadzieję, że jest wszystko jasne.

Proszę teraz przedstawiciela rządu, pana dyrektora, o wyrażenie opinii.

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

Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo!

Akurat w naszej ocenie wygląda to troszeczkę inaczej. Pan mecenas Piotr Magda mówił o art. 81 ust.: 3, 4 i 6 – dawny zapis ust. 6 mówił o pojazdach do nauki jazdy, a nowy ich nie uwzględnia. I chciałbym tutaj zwrócić uwagę na następującą rzecz. W ustawie bazowej, którą zmieniamy, pojazdy do nauki jazdy były wymienione w ust. 4 i 6 – i dochodziło do kolizji dwóch norm dotyczących nauki jazdy. Po wykreśleniu tych pojazdów z ust. 4, co proponuje przedłożenie rządowe, mieliśmy doprowadzić do sytuacji, żeby były one tylko w ust. 6. Teraz wykreślamy je także z ust. 6, co oznacza, że nie będzie ich nigdzie. Ust. 3 mówi o ogólnej normie dotyczącej przeprowadzania corocznych badań pojazdu.

Chciałbym dodać tutaj, że pojazdy do nauki jazdy nie są oddzielnym rodzajem pojazdów – są tylko przystosowanie do wykonywania określonej czynności na drodze. Są to samochody osobowe i ciężarowe i w związku z tym będą podlegały badaniom z ust. 4, czyli od nowe auto będzie badane po trzech latach, potem po dwóch, a dopiero po pięciu latach eksploatacji corocznie. Przy tym brzmieniu zapisu tak to będzie wyglądało. Takie jest nasze stanowisko.

Przewodniczący Marian Noga:

Pan mecenas chciał coś jeszcze dodać.

Proszę bardzo.

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

Przyznaję, że argumentacja pana dyrektora – nie wnikając w meritum – mnie nie przekonuje. Dlaczego?

Jeżeli ustawodawca w ust. 6 bardzo wyraźnie statuuje zasadę dotyczącą pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, a w ust. 4, o którym wspomniał pan dyrektor, nie używa tego pojęcia, używa ogólnego pojęcia „samochód osobowy”, „samochód ciężarowy o dopuszczalnej masie” i tak dalej i tak dalej, to należy uznać, że są to odrębne konstrukcje pojęciowe. Skoro więc w ust. 6 nastąpi skreślenie wyrazów „oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego”, to regulacja dotycząca tych pojazdów będzie w ust. 3, który zawiera ogólne zasady, formułując jednocześnie, iż ust. 4–7 stanowią przepisy szczególne.

(Brak nagrania)

Przewodniczący Marian Noga:

Autor poprawki jest na sali i chciał zabrać głos. Już nie?
Czy jeszcze są jakieś pytania lub wątpliwości w tej sprawie? Jeśli nie ma, to głosujemy...

Proszę, Pani Senator.

Senator Genowefa Grabowska:

Chciałabym zapytać, co o tym zdecydowało? Czy chcecie państwo, by badania były robione co pół roku rzeczywiście z uwagi na ostatnie wypadki, czy też coś innego przemawiało za skróceniem tego okresu do połowy?

Przewodniczący Marian Noga:

Czy pan dyrektor mógłby udzielić odpowiedzi w tej sprawie?

(Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Aleksander Bogdanowicz: Akurat nie chciałbym tutaj nic dodawać. Uważam, że minister Muszyński w sposób jasny przedstawił na posiedzeniu plenarnym stanowisko rządu.)

Czyli krótko mówiąc, żeby była sprawa jasna, minister Muszyński jest przeciwny tej poprawce.

(Głos z sali: Nie, na posiedzeniu komisji nie zajął stanowiska.)

W takim razie niech pan nie mówi zagadkowo, co minister Muszyński myślał, tylko niech pan powie jasno, jakie jest stanowisko.

Proszę bardzo: czy jesteście panowie za tą poprawką, czy przeciwko niej?

(Senator Genowefa Grabowska: I dlaczego.)

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

Możemy jedynie powiedzieć, czy jesteśmy za półrocznym, czy za rocznym badaniem. Nie zgadzamy się z tak sformułowaną poprawką i dlatego trudno nam powiedzieć, czy jesteśmy za, czy przeciw.

(Przewodniczący Marian Noga: Dobrze. W takim razie, czy jesteście za rocznym, czy półrocznym terminem?)

Za półrocznym, po roku.

Przewodniczący Marian Noga:

Czyli najpierw po roku, a potem co pół roku.

Proszę, pani senator Ferenc.

Senator Genowefa Ferenc:

Panie Przewodniczący, jednak chciałabym znać stanowisko rządu w sprawie tej poprawki, nad którą mamy głosować. Niech się przedstawiciele rządu ustosunkują do takiego zapisu poprawki.

Przewodniczący Marian Noga:

Pani senator już teraz zadała pytanie wprost.

Czy przedstawiciel rządu jest za takim zapisem poprawki dziesiątej, czy przeciw? Ma pan przed sobą jej treść, tak?

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

Przed chwileczką powiedziałem, że moim zdaniem samochód przeznaczony do nauki jazdy jest samochodem osobowym, samochodem ciężarowym albo autobusem – w związku z tym podlega przepisowi ust. 4. I ze względu na swoje przeznaczenie podlega szczególnemu podkreśleniu w ust. 6 i oddzielnemu cyklowi badań okresowych.

Przewodniczący Marian Noga:

Pani senator Ferenc, proszę.

Senator Genowefa Ferenc:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Wydawało mi się, że zadałam dość czytelne pytanie. Chciałabym znać stanowisko rządu: czy jesteście za poprawką, która jest zapisana w pktcie 10; za tą treścią poprawki?

Przewodniczący Marian Noga:

Krótko mówiąc, niech pan powie jednym zdaniem, czy pan ją popiera, czy nie popiera.

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

Jestem przeciw.

Przewodniczący Marian Noga:

Jest pan nawet przeciw.

Czy jeszcze jakieś pytania, wątpliwości?

W takim razie głosujemy.

Kto jest za przyjęciem poprawki dziesiątej? (1)

Kto jest przeciw? (8)

Kto się wstrzymał od głosu? (6)

Poprawka nie uzyskała poparcia.

Proszę państwa, jeszcze jest do przegłosowania poprawka jedenasta. Jest to poprawka Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej.

Czy ktoś chciałby zabrać głos w sprawie poprawki jedenastej?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dobrze, niech pan mecenas wyjaśni istotę tej poprawki, bo Komisja Skarbu Państwa i Infrastruktury się z nią jeszcze nie zapoznała.

Proszę bardzo.

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

Zgodnie z obecnym brzmieniem art. 84a ust. 1 pkt 1 minister właściwy do spraw transportu został zobowiązany do określenia szczegółowych wymagań w stosunku do okręgowych stacji kontroli pojazdów i stacji kontroli pojazdów, przeprowadzających badania techniczne w określonym zakresie, co do wzoru zezwolenia oraz innych dokumentów związanych z jego wydaniem.

W związku z tym, iż sformułowanie o innych dokumentach związanych z jego wydaniem jest sformułowaniem nieostrym i może dawać pole do uregulowania wzorów różnych dokumentów – nawet tych, których ustawa nie przewiduje, a także, zważywszy na zasady poprawnej legislacji, nakazujące regulować upoważnienie ustawowe w sposób ścisły – Biuro Legislacyjne zaproponowało, aby wyrazy „oraz innych dokumentów związanych z jego wydaniem” zostały skreślone. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Rzeczywiście, na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury też ta poprawka była dyskutowana. Czyli w tym momencie wszyscy mamy określony pogląd.

Kto jest za przyjęciem poprawki jedenastej? (15)

Jednomyślnie za.

Kto jest za przyjęciem ustawy w całości, wraz z przyjętymi poprawkami...
Przepraszam, nie trzeba nad tym głosować.

Na senatora sprawozdawcę wyznaczam pana senatora Zbigniewa Kulaka.

Zamykam wspólne posiedzenie Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej oraz Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury.

Dziękuję bardzo.

(Koniec posiedzenia o godzinie 15 minut 28)

