



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(970)

128. posiedzenie
Komisji Spraw Zagranicznych
i Integracji Europejskiej
w dniu 28 października 2003 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o ratyfikacji Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Kirgiskiej w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu i majątku, podpisanej w Warszawie dnia 19 listopada 1998 r.
2. Rozpatrzenie ustawy o ratyfikacji Umowy o zabezpieczeniu społecznym między Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Niderlandów, podpisanej w Warszawie dnia 26 marca 2003 r.
3. 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.
4. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo przewozowe oraz ustawy o żegludze śródlądowej.
5. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym.
6. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks pracy oraz o zmianie niektórych innych ustaw.

(Początek posiedzenia o godzinie 15 minut 07)

(Posiedzeniu przewodniczą przewodnicząca Genowefa Grabowska oraz zastępca przewodniczącej Zbigniew Kulak)

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Otwieram kolejne posiedzenie Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej.

Witam przybyłych państwa senatorów w liczbie wystarczającej do podejmowania decyzji i procedowania. Witam naszych gości, którzy przybyli w związku z porządkiem dzisiejszych obrad naszej komisji. Ministerstwo Spraw Zagranicznych jest reprezentowane przez pana dyrektora Ogonowskiego. Z Ministerstwa Finansów witam panią minister Elżbietę Muchę, pana dyrektora Kazimierza Banego i pana naczelnika Cezarego Krysiaka. Z Ministerstwa Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej witam pana ministra Patera, który przed chwilą był i zaraz do nas wróci, witam pana dyrektora Krzysztofa Gozdka i panią dyrektor Wandę Borzym. Z Ministerstwa Infrastruktury witam pana dyrektora Jana Pniewskiego. Z Biura Legislacyjnego jest pan mecenas.

Rozpoczynamy, proszę państwa, zgodnie z doręczonym państwu na piśmie porządkiem dziennym, od rozpatrzenia ustawy z 17 października 2003 r. o ratyfikowaniu umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Kirgiskiej w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatku od dochodu i majątku. Jest to umowa z 19 listopada 1998 r. Minęło zatem niemal już pięć lat i cieszymy się, że może teraz wreszcie dojść do jej ratyfikacji.

Umowę, jak rozumiem, przybliżą nam przedstawiciele reprezentujący resort spraw zagranicznych oraz finansów. Bardzo proszę, czy państwo uzgodnili między sobą kto zabierze w tej sprawie głos? Bardzo proszę. Z reguły zaczyna przedstawiciel Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Następnie będziemy prosili o wypowiedź państwa z Ministerstwa Finansów.

Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Traktatowego
w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Piotr Ogonowski:**

Dziękuję bardzo.

Pani Przewodnicząca! Wysoka Komisjo!

Umowa, jak już pani powiedziała, była podpisana w Warszawie 19 listopada 1998 r. i jest ona pierwszą tego typu umową zawartą z Republiką Kirgiską. Umowa ma

zapewnić stabilne podstawy rozwoju dwustronnej współpracy gospodarczej, w szczególności poprzez dokonywanie bezpośrednich inwestycji kapitałowych przy jednoczesnym zrównoważeniu interesów podatkowych zainteresowanych państw. Umowa stworzy sytuację prawną, w której dochód osoby mającej miejsce zamieszkania lub siedzibę na terytorium jednego państwa osiągany w drugim państwie będzie, co do zasady, opodatkowany tylko w jednym państwie, a nie w obydwu, jak to miało miejsce w sytuacji bezumownej.

Umowa zawiera postanowienia dotyczące zakresu przedmiotowego i podmiotowego jej stosowania, zasad opodatkowania dochodów, zwłaszcza z majątku nieruchomości przedsiębiorstw, dywidend, odsetek, należności licencyjnych, emerytur i rent, klauzuli narodowego traktowania – która stanowi, że obywatele jednego państwa nie będą poddani w drugim państwie opodatkowaniu oraz związanym z nim obowiązkom, które są inne lub bardziej uciążliwe niż opodatkowanie i związane z nim obowiązki, którym podlegają obywatele tego drugiego państwa – a także warunków wymiany informacji podatkowej między organami podatkowymi obydwu państw.

Przedmiotowa umowa podlega ratyfikacji na podstawie art. 89 ust. 1 konstytucji z dnia 2 kwietnia 1997 r., gdyż określa stawki i zasady opodatkowania dochodu i majątku, co – zgodnie z art. 217 konstytucji – stanowi dziedzinę wymagającą regulacji ustawowej. Ratyfikacja umowy nie pociąga za sobą zobowiązań finansowych Skarbu Państwa, ani nie powoduje konieczności zmian w obowiązującym ustawodawstwie. Umowa została już ratyfikowana przez stronę kirgiską, o czym zostaliśmy poinformowani w styczniu 2001 r. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, Pani Minister.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów Elżbieta Mucha:

Dziękuję bardzo.

Pani Przewodnicząca! Panie i Panowie Senatorowie! Wysoka Komisjo!

Umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania tworzą bazę w dwustronnych stosunkach gospodarczych między Polską a innymi państwami oraz tworzą sytuację prawną, dzięki której dochód osoby mającej miejsce zamieszkania lub, w przypadku spółek, siedzibę na obszarze danego państwa i osiągany w drugim państwie jest w wielu przypadkach opodatkowany tylko w jednym państwie, a nie w obydwu państwach, jak to ma miejsce w sytuacji bezumownej.

Polska nawiązała stosunki dyplomatyczne z Republiką Kirgiską 25 marca 1992 r. Republika Kirgiska tradycyjnie wykazuje żywe zainteresowanie rozwijaniem dwustronnych stosunków z Polską. Ze względu na brak dotychczasowej umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania między Polską a Republiką Kirgiską, wszystkie postanowienia przedstawionej do ratyfikacji umowy stanowią nowe uregulowania w stosunkach dwustronnych między obydwu państwami, a dotyczących regulacji podatkowych.

Szczegółowe postanowienia umowy określają, które podmioty, w jakim zakresie i na jakich zasadach będą opodatkowane w jednym lub w drugim państwie. Zakres

przedmiotowy opodatkowania dotyczy zakładów, również w przypadku prac budowlanych, dotyczy dochodów osiąganych przez osoby mające miejsce zamieszkania lub siedzibę w umawiającym się państwie z majątku nieruchomego, dotyczy zysków osiąganych przez przedsiębiorstwo umawiającego się państwa, dotyczy dochodów artystów, sportowców, emerytur i innych podobnych świadczeń, które są wypłacane osobie mającej miejsce zamieszkania w umawiającym się państwie, dotyczy dochodów z tytułu dywidend, odsetek i należności licencyjnych.

Chciałabym tutaj podkreślić, że ważne są również postanowienia dotyczące wymiany informacji podatkowych między administracjami podatkowymi obu państw. Te zapisy mają na celu zapobieganie unikaniu i uchylaniu się od opodatkowania. Chciałabym jednocześnie podkreślić, że umowa nie pociąga za sobą żadnych zobowiązań finansowych Skarbu Państwa, ani nie powoduje zmian w obowiązującym ustawodawstwie. Umowa jest adresowana do organów państwa, jak i do podatników indywidualnych.

W związku z tym, że Sejm przyjął ustawę, przedłożył Senatowi i Wysokiej Komisji jej treść, zwracam się z uprzejmą prośbą o jej przyjęcie. Dziękuję.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo, Pani Minister.

Najważniejsze, co nam było potrzebne, to właśnie to pani ważne stwierdzenie, że nie są tutaj wkalkulowane skutki finansowe. Dziękuję bardzo.

Czy chce się na ten temat wypowiedzieć przedstawiciel Biura Legislacyjnego?

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: Dziękuję bardzo. Nie mamy uwag do ustawy.)

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję.

Jeśli państwo pozwoli, to chciałabym skierować do Ministerstwa Spraw Zagranicznych pytanie powodowane moją prywatną ciekawością, zwłaszcza że w ostatnim okresie nie mieliśmy takich przypadków. Usłyszeliśmy bowiem od pana dyrektora, że umowa była ratyfikowana przez stronę kirgiską – jest to przecież umowa bilateralna – już w styczniu 2001 r. Co sprawiło, że resort w takim dość znaczącym, długim czasie, dopiero po dwóch latach, przedstawia tę umowę do ratyfikacji? Powiedziałabym, że jest to zwłoka ponad przeciętną.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Traktatowego
w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Piotr Ogonowski:**

Pani Przewodnicząca! Wysoka Komisjo!

W tej kwestii bardziej kompetentne będzie Ministerstwo Finansów, gdyż minister spraw zagranicznych przedkłada wniosek o ratyfikację dopiero po uzyskaniu stosownego wniosku od ministra właściwego, którym w przypadku tej umowy jest minister finansów. Z wiadomości, które posiadam, wynika, że prace uległy przedłużeniu, gdyż wynikły pewne rozbieżności co do interpretacji niektórych postanowień umowy, które następnie zostały wyjaśnione w drodze rozmów ze stroną kirgiską. Ale, tak jak powiedziałem, w tej kwestii bardziej wyczerpujących informacji będzie w stanie udzielić Ministerstwo Finansów. Dziękuję.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

Nie wiem, czy chce zabrać głos przedstawiciel Ministerstwa Finansów?

Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Podatków Bezpośrednich
w Ministerstwie Finansów Kazimierz Bany:**

Dziękuję bardzo, Pani Przewodnicząca.

Pani Przewodnicząca! Wysoka Komisjo!

Po podpisaniu umowy wszczęto procedurę ratyfikacyjną i na samym początku stwierdzono trzy rozbieżności między tekstem polskim a tekstem rosyjskim...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, w tłumaczeniu na język polski.

Stwierdzono więc rozbieżności między tekstem polskim a tekstem rosyjskim, który jest rozstrzygający w przypadku rozbieżności interpretacyjnych. Te rozbieżności z merytorycznego punktu widzenia nie były tak bardzo znaczące, tym niemniej musiały być usunięte. Usunięto je drogą wymiany not dyplomatycznych. Ze względu na to, że Polska posiada ambasadę nie w Kirgizji, a w Kazachstanie, dokonywano tej wymiany not za pośrednictwem tej właśnie ambasady. Z tego względu zabrało to dużo czasu. Muszę powiedzieć, że wielokrotnie należało monitować stronę kirgiska – kirgiskie ministerstwo finansów, ażeby dało szybką odpowiedź własnemu ministerstwu spraw zagranicznych. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

Tę uwagę znajdujemy w druku sejmowym, w uzasadnieniu uchwały towarzyszącej tej umowie, na stronie 10. I to jest jedyna przyczyna tego dość długiego procesu ratyfikacyjnego, tak? Dziękuję bardzo.

Czy są inne pytania?

Pan senator Wittbrodt. Bardzo proszę, Panie Senatorze.

Senator Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Mam pytanie, wynikające być może też z indywidualnych zainteresowań. W materiałach jest dużo informacji o oficjalnych wzajemnych, między Polską a Republiką Kirgiską, wizytach. Jest też mowa o stanie stosunków gospodarczych. Obroty handlowe są na poziomie 4 milionów dolarów z tendencją malejącą w ostatnich latach. Mnie by interesowało, jak wygląda wymiana osób, przepływ osób między Polską a Kirgizją, bo tego właściwie między innymi umowa dotyczy. Czy są jakieś na ten temat informacje?

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

Czy można prosić o odpowiedź? Może jeszcze zapytam, czy są ze strony państwa senatorów dalsze pytania? Chciałabym, aby można było odnieść się do nich w łącznej odpowiedzi. Nie ma zgłoszeń.

Zatem bardzo proszę, Panie Dyrektorze – bo to MSZ jest właścicielem tych cennych informacji – o udzielenie nam odpowiedzi.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Traktatowego
w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Piotr Ogonowski:**

Dziękuję bardzo.

Pani Przewodnicząca, Wysoka Komisjo, niestety, w tej sprawie nie będę w stanie udzielić ad hoc informacji. Musiałbym tę sprawę skonsultować z właściwym departamentem ministerstwa, który posiada stosowne dane. Oczywiście, informację taką możemy przekazać panu senatorowi jutro rano pisemnie czy też w innej formie...

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo, Panie Dyrektorze.

Jak rozumiem, pana udział w dzisiejszym posiedzeniu wynika z określonego zaangażowania osób, które na ogół w naszych posiedzeniach uczestniczą. Regułą jest, że minister – przychodząc na posiedzenie – takie informacje prezentuje. Stąd pan senator pytał o coś, co normalnie jest dostępne.

Rzeczywiście, my wszyscy, również pan senator, będziemy usatysfakcjonowani, jeżeli państwo w najbliższym czasie dostarczyliby do sekretariatu komisji takie informacje, dobrze? Dziękuję.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Traktatowego w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Piotr Ogonowski: Jutro zostaną dostarczone. Dziękuję.)

Dziękuję.

Czy są inne pytania? Nie ma pytań.

W takim razie głosujemy.

Poddaję pod głosowanie projekt uchwały o ratyfikacji umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Kirgiskiej w sprawie unikania podwójnego opodatkowania itd.

Kto z państwa jest za rekomendowaniem Senatowi tej uchwały? (7)

Jednogłośnie za. Dziękuję bardzo.

Pozostaje jeszcze kwestia sprawozdawcy.

(Senator Andrzej Wielowieyski: Już dawno nie przedstawiałem sprawozdania, Pani Przewodnicząca.)

Bardzo dobrze. Pan senator Wielowieyski, świeżo po sanatorium, pełen sił, wyraża ochotę na bycie sprawozdawcą.

(Senator Andrzej Wielowieyski: Powinienem wziąć dwie ustawy...)

Dziękuję bardzo. Ta jest pierwsza.

Dziękuję państwu, którzy byli włączeni w dyskusję tylko nad tym punktem porządku dziennego.

Przechodzimy do kolejnego, drugiego punktu porządku dziennego, w którym mamy analogiczną procedurę dotyczącą rozpatrzenia ustawy również z 17 października

2003 r. o ratyfikacji umowy o zabezpieczeniu społecznym pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Niderlandów, która została podpisana w Warszawie 26 marca 2003 r. – druk sejmowy nr 1939, druk senacki nr 502. Tu dla odmiany mamy bardzo szybką procedurę ratyfikacyjną, gdyż umowa jest z marca tego roku. Cieszymy się więc, że wszystko idzie rzeczywiście sprawnie.

Bardzo proszę, Panie Dyrektorze, o przybliżenie nam kolejnej ustawy.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Traktatowego
w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Piotr Ogonowski:**

Dziękuję bardzo.

Podstawowym celem umowy z Niderlandami jest uregulowanie kwestii transferu świadczeń, wynikających z zabezpieczenia społecznego, do miejsca zamieszkania osoby uprawnionej do tych świadczeń oraz zapewnienie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego. Innym równie ważnym celem umowy jest zapewnienie sumowania wszelkich okresów ubezpieczenia, które w ustawodawstwach obu państw są wymagane do nabycia lub zachowania prawa do świadczeń z ubezpieczenia społecznego, a także do obliczania wymiaru tych świadczeń.

Umowa zagwarantuje również wypłatę świadczeń pieniężnych z tytułu inwalidztwa, starości, śmierci żywiciela rodziny, wypadków przy pracy i chorób zawodowych, macierzyństwa i bezrobocia osobom uprawnionym do tych świadczeń po zmianie miejsca zamieszkania z terytorium jednego państwa na terytorium drugiego państwa.

Umowa oparta jest na zasadzie równego traktowania i jedności stosowanego ustawodawstwa, zachowania praw nabytych i swobodnego eksportu świadczeń. Umowa przewiduje, że osoby uprawnione do świadczeń wynikających z jej postanowień podlegają wyłącznie ustawodawstwu jednego państwa i określa, które ustawodawstwo jest właściwe. W wyniku wejścia umowy w życie nastąpi likwidacja systemu podwójnego opłacania składek.

Postanowienia umowy dotyczą pracowników i osób pracujących na własny rachunek, obywateli każdej ze stron umowy, jak również członków ich rodzin i innych osób uprawnionych, pozostałych po śmierci żywiciela rodziny. Umowa nie dotyczy bezpośrednio osób prawnych, ale ze względu na wyeliminowanie systemu podwójnego opłacania składek na ubezpieczenie społeczne umowa może wpłynąć na poprawę współpracy gospodarczej między stronami.

Wejście w życie umowy spowoduje skutki finansowe dla budżetu państwa, które szacuje się na 4,8–5,5 miliona zł rocznie. Koszt transferu świadczeń powinien znaleźć pokrycie w środkach Funduszu Ubezpieczeń Społecznych.

Postanowienia umowy odnoszą się do spraw uregulowanych w szeregu ustawach, między innymi w ustawie o systemie ubezpieczeń społecznych, ustawie o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, ustawie o organizacji i funkcjonowaniu funduszy emerytalnych, ustawie o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych, ustawie o zatrudnieniu i przeciwdziałaniu bezrobociu.

W związku z tym, że postanowienia umowy wypełniają przesłanki określone w art. 89 ust. 1, regulując kwestie określone w ustawach, podlega ona ratyfikacji za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo, Panie Dyrektorze.

W sprawie tej samej umowy międzynarodowej i ustawy jej towarzyszącej z ramienia Ministerstwa Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej głos zabierze pan minister Krzysztof Pater.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej
Krzysztof Pater:**

Pani Przewodnicząca! Szanowni Państwo Senatorowie!

Chciałbym tylko na jeszcze jedną rzecz zwrócić uwagę. Otóż jest to typowa umowa, jakich już wiele Polska zawarła w tym zakresie i można by powiedzieć, że gdybyśmy z Holandią nie zawierali tej umowy, to i tak od 1 maja 2004 r. w sensie merytorycznym postanowienia tej umowy byłyby realizowane w oparciu o unijne rozporządzenie nr 1408.

W przypadku Holandii mamy do czynienia ze specyficzną sytuacją, w przeciwieństwie do rozmów z kilkoma innymi krajami unijnymi, gdzie mogliśmy w pewnym momencie obopólnie dojść do wniosku, że nie ma sensu śpieszyć się z zawarciem umowy, która będzie obowiązywała kilka miesięcy. Tutaj sytuacja była inna. Istotnym bowiem problemem jest obecnie przekazywanie świadczeń z Królestwa Niderlandów do Polski. Wraz z wejściem w życie 1 stycznia 2000 r. niderlandzkiej ustawy, dotyczącej ograniczeń w zakresie przekazywania świadczeń za granicę, osoby otrzymujące niderlandzkie świadczenia z zabezpieczenia społecznego utraciły prawo do tych świadczeń, jeżeli mieszkają w państwie, z którym Królestwo Niderlandów nie zawarło umowy lub porozumienia o realizacji tych świadczeń. Holendrzy transferują nam te świadczenia niejako w oparciu o podpisaną umowę czy niejako w oparciu o pewne swoje oczekiwanie, że ta umowa zostanie ratyfikowana.

No i w tym momencie ratyfikacja tej umowy jest z punktu widzenia interesów naszych obywateli czymś koniecznym, mimo że mamy świadomość, że to przecież nastąpi kilka miesięcy przed wejściem, prostą implementacją do prawa polskiego unijnego rozporządzenia nr 1408. To rozporządzenie wszystkie te kwestie merytorycznie, jasno i precyzyjnie rozstrzyga w sposób identyczny bądź bardzo podobny, jak to jest w tej właśnie umowie. Oczywiście, wtedy siłą rzeczy prymat będzie miało rozporządzenie unijne.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Czy chce zabrać głos przedstawiciel Biura Legislacyjnego?

(Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Bożena Langner: Dziękuję. Nie mamy żadnych zastrzeżeń legislacyjnych.)

Dziękuję.

Otwieram dyskusję.

Bardzo proszę, pan senator Wielowieyski, a następnie głos zabierze pan senator Wittbrodt.

Senator Andrzej Wielowieyski:

Panie Ministrze, chciałbym tylko potwierdzić, gdyż może nie do końca to rozumiałem. Rozumiem, że w zasadzie cała treść tych przepisów jest zawarta w dyrektywach?

(Przewodnicząca Genowefa Grabowska: W rozporządzeniu.)

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej Krzysztof Pater: To jest rozporządzenie.)

To wiąże się bowiem z tym, że jeżeli w jakimś zakresie zostanie utrzymany w mocy ten przepis prawny, to – mam tylko drugie pytanie – jak wyglądamy w tej kwestii w stosunku do pozostałych dwudziestu trzech krajów członkowskich i kandydackich? Chodzi mi zarówno o okres tych najbliższych kilku miesięcy, jeżeli nie mamy takich umów, jak również, jeżeli dyrektywy wszystkiego nie obejmują, o okres po 1 maja. Jak wygląda ta kwestia w przypadku pozostałych dwudziestu trzech krajów?

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Panie Senatorze.
Pan senator Wittbrodt.

Senator Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Jedno pytanie właściwie już padło. Mnie też interesuje, czy potem te różne rozporządzenia, które będą podlegały ogólnym regulacjom, czyli nie można ich wykasować w ogóle, żeby zmniejszyć...

(Przewodnicząca Genowefa Grabowska: My mówimy o rozporządzeniach unijnych, nie o wewnętrznych.)

Tak, tak. Chodzi o to, żeby potem w sytuacji, gdy są to równoważne elementy, nie dublować aktów prawnych.

Drugie pytanie dotyczy tych 4,8 miliona zł. To jest koszt, jaki poniesie budżet państwa. Z czym to jest związane? Czy to wiąże się z tym, że zmniejszą się podatki, które wynikały z podwójnego opodatkowania? Jestem tego ciekaw.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.
Czy są dalsze pytania? Nie widzę zgłoszeń.
Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej
Krzysztof Pater:**

Generalnie jest tak, że rozporządzenie unijne jest aktem normatywnym, który rozstrzyga o wszystkich kwestiach szczegółowych i tego rozporządzenia, w przeciwieństwie do dyrektyw, nie transponuje się już do prawa polskiego. Wręcz nawet nie należy norm zawartych w rozporządzeniu powtarzać w prawie polskim. Taka jest

obecnie zgodna interpretacja szeroko, że tak powiem, rozumianych kręgów prawniczych. To jest norma, którą stosuje się bezpośrednio. W regulacjach dotyczących szeroko rozumianej polityki społecznej taką normą jest rozporządzenie zwane rozporządzeniem nr 1408 oraz rozporządzenie wykonawcze, które jest pochodną – nr 574. To rozporządzenie bardzo precyzyjnie określa co, komu i w jakiej sytuacji należy się w zakresie szeroko rozumianych świadczeń społecznych. Fundamentalnym celem tego rozporządzenia jest zabezpieczenie interesów socjalnych pracowników migrujących w obrębie Unii. W związku z tym to rozporządzenie będzie się stosowało niejako automatycznie do całej dwudziestki piątki oraz w pewnym zakresie również Szwajcarii, Islandii i Lichtensteinu.

Obecnie, już od wielu lat, mamy umowy z tymi krajami, z którymi istniała – ze względu, powiedziałbym, na skalę zjawiska – merytoryczna potrzeba uregulowania kwestii wzajemnych rozliczeń, a więc Niemcy, Francja, a więc nasz pas południowy, czyli Czechy, Słowacja, Węgry. Aczkolwiek pojawiła się na przykład, tak jak ostatnio, umowa z Hiszpanią. Jest jeszcze umowa z Austrią, Luksemburgiem. Nie zdążyliśmy, czy też doszliśmy obopólnie z partnerami do wniosku, że kontynuowanie procesu rozpoczętych rozmów z Włochami i Finami nie ma już sensu, bo byłyby one sfinalizowane w okolicach dnia akcesji. Swego czasu były podjęte wstępne inicjatywy prowadzenia rozmów z Portugalią, ale również doszliśmy do wniosku, biorąc pod uwagę przeciętny czas wypracowywania postanowień umowy, że to nie miałyby sensu.

Tak więc interesy obywateli polskich, migrujących w związku z zatrudnieniem na rynku unijnym, będą w pełni zabezpieczone, zarówno w odniesieniu do wszystkich dwudziestu czterech państw, jak i ewentualnie kolejnych, które przystąpią. Stąd w tej chwili, siłą rzeczy, ciężar czy nasze poszukiwania uregulowania pewnych kwestii skierowane są ku wschodowi. Na przykład prowadzone są już rozmowy z Bułgarią, mimo że moment akcesji Bułgarii jest jednak jeszcze odległy. Wydaje nam się, że w tym momencie jest to element, który warto realizować.

Kilka słów odnośnie do kosztów. Chodzi o koszty transferu świadczeń, które zatrudnionym swego czasu w Polsce pracownikom, zamieszkałym teraz w Królestwie Niderlandów, obecnie nie przysługują, mimo że mają na swoim koncie określony okres ubezpieczenia w Polsce. Po wejściu zaś w życie tej umowy, czy w przyszłości po dniu akcesji, siłą rzeczy, każde państwo powinno zapewnić tym ludziom, którzy pracowali i byli przez pewien okres czasu objęci ubezpieczeniem społecznym w Polsce, adekwatne do tego okresu ubezpieczenia świadczenia. W obecnych realiach ta sytuacja dotyczy przede wszystkim obywateli polskich. W związku z tym to jest odnotowane jako dodatkowy koszt, odpływ pieniądza. Jednakże z punktu widzenia moralnego to jest po prostu zrealizowanie przez polski system ubezpieczeń społecznych swoich zobowiązań wobec obywateli polskich, którzy obecnie mieszkają poza granicami kraju, ale pracowali tutaj i byli objęci ubezpieczeniem.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Czy jeszcze drugie pytanie, Panie Senatorze?

(Głos z sali: Ja też jeszcze...)

Tak, tak.

Senator Edmund Wittbrodt:

To znaczy powiedziałbym, że moje pierwsze pytanie dotyczyło właściwie czegoś innego, gdyż ja się przyłączyłem do tego, o czym mówił pan senator Wielowieyski. Gdy będziemy już w Unii Europejskiej i będą obowiązywały rozporządzenia, których nie trzeba wprowadzać do polskiego prawa, to w przypadku tego typu porozumień, one stają się jakby martwe. Pytanie jest takie, czy nie warto byłoby wyczyścić, że tak powiem, to prawo, które jest prawem martwym, a tylko zaśmieca system?

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

To jest zagadnienie generalne. Otóż rozporządzenie obowiązuje bezpośrednio i w całości. Ono automatycznie wejdzie do porządku polskiego i będzie stosowane jak polskie ustawy. Co się wtedy stanie nie tylko z tą umową, ale z wieloma innymi porozumieniami międzynarodowymi, to jest kwestia generalnego podejścia i decyzji. Taka umowa może wygasnąć, zgodnie z konwencją o prawie traktatu, bo nie jest stosowana, nie jest potrzebna obydwu stronom, nie zależy im na tej umowie. To jednak jest w tej chwili o tyle potrzebne, że do 1 maja 2004 r. trzeba na podstawie tych przepisów funkcjonować. Zagadnienie jednak jest szersze. Pan senator ma rację.

I jeszcze dalsze odpowiedzi, na kwestie poruszone tutaj przez...

Jeszcze pytanie?

(*Senator Andrzej Wielowieyski: Mam jedną uwagę.*)

Proszę bardzo. Proszę uruchomić mikrofon.

Senator Andrzej Wielowieyski:

Panie Ministrze, tu była mowa o kosztach, które moglibyśmy ponieść. Cyrkuluję trochę w tej Europie, spotykam sporo ludzi. Otóż uważa się, że po stronie polskiej te koszty będą się kształtowały w wysokości 5–5,5 miliona zł. Należałoby jednak uwzględnić to, że mniej więcej milion kilkaset tysięcy naszych rodaków w ciągu ostatnich kilku czy kilkunastu lat przeniosło się na Zachód, wcale niekoniecznie na stałe, że sporo z nich, a takich mam przyjaciół i znajomych, prędzej czy później wraca... Znam nawet takich, którzy pracowali całe życie za granicą, niektórzy nawet się tam urodzili, ale kupują w Polsce domy i wracają z emeryturą do Polski. Odruchowo powiem, może się w czymś mylę, ale jestem przekonany, że jeżeli chodzi o te transfery, to będziemy mieli bardzo dużą nadwyżkę. Nieporównywalna liczba naszych rodaków, zwłaszcza starzejących się, przybywa stamtąd do nas niż to ma miejsce w przypadku odwrotnego kierunku. Tak że pogląd jakoby miał być z naszej strony jakiś transfer może być trochę mylący z punktu widzenia ściśle gospodarczego.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Czy pan minister skomentuje szybciotko tę uwagę?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej
Krzysztof Pater:**

Pan senator ma oczywiście rację. W długim okresie należy oczekiwać tego typu zjawisk, o których mówił. Tutaj definiowaliśmy to jednak jako bezpośrednio oczekiwany na najbliższy okres koszt realizacji tej umowy. Nasze rozeznanie pokazuje – to zawsze jest bardzo trudno ocenić – że mamy już w tej chwili do czynienia z pewną grupą osób w wieku emerytalnym, które zamieszkują na terenie Królestwa Niderlandów i po wejściu w życie tej umowy natychmiast należałyby się im świadczenia za odpowiedni okres ubezpieczenia polskiego. Mamy, że tak powiem, mniejszy bilans po stronie ludzi w wieku emerytalnym, którzy mają za sobą istotny okres ubezpieczenia w Królestwie Niderlandów, a którzy obecnie zamieszkują w Polsce. Później się to oczywiście zmieni. Zresztą cały nasz system emerytalny jest adekwatnie dostosowany do tego, żeby płacić za konkretny okres tym, którzy byli ubezpieczeni w danym okresie na terenie Polski.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Panie Ministrze.
Dalszych pytań nie słyszę...
Pan senator Kulak, bardzo proszę.

Senator Zbigniew Kulak:

Jedno krótkie zdanie komentarza. Chcę panu ministrowi podziękować za konsekwentnie i wielokrotnie powtarzane słowa „Królestwo Niderlandów”. Faktycznie, określenie Holandia podobno irytuje naszego partnera i w związku z tym dobrze by było, żeby faktycznie to pojęcie weszło w nasze mianownictwo na stałe. Dziękuję.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Panie Senatorze.
Aczkolwiek oni mówią o sobie również: „*I’m Dutchman*”. Tak więc też mówią, że są Holendrami.

(*Głos z sali*: Tylko część mieszkańców Niderlandów jest Holendrami...)

Przechodzimy w takim razie do głosowania...

Proszę?

(*Głos z sali*: Część z nich latającymi.)

Przechodzimy do umowy, którą mamy ratyfikować.

Kto z państwa senatorów jest za poparciem uchwały o przekazaniu do ratyfikacji tego dokumentu? (8)

Dziękuję bardzo.

Jeśli chodzi o sprawozdanie, państwo pozwolą, że wrócę do naszego wykazu sprawozdawców. Nie wiem, czy będzie na najbliższym posiedzeniu pan senator Lorenz i czy ma ochotę... Wiem, że miał być poza granicami kraju. W takim razie, nie wiem, czy pan senator Wittbrodt ma ochotę, czy też będzie poza granicami kraju?

(*Senator Edmund Wittbrodt*: Jestem.)

Ano proszę.

(*Senator Andrzej Wielowieyski: Ja też mogę być sprawozdawcą, Pani Przewodnicząca.*)

Będzie jeszcze jedna ustawa. Zgłasza się pan senator Mańkut. Dajmy mu tutaj pierwszeństwo. Następną ratyfikację weźmie pan senator.

Dziękuję bardzo.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Tak, pan senator Mańkut.

Żegnamy pana ministra. Wiemy, że o godzinie 17.30 będzie pani dyrektor z Departamentu Prawa Pracy, tak? Panie Ministrze, jeżeli można prosić – wszystko bowiem wskazuje na to, że będzie to wcześniej – gdyby pani dyrektor zechciała się pofatygować na godzinę 17.00, byłibyśmy wdzięczni. Bardzo proszę.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Dziękuję.

Przechodzimy, proszę państwa, do punktu trzeciego porządku dziennego, do rozpatrzenia ustawy, również z 17 października 2003 r., o ratyfikacji umowy między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeską o nowym połączeniu polskiej drogi krajowej nr 78 i czeskiej drogi 1/58 oraz o budowie nowego mostu granicznego przez rzekę Odrę w rejonie Chałupki – Bohumin. Umowa została sporządzona w Katowicach 25 sierpnia 2001 r. Druk sejmowy nr 1938, nasz druk nosi nr 504.

Bardzo proszę, Panie Dyrektorze, o przybliżenie nam kolejnej umowy.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Traktatowego
w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Piotr Ogonowski:**

Dziękuję bardzo pani przewodniczącej.

Pani Przewodnicząca! Wysoka Komisjo!

Wymieniona umowa określa miejsce połączenia dróg na polsko-czeskiej granicy państwowej, zakres przedsięwzięć budowlanych, które muszą być zrealizowane, oraz zakres przedsięwzięć, które muszą być zrealizowane w celu wyłączenia dróg na granicy państwowej. W umowie zostały między innymi określone zasady finansowania budowy mostu granicznego, zasady przekraczania granicy przez pracowników przygotowujących i wykonujących prace budowlane oraz uregulowano sprawy celne i podatkowe związane z budową obiektu mostowego. Ponadto umowa zawiera regulacje dotyczące przekazywania niezbędnych informacji i udzielania pomocy przy zachowaniu bezpieczeństwa i porządku w rejonie placu budowy mostu granicznego, wykonywania dostaw towarów i usług związanych z planowaną inwestycją oraz przewożenia sprzętu, narzędzi i środków transportu, które będą użyte przy realizacji inwestycji.

Wejście w życie przedmiotowej umowy spowoduje konieczność poniesienia kosztów związanych z budową polskiej części mostu granicznego wraz z bezpośrednim do niego dojazdem zlokalizowanym w ciągu drogi krajowej. Planowana inwestycja będzie realizowana przy wykorzystaniu środków budżetu państwa. Środki budżetowe zapewni minister infrastruktury w ramach limitu wydatków budżetowych, który został określony przez Radę Ministrów dla części 39 – Transport w latach 2002–2003. Przewidywany koszt budowy polskiej części mostu granicznego to 11 milionów zł. Koszt budowy nowego odcinka drogi, bezpośredniego dojazdu do mostu, szacuje się na kwotę 4 milionów zł.

Wskazany tryb związania Polski przedmiotową umową – ratyfikacja za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie, został przyjęty z uwagi na odmienne od regulacji krajowych uregulowania w zakresie procedury odprawy czasowej. Rozwiązania takie przyjęto w celu sprawniejszej realizacji inwestycji określonej w umowie. Strona czeska poinformowała nas w czerwcu ubiegłego roku, że wypełnione zostały z ich strony wymogi niezbędne do wejścia w życie umowy. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Panie Dyrektorze.

Czy mogę prosić resort infrastruktury? Bardzo proszę.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Programowania i Strategii
w Ministerstwie Infrastruktury Jan Pniewski:**

Pani Przewodnicząca! Wysoka Komisjo!

W zasadzie pan dyrektor już wszystko tutaj zreferował. Ja tylko może powiedziałbym w uzupełnieniu, że umowa między rządem Rzeczypospolitej Polskiej a rządem Republiki Czeskiej o przejściach granicznych przewiduje, że przejście Bohumin – Chałupki będzie przejściem czynnym dla pełnego ruchu, zarówno osobowego, jak towarowego. Tymczasem most, który tam istnieje, liczy sobie sto dwadzieścia pięć lat i nie pozwala na prowadzenie takiego ruchu. Obecnie w przejściu tym jest ograniczenie dla pojazdów do 15 t ciężaru całkowitego. Stąd strony doszły do porozumienia, że należy wybudować nowy most i została zawarta niniejsza umowa. To jest tyle. Jeżeli będą jakieś pytania, to bardzo proszę.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

Poproszę o wypowiedź przedstawiciela Biura Legislacyjnego.

(*Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Dziękuję uprzejmie. Biuro Legislacyjne nie zgłasza uwag do omawianej ustawy.*)

Dziękuję.

Otwieram dyskusję.

Pan senator Wittbrodt, bardzo proszę.

Senator Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Myślę że, oczywiście, przejście graniczne w związku z wejściem do Unii Europejskiej staje się mało istotne, jednak most jest bardzo ważny. Tutaj jednak, jak się czyta treść umowy, to w art. 1 jest mowa o tym, że umawiające się strony będą dążyć do tego, by przedsięwzięcia budowlane wymienione w ust. 2 zostały zakończone w 2003 r. Wcześniej zaś jest mowa, że to ma być już nowy most przez rzekę Odrę, nowy odcinek drogi krajowej itd., czyli są wymienione te elementy. I jest pytanie, czy to w ogóle jest realne? Tym bardziej, że pan mówił wcześniej o pewnych finansach, które dotyczyły 2002 i 2003 r. Wobec tego, jak te przedsięwzięcia mają się do stanu finansów?

I drugie pytanie. Czy myślano również o współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej? Czy coś takiego rozważano w trakcie dyskusji nad tą inwestycją?

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

Czy są dalsze pytania?

Poprosilibyśmy jeszcze o wyjaśnienie, co było przyczyną tej zwłoki, skoro Czesi ratyfikowali tę umowę dużo, dużo wcześniej i skoro pewne zobowiązania miały być zrealizowane w roku 2002. Gdyby pan dyrektor mógł również i na to pytanie odpowiedzieć...

Czy są, proszę państwa, dalsze pytania? Nie ma pytań.

A zatem bardzo prosimy o odpowiedź.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Programowania i Strategii
w Ministerstwie Infrastruktury Jan Pniewski:**

Ustosunkuję się do kwestii związanej z terminem. Rzeczywiście, w umowie jest zapisane, że strony będą dążyć, aby przedsięwzięcia zostały wykonane w roku 2003. Z uwagi na przedłużający się proces ratyfikacji, ten termin nie będzie dotrzymany. Budowa mostu będzie zakończona w roku 2004. Obecnie jesteśmy w trakcie procedury przetargowej. Został już wyłoniony wykonawca. Tak więc przewidujemy rozpocząć wstępne roboty w roku bieżącym.

Jeżeli chodzi o przedłużający się okres ratyfikacji, to na to pytanie dokładniej nie mogę odpowiedzieć. Z tego, co wiem, między Ministerstwem Spraw Zagranicznych a Ministerstwem Infrastruktury trwała dyskusja co do formy ratyfikacji, czy to ma być długa ścieżka czy ewentualnie forma skrócona. Ostatecznie zdecydowano się na pełną ratyfikację. Stąd ten proces uległ takiemu wydłużeniu.

(Przewodnicząca Genowefa Grabowska: Dziękuję bardzo.)

Jeszcze jeżeli chodzi o środki finansowe, to tak jak mówiliśmy, są zabezpieczone w budżecie ministra infrastruktury. Były próby pozyskania środków Phare z tak zwanego programu Cross-Border, który jest przewidziany również dla granicy czeskiej i polsko-czeskiej. Jednak są to niewielkie środki i nie uzyskaliśmy aprobaty dla tego projektu.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

Czy pan dyrektor chciałby uzupełnić wypowiedź? Zdaje się, że tym razem blokada w ratyfikacji nastąpiła w państwa resorcie. Dyskusja, czy ma być duża ratyfikacja czy mała była już chyba wielokrotnie przerabiana na szczeblu resortu.

Bardzo proszę, czy w tej materii zechciałby pan zabrać głos?

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Traktatowego
w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Piotr Ogonowski:**

Dziękuję bardzo.

Tak. Tutaj ostatecznie, jak już mówiłem, tryb może być uruchomiony po formalnym wniosku właściwego ministra i oczywiście po uzgodnieniu właściwego trybu ratyfikacji. W przypadku tej umowy wymaga ona, w naszej opinii, dużej ratyfikacji ze względu na odmienne uregulowanie spraw od obowiązującego prawa celnego.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Rozumiem, że jeśli to było tak oczywiste, to tryb wyboru ratyfikacji nie był, nie powinien być hamulcem. Dlatego o tym mówię. Chcemy właśnie zwracać uwagę na wszystkie przypadki, które mają niekorzystny dla Polski wydźwięk. Przedłużanie procedur ratyfikacyjnych, zwłaszcza w sytuacji, gdy uczyniła to druga strona, powoduje nie tylko niemożność budowy tego mostu, ale także wprowadza pewien chaos w stosunkach dwu- czy wielostronnych. Stąd taka nasza troska. Przy każdej umowie międzynarodowej mówimy, że znakomicie, jeśli ratyfikacja idzie szybko, albo bardzo źle, jeżeli procedura się przeciąga. Stąd rozumiem, że to jest jedna z ostatnich, Panie Dyrektorze, umów międzynarodowych, która ma takie opóźnienie, tak? Pytam w końcu specjalistę z Departamentu Prawno-Traktatowego. Kto ma wiedzieć lepiej?

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawno-Traktatowego
w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Piotr Ogonowski:**

Ja również mam taką nadzieję. Tym niemniej w przypadku wątpliwości, które się od czasu do czasu pojawiają na tle różnych umów, optymalnym rozwiązaniem jest wyjaśnienie ich między resortami. W szczególności najwięcej ma tutaj do powiedzenia resort wiodący, również Ministerstwo Spraw Zagranicznych, tak żeby później było już jednolite stanowisko. Tak więc należy tutaj oczywiście dążyć do zachowania pewnych proporcji. Nie może to trwać w nieskończoność czy też zapobiec realizacji umowy, która niewątpliwie powinna już być realizowana ze względu na nasz interes. Tak więc zrobimy wszystko, żeby tego typu sytuacje nie miały miejsca.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo, Panie Dyrektorze.

To nas napawa optymizmem. Myślę, że nie będziemy mieli takich wyjaśnień, że wybór trybu ratyfikacji spowodował opóźnienie, bo konstytucja daje jasną wskazówkę, co i jak robić. Państwo macie to przetrenowane doskonale. Dziękuję bardzo.

Nie ma dalszych pytań? Są jeszcze?

Bardzo proszę, Panie Senatorze.

Senator Andrzej Wielowieyski:

Może nie dosłyszałem, ale rozumiem, w związku z odpowiedzią na pytanie pana senatora Wittbrodta, że środki zewnętrzne czy środki europejskie mogłyby być tutaj zaaplikowane w bardzo niewielkim zakresie. W każdym razie sprawa nie jest jasna. Ale kiedy w końcu będzie ten most? Czy będzie w przyszłym roku?

**Zastępca Dyrektora Departamentu Programowania i Strategii
w Ministerstwie Infrastruktury Jan Pniewski:**

Budowa tego mostu będzie zakończona w przyszłym roku. W tej chwili kończy się proces...

(*Senator Andrzej Wielowieyski: I budowa jest zabezpieczona w planach finansowych?*)

Tak, jest zabezpieczona w planie finansowym ministra infrastruktury.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Proszę państwa, mamy w takim razie jasność.

Państwo senatorowie dalszych pytań nie formułują.

W związku z tym poddaję pod głosowanie uchwałę w sprawie rekomendowania Senatowi ratyfikowania tej umowy.

Kto z państwa jest za taką uchwałą? (8)

Dziękuję bardzo.

Rozumiem, że pan senator Wielowieyski zechce dołączyć do sprawozdania na najbliższym posiedzeniu również tę drugą ratyfikację.

Dziękuję bardzo za udział w tym punkcie porządku obrad naszej komisji. Zakończyliśmy kwestie związane z ratyfikacjami. Dziękujemy, Panie Dyrektorze, za obecność i przedstawianie nam na dzisiejszym posiedzeniu tych trzech punktów.

A my, proszę państwa, nie mamy jeszcze pozostałych zaproszonych gości i musimy pięć, sześć minut poczekać do godziny 16.00, aby zająć się następnym punktem porządku.

Ogłaszam króciutką przerwę.

(Przerwa w obradach)

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Wznawiam po przerwie posiedzenie Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej.

Witam przybyłych do następnego punktu naszego porządku dziennego gości z Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Finansów. Deklarowały swoje uczestnictwo także urzędy głównego inspektora transportu drogowego, Komitetu Integracji Europejskiej oraz Głównej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Witałam już przedstawicieli resortu finansów. Miło mi, że z Ministerstwa Infrastruktury mamy pana ministra Witolda Górskiego – dzień dobry, Panie Ministrze – tudzież pana dyrektora Jana Pniewskiego, panów dyrektorów Macieja Wrońskiego, pana Piotra Mikiela, pana Tomasza Michalskiego, panią Janinę Mentrak. Jeżeli przekreśliłam nazwisko, przepraszam. Witamy wszystkich państwa serdecznie.

I od razu, przechodząc do tematu, chcę poinformować, że jesteśmy w punkcie czwartym naszego porządku dziennego i zajmiemy się rozpatrzeniem ustawy z 17 października 2003 r. o zmianie ustawy – Prawo przewozowe oraz ustawy o żegludzie śródlądowej, druki sejmowe nr 1872 i 2024, druki senacki nosi nr 506.

Bardzo proszę o przybliżenie nam tej ustawy, Panie Ministrze.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Pani Marszałek, Wysoki Senacie, temat ten przybliży państwu dyrektor Departamentu Transportu Morskiego, pani Janina Mentrak.*)

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Prosimy o relację panią dyrektor.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Morskiego
w Ministerstwie Infrastruktury Janina Mentrak:**

Chciałabym przedstawić przede wszystkim efekt prac wspólnych, prowadzonych przez stronę rządową w toku prac podkomisji oraz Komisji Europejskiej Sejmu. W efekcie uzgodnień przeprowadzonych między Biurem Legislacyjnym Sejmu oraz Biurem Studiów i Ekspertyz Sejmu na posiedzeniach podkomisji oraz Komisji Europejskiej Sejmu nastąpiła zmiana zapisu art. 1 przedmiotowego projektu ustawy. W drodze osiągniętego konsensu zrezygnowano z zapisu art. 1, druk sejmowy nr 1872, na podstawie którego minister właściwy do spraw transportu miał prawo w drodze rozporządzenia wprowadzić ograniczenia w przewozie rzeczy w żegludze śródlądowej poprzez określenie czasu, zakresu przedmiotowego oraz terytorialnego ich stosowania. Katalog ograniczeń był sprecyzowany w artykule.

Ponieważ ideą przyświecająca przedłożonej nowelizacji jest dostosowanie przepisów prawa polskiego do przepisów prawa Unii Europejskiej w świetle dyrektywy nr 96/75/WE, a przede wszystkim stworzenie podstaw do zastosowania w Polsce środków określonych w decyzji Komisji Europejskiej, wydanej zgodnie z art. 7 dyrektywy nr 96/75, nastąpiła zmiana zapisu art. 1 przedmiotowej nowelizacji. Zmiana ta jest uwzględniona w druku sejmowym nr 2024 oraz w druku senackim nr 506. Mianowicie w ustawie – Prawo przewozowe zostanie dodany nowy art. 9a, w którym zostaną stworzone podstawy dla ministra właściwego do spraw transportu do podejmowania odpowiednich działań, wydania rozporządzenia. A zatem są to działania interwencyjne na rynku usług przewozowych, świadczonych przez przedsiębiorców żeglugi śródlądowej, w celu wprowadzenia w Polsce środków określonych w decyzji Komisji Europejskiej, wydanej zgodnie z art. 7 wspomnianej dyrektywy.

W związku z wprowadzeniem bezpośredniego odwołania do przepisów Unii Europejskiej zrezygnowano z enumeratywnego katalogu środków ze względu na to, że zostaną one szczegółowo określone w decyzji Komisji Europejskiej, a Polska nie będzie miała możliwości sama zdecydować o ich wprowadzeniu.

Konsekwentnym uzupełnieniem proponowanych zmian w prawie przewozowym jest nowelizacja przepisów ustawy z dnia 21 grudnia 2002 r. o żegludze śródlądowej. Przepisy tej ustawy normują zagadnienia o charakterze administracyjno-prawnym. W związku z tym niezbędne jest, aby w okolicznościach szczególnych, które zobowiązują ministra właściwego do spraw transportu do wprowadzenia administrowania i reglamentowania obrotu usługami przewozu rzeczy w żegludze śródlądowej, można było ograniczyć wydawanie pozwoleń na przewóz, a także ograniczyć korzystanie z pozwoleń już wydanych.

W tym drugim przypadku stosowanie ustanowionych ograniczeń poza szczegółowych uregulowaniem prawnym w rozporządzeniu wykonawczym wymagać będzie

kontroli i sankcji w razie niezastosowania się do wprowadzonych ograniczeń. Stąd też w projektowanych zmianach przewiduje się odesłanie do przepisów ustawy o żegludze śródlądowej normujących kwestie kontroli, jak również do przepisów karnych za naruszenie unormowań obowiązujących w żegludze śródlądowej. Funkcje kontrolne w żegludze śródlądowej, w tym także w odniesieniu do należytego wykonywania przewozów, przypisane są dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej, a wykonywane przez pracowników tych urzędów zwanych inspektorami – art. 9 i 10 ustawy o żegludze śródlądowej.

W drodze ustaleń na posiedzeniach Komisji Europejskiej oraz podkomisji ustalono, że datą wejścia w życie ustawy będzie data uzyskania przez RP członkostwa w Unii Europejskiej. Decyzja ta pozwoli na uzyskania spójności prawa polskiego z prawem Unii Europejskiej. Dziękuję.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę przedstawiciela resortu finansów... Resort finansów jest nieobecny, tak? Czy jest i chce się wypowiedzieć reprezentacja Głównej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad? Urząd głównego inspektora transportu drogowego?

Poproszę w takim razie o opinię Urząd Komitetu Integracji Europejskiej. Mamy z UKIE przedstawicieli do tej ustawy? Bardzo proszę.

(Pełniący Obowiązki Zastępcy Dyrektora Departamentu Prawa Europejskiego w Urzędzie Komitetu Integracji Europejskiej Mariusz Daca: Tak, Pani Przewodnicząca. Mariusz Daca. Przepraszam, jeżeli pani pozwoli, potrzebuję chwilę na zapoznanie się ze sprawozdaniem.)

Przepraszam, z którym sprawozdaniem? Nam chodzi o stosunek urzędu do ustawy.

(Pełniący Obowiązki Zastępcy Dyrektora Departamentu Prawa Europejskiego w Urzędzie Komitetu Integracji Europejskiej Mariusz Daca: Bardzo przepraszam, nie słyszałem...)

Chcemy znać stosunek Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej do ustawy, którą rozważamy. Nie wiem więc, o którym sprawozdaniu pan w tej chwili mówi.

**Pełniący Obowiązki Zastępcy Dyrektora
Departamentu Prawa Europejskiego
w Urzędzie Komitetu Integracji Europejskiej Mariusz Daca:**

Bardzo przepraszam. Oczywiście, nasz stosunek jest pozytywny. Oceniamy ustawę jako zgodną z prawem Unii Europejskiej. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

Czyli nie ma ze strony UKIE zastrzeżeń z punktu widzenia regulacji unijnych. Pan potwierdza informację, którą otrzymaliśmy z podpisem pani minister Hübner w lipcu tego roku, aczkolwiek dotyczyła przedłożenia rządowego. Dziękuję bardzo.

Poproszę nasze Biuro Legislacyjne.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Agata Karwowska-Sokołowska:**

Bardzo dziękuję, Pani Przewodnicząca, za udzielenie głosu.

Pragnę zwrócić uwagę państwa senatorów na jedno zagadnienie związane z omawianą ustawą. Ta ustawa mianowicie zmierza do tego, ażeby dać ministrowi właściwemu do spraw transportu możliwość wprowadzania pewnych ograniczeń i regulowania rynku usług przewozowych w żegludze śródlądowej. Pragnę zwrócić uwagę, że zgodnie z ustawą tego rodzaju ograniczenia będą określone w rozporządzeniu tegoż ministra, czyli w drodze aktu wykonawczego, w drodze aktu rangi podustawowej. Zgodnie z art. 22 konstytucji natomiast... Niewątpliwie bowiem jest to ograniczenie wolności działalności gospodarczej. Tego rodzaju ograniczenia niewątpliwie powinny być ustanowione w drodze ustawy.

Jakie przesłanki legły u podstaw tego, ażeby tego rodzaju kwestie znalazły się w rozporządzeniu? Otóż niewątpliwie istotna jest tutaj kwestia czasu. Każdorazowo bowiem będzie to reakcja na decyzję podejmowaną przez Komisję Europejską. Niewątpliwie akt wykonawczy wydawany przez ministra będzie dużo szybszy, aniżeli normalna, w przypadku ustawy, ścieżka legislacyjna. Czuję się jednak w obowiązku zwrócić uwagę państwa na tę wątpliwość, na to zastrzeżenie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękujemy za tę informację.

Pamiętamy, że prawa, a zwłaszcza obowiązki, powinny być nakładane tylko w drodze ustawy. Może przejdźmy teraz do dyskusji.

Otwieram dyskusję.

Zgłoszono właśnie pierwszą wątpliwość. Jeżeli państwo, Panie Ministrze, z resortu chcieliby się odnieść do tego fundamentalnego zastrzeżenia, to prosimy bardzo.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Wysoka Komisjo, pozwolę sobie uzasadnić nasze stanowisko, a raczej nasz prawnik, gdyż nie do końca się zgadzam z tą uwagą. Bardzo proszę.)

Proszę bardzo.

**Pełniący Obowiązki Zastępcy Dyrektora
Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

Dziękuję bardzo, Pani Przewodnicząca.

Szanowni Państwo, otóż tak jak już przedstawiciel Biura Legislacyjnego Senatu informował, a ja dodam, mechanizm interwencji w przypadku wystąpienia poważnych zakłóceń na rynku żeglugi śródlądowej zależy od wiążącego stanowiska Komisji Europejskiej. On w tym przypadku nie jest oddany całkowitej swobodzie ministra właściwego do spraw transportu. Następuje w stricte określonych sytuacjach. Dyrektywa więc nie zakłada możliwości swobodnego zawierania umów i swobodnego, że tak powiem, podejmowania decyzji przez ministra. Wdrożenie tej dyrektywy nastąpiło poprzez wprowadzenie do ustawy upoważnienia, związanego oczywiście ewentualną decyzją Komisji Europejskiej. Ponieważ to rozporządzenie ma określać terminy, jak i zakres, a więc jak gdyby

stricte techniczne aspekty, uznaliśmy, że w tym konkretnym rozwiązaniu nie ma innej możliwości. Dodam również, że tego spostrzeżenia czy tej wątpliwości nie podzieliła Rada Legislacyjna, która również opiniowała ten projekt ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Chciałabym, abyśmy byli dobrze zrozumiani. Tutaj pani mecenas wskazała tylko na sztywne stanowisko polskiej konstytucji w zakresie nakładania zobowiązań na podmioty uczestniczące w obrocie. To zaś było przecież układane zanim zetknęliśmy się z tym problemem. Mamy świadomość, że wdrażanie nowych regulacji europejskich musi być czynione inaczej, bo nie można tego robić za każdym razem za pomocą ustawy. Rzecz tylko w tym, by znaleźć na tyle racjonalne uzasadnienie i dobre narzędzie, żeby z jednej strony nikt nam nie zarzucił, że łamiemy konstytucję, a z drugiej strony nie chcemy przecież usztywniać pracy resortu i zmuszać, by ustawą wprowadzono każdą dyrektywę. Zdajemy sobie sprawę, że byłoby to nadmierną gorliwością z naszej strony i hamowało jednak funkcjonowanie naszego państwa.

Otwieram dyskusję.

W dalszym ciągu chce zadać pytanie pan senator Wielowieyski.

Proszę bardzo.

Senator Andrzej Wielowieyski:

Dziękuję pani przewodniczącej.

Obok tego zasadniczego zastrzeżenia ze strony naszego Biura Legislacyjnego, które musi być jakoś tutaj wyjaśniane, ciekaw jestem, czy rzeczywiście Rada Legislacyjna, o ile brała tę kwestię pod uwagę, potrafiła jej skutecznie stawić czoła.

Muszę powiedzieć, że merytorycznie, jak przeglądam dyrektywę, to wydaje się zaskakujące, że – wprawdzie odnosząc to do ewentualnych zaleceń władz unijnych – dajemy naszemu resortowi uprawnienia, żeby coś tam ograniczał w zakresie przewozu rzeczy. Cała dyrektywa jest jednak ustawiona w ten sposób, że państwa członkowskie mają za zadanie liberalizować pewne mechanizmy. O działaniach w przypadku zakłóceń na rynku, to już mowy nie ma. Nie widzę tutaj żadnego w tej kwestii odniesienia. Jakież to ograniczenie rzeczy ma występować przy przewozie? Mówi się, że ma być złożony wniosek i że komisja go rozpatrzy w ciągu iluś miesięcy, chyba trzech, i dobrze. Rzeczywiście, to nasze tutaj zabezpieczenie się, że w przypadku zakłóceń możemy interweniować na wolnym rynku i coś tam regulować w zakresie przewozu rzeczy, to ja – przyznaję szczerze – nie znajduję do tego podstaw w dyrektywie.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

Czy są dalsze pytania?

Bardzo proszę, pani senator Ferenc.

Senator Genowefa Ferenc:

Dziękuję bardzo pani przewodniczącej za udzielenie głosu.

Chciałabym właściwie kontynuować kwestię, o której mówił wcześniej pan senator Wielowieyski, a mianowicie, że w dyrektywie nie do końca znajdujemy uzasadnienie wprowadzenia takich ograniczeń. Ponadto argumentacja przedstawiciela resortu, że nawet Rada Legislacyjna nie dostrzegła niezgodności z konstytucją nie jest żadnym uzasadnieniem, niejednokrotnie bowiem mieliśmy już takie przypadki w Senacie. Uważam, że akurat dyrektywa nie powinna być podstawą do tego, że będziemy wprowadzali do ustawy niezgodne z konstytucją uprawnienia dla resortu. Dziękuję.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.
Bardzo proszę, pan senator Wittbrodt.

Senator Edmund Wittbrodt:

Muszę powiedzieć, że też mam poważne wątpliwości. Tutaj bowiem nie ma nawet mowy o tym, że to jest ograniczenie na jakiś czas. Nie zostało to wyartykułowane. Ta kwestia jest właściwie otwarta. Mówi się tylko o ograniczonym czasie, ale się nie doprecyzowuje, ile to może maksymalnie trwać. Dlatego, przy tym zastrzeżeniu, jest to niepokojące.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.
Proszę bardzo, pan senator Litwiniec.

Senator Bogusław Litwiniec:

Dziękuję bardzo, Pani Przewodnicząca.

Ja w tej samej kwestii, w obronie pięknej zasady wolnego rynku w przypadku konkurencji wolnej od wielkich monopolii, trustów i tego rodzaju struktur, gdzie może dochodzić do niewłaściwych, po prostu szkodliwych porozumień. Tutaj byłaby na tym najniższym poziomie konkurencja przewoźnika z przewoźnikiem, co, jak od dawna wiemy, służy jakości. Tego rodzaju konkurencja po prostu przydaje się społeczeństwu, bo eliminuje to, co gorsze. Dlaczego więc zostawiać sobie taką furtkę, że w przypadku nadmiernej podaży usług przewozowych minister może po prostu powiedzieć: nie, mniej, za dużo, ta konkurencja jest szkodliwa. Ja tutaj widzę po prostu jaskrawy przykład mieszania się w to, co ma doskonalić rynek. Oczywiście, mam na myśli rynek, tak jak już powiedziałem, wolny od wielkich trustów, które wprowadzają po prostu szkodliwe społecznie podziemne sformułowania.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo, Panie Senatorze.
Pan senator Mańkut, bardzo proszę.

Senator Władysław Mańkut:

Pragnę się włączyć do tych wypowiedzi, podbudowany trochę potrzebą wymiany poglądów. Faktycznie, jak można korzystając z różnego rodzaju przepisów, wpływać negatywnie na rozwój konkurencji, doświadczyłem poprzez rozmowy, poprzez próby wprowadzenia na Zalewie Wiślanym innego armatora. Chciał on uczestniczyć w przewozach niekoniecznie turystycznych, ale też, trzeba powiedzieć, trochę handlowych. To bowiem dotyczyło właśnie żeglugi do Obwodu Kaliningradzkiego. I tam właściwie przez cały rok nie mógł się przebić jeden z nowych armatorów, który chciał pływać, chciał przewozić, ponieważ wcześniej swoją pozycję zajął inny armator z Gdańska.

Wydaje mi się, że jest to przykład jak można właśnie w sposób prawny, korzystając z różnego rodzaju przepisów, nie dopuścić do uruchomienia konkurencji, która mogłaby wpływać tylko i wyłącznie pozytywnie na zakres i charakter tych usług. Dziękuję.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Panie Senatorze.
Pan senator Wittbrodt, proszę bardzo.

Senator Edmund Wittbrodt:

Mam pytanie do przedstawicieli resortu. Otóż w przypadku nadmiernej podaży usług mówimy od razu o zakłócaniu konkurencji. Tu bowiem jest właściwie mowa o poważnych zakłóceniach na rynku. Co się przez to rozumie? Czy to jest gdzieś doprecyzowane? Co to znaczy?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To wtedy jest to niebezpieczne. Jeżeli jest mowa o nadmiernej podaży, to rzeczywiście te wszystkie argumenty, które tutaj zostały przedstawione, są niezwykle istotne. I w tej sytuacji sprzeciwiałbym się takim zmianom.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Czy są jeszcze pytania? Czy państwo może mogliby po kolei wyjaśnić, co w praktyce kryje się pod określeniem: „poważnych zakłóceń na rynku usług przewozowych”? Jakich sytuacji ten opis dotyczy? Czy nadmierna podaż usług przewozowych dotyczy wszystkich przewoźników? Określonych przewoźników? Jednego? Jak mamy to rozumieć? Mówię w tej chwili o art. 1, w którym jest wprowadzony art. 9a. Końcówka tego przepisu stanowi, że to wszystko dzieje się w wyniku środków wcześniej podjętych przez Komisję Europejską na podstawie przepisów unijnych. Nie obawiałabym się zatem tu konkurencji, jeżeli będziemy wiązać środki podjęte przez Komisję Europejską z działalnością resortu. Komisja Europejska bowiem nie będzie działała na rzecz ograniczania konkurencji itd.

Najpierw jednak chciałabym usłyszeć, jaki jest związek pomiędzy tym pierwszym terminem: „poważne zakłócenia na rynku”, kiedy można według pana ministra działać, a działalnością Komisji i zalecanymi w tej materii środkami.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Dziękuję bardzo.

Wysoka Komisjo, postaram się ustosunkować do niektórych pytań. Na wstępie chciałbym zaznaczyć, że ani Ministerstwo Infrastruktury, ani właściwy minister, trywialnie mówiąc, nie rwie się do wydania tego rozporządzenia. Jesteśmy zaś zobowiązani przystosować prawo polskie do prawa unijnego, między innymi do dyrektywy nr 96/75.

Może ja się ustosunkuję do pytań czy zarzutów pań i panów senatorów. Co stanowi art. 7 tej dyrektywy? „W przypadku poważnych zakłóceń na rynku żeglugi śródlądowej Komisja, bez uszczerbku dla rozporządzenia Rady – tu chodzi jeszcze o EWG – z dnia 27 kwietnia 1989 r. w sprawie poprawy struktury żeglugi śródlądowej może – może, nie musi – na wniosek państwa członkowskiego podjąć właściwe środki, w szczególności środki, za pomocą których ograniczone zostanie każde dalsze podwyższenie zdolności przewozowych w przedmiotowym sektorze. Decyzja podejmowana jest zgodnie z procedurą ustanowioną”... – tu jest powołanie się na art. 8 ust. 2. Tu chodzi o czas, o co pytał senator Wittbrodt. Na jaki czas może być wprowadzona decyzja? „Decyzje podejmowane na mocy niniejszego artykułu, którego czas obowiązywania nie może przekroczyć czasu trwania zakłóceń na rynku, podawane są niezwłocznie do wiadomości państw członkowskich”. Tyle ta dyrektywa mówi o czasie.

Dyrektywa definiuje też, co to są poważne zakłócenia na rynku. Art. 1d stanowi mianowicie, że „poważne zakłócenie na rynku oznacza wystąpienie na rynku żeglugi śródlądowej problemów, które są specyficzne dla tego rynku, oraz które 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”.

Zapewniam, że absolutnie ta dyrektywa nie ogranicza w żaden sposób swobody żeglugi śródlądowej. Nie chcę czytać całości tej dyrektywy, ale ona w sposób szczególnie wyjaśnia najrozmaitsze wątpliwości i, że tak powiem, elementy wątpliwe. Dziękuję.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, czy mógłby nam pan powiedzieć, w jakim zakresie ograniczenia związane z poważnymi zakłóceniami na rynku, gdyby wystąpiły, mogą uderzać w polskich przewoźników? I czy pan jako minister może wówczas, stosując określone mechanizmy, zaradzić u nas tej sytuacji, czy też nie?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Jak mam być zupełnie szczerzy, to bardzo wątpię, czy ja czy też każdy kolejny mój następca wyda takie rozporządzenie. Niestety, żegluga śródlądowa stanowi u nas – czego żałuję – tylko fragment przewozów. Wozimy w ten sposób niecały 1% wszelkiego typu ładunków. Wątpię, żeby ta sprawa w ogóle dotknęła ministra właściwego do spraw transportu czy ministra infrastruktury. Jest to po prostu dostosowanie się do prawa unijnego. I w żaden sposób nie widzę zagrożenia dla przewoźników śródlądowych. Taka jest również opinia tego środowiska. Dziękuję.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Myślę, że gdyby było takie zagrożenie, to środowisko to byłoby tu dzisiaj licznie reprezentowane. Tymczasem z zaproszonych gości, którzy powinni być zainteresowani treścią tych przepisów, nie mamy właściwie nikogo, poza przedstawicielami resortu. Myślę więc, że nasze uwagi wynikają z ostrożności i rozwagi, z jaką chcemy podchodzić do przepisów unijnych. Jednocześnie obawiamy się, że reakcja ze strony resortu mogłaby, jak to było podnoszone, w czymkolwiek zakłócić, wpłynąć na politykę Unii Europejskiej, na politykę konkurencji i zasady określające tę konkurencyjność na naszym rynku.

W związku z powyższym nie wiem, czy będziemy dalej dyskutować?
Bardzo proszę.

Senator Edmund Wittbrodt:

Pani Przewodnicząca, może być tak, że skoro jest taka mała podaż usług, bo transport, żegluga śródlądowa są w bardzo małym stopniu rozwinięte, to tych obaw na razie nie ma. Potem, przy potrzebie ich rozwoju, ci, którzy są obecnie na rynku, mogą myśleć, że będą chronieni. Może być i tak.

Ja jednak zastanawiam się jeszcze nad zapisem art. 9a. Otóż w art. 9a znajduje się właśnie to wyszczególnienie: w przypadku wystąpienia poważnych zakłóceń... itd., w tym nadmiernej podaży usług przewozowych. I to właśnie wyróżnienie jest dla mnie niepokojące. To, że może być nadmierna konkurencja, jest bowiem jak gdyby wybite na pierwszy plan. Elementy, które są znane z innych sektorów, na przykład rolnictwa, a mianowicie ustalanie limitów itd., mogą zostać przeniesione i tutaj. Mnie niepokoi, że to jest właśnie tutaj wyszczególnione.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Rozumiem niepokój pana senatora, zwłaszcza że w definicji przytoczonej przez pana ministra o poważnych zakłóceniach rynku, art. 1 pkt d, tego uszczegółowienia nie ma. Ono więc zostało wprowadzone przez polskiego prawodawcę.

Bardzo proszę, Panie Senatorze.

Senator Bogusław Litwiniec:

Mam krótkie pytanie. Czy istnieje jakaś paralela tego tematu, dotyczącego transportu wodnego, z tym, co już wystąpiło, i to w dużym konflikcie, na drogach, na autostradach z przewozami kołowymi? Wiadomo, że istnieje konflikt naszych transportowców z transportowcami Niemiec, polegający właśnie na konkurencyjności naszych, tańszych po prostu, przewozów. Oczywiście, w konkurencji niektórzy słabsi, gorsi przewoźnicy nie przetrwają. Na tym ta konkurencja polega. I dzisiaj są na ten temat dość ostre konflikty międzynarodowe w obawie, że nasi przewoźnicy jakby, pozwolę sobie powiedzieć tak troszeczkę nieelegancko, zapędzą w róg na przykład przewoźników niemieckich czy hiszpańskich.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Myślę, że z kolei nasi przewoźnicy boją się przewoźników litewskich, którzy są jeszcze tańsi i mogą tak samo zachowywać się wobec nas jak my w stosunku do Niemców. Zostawiłabym sprawę przewozów lądowych. Jesteśmy, zgodnie z tekstem ustawy, przy żegludze śródlądowej. Mamy konkretną dyrektywę, do której dostosowujemy nasze prawo. W związku z tym powróćmy, jeżeli pan minister pozwoli, do pytania o tę definicję, o poważne zakłócenia rynku, na co zwracaliśmy uwagę. Skąd i dlaczego wprowadzili państwo sformułowanie o nadmiernej podaży usług przewozowych? Czy to rzeczywiście jest potrzebne? W dyrektywie bowiem nie ma tego sformułowania.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Szukamy odpowiedniego zapisu w dyrektywie.)

Mamy tutaj zapis o możliwości trwałej nadwyżki podaży nad popytem. Czy to jest tak przez państwa zmodyfikowana...

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Tak, lit d nadwyżkę podaży nad popytem interpretuje w ten sposób: „stwarzają przez to poważne zagrożenie dla stabilności finansowej”... itd. Jest to w art. 1 lit. d wspomnianej przeze mnie dyrektywy nr 96/75.

Przewodnicząca Genowefa Grabowska:

Dziękuję, Panie Ministrze.

My ją mamy przed sobą. Ciekawi tylko byliśmy, którą tutaj frazę państwo wpisali i jak został streszczony cel dyrektywy, definiujący poważne zakłócenie na rynku. Czy to wyjaśnienie państwa przekonuje? To jest po prostu przeniesienie do polskiego prawa stosunkowo starej dyrektywy, z listopada 1996 r. Dotyczy to, jak wskazał pan minister, a czego należy żałować, tak niewielkiej części naszych przewozów śródlądowych.

Czy państwo senatorowie chcą się jeszcze wypowiedzieć? Jeśli nie, to rozumiem, że nikt nie zgłasza poprawek.

W takim razie, kto z państwa będzie głosował za rekomendowaniem Senatowi tej ustawy? (4)

Kto z państwa jest przeciw? (1)

Kto się wstrzymał? (2)

Dziękuję bardzo.

Zamykam ten punkt porządku dziennego.

Sprawozdawcą, czego nie ogłosiłam, będzie pan senator Mańkut, który wyraził zainteresowanie tą ustawą. Dziękuję, Panie Senatorze.

Pozwolą państwo, że w tym momencie, poczynając od punktu piątego, poproszę o przewodniczenie pana senatora Kulaka.

Tutaj jeszcze w przypadku punktu piątego będziemy prosili o sprawozdawcę. W punkcie szóstym, do kodeksu pracy, zgłaszała się pani senator Ferenc. W związku z tym rozumiem, że będzie do końca obecna. Ja na dzisiaj państwu dziękuję.

(Przewodnictwo obrad obejmuje zastępca przewodniczącej Zbigniew Kulak)

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Czy są obecni przedstawiciele rządu do omawiania tej ustawy? Czy się zmienia ich skład?

(*Głos z sali: Wszyscy są obecni, Panie Senatorze.*)

Dziękuję bardzo.

Proponuję dosłownie pół minuty na uspokojenie zamieszania na sali. Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do rozpatrzenia punktu piątego dzisiejszego posiedzenia komisji: rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, druk sejmowy nr 2029 i 2064, druk senacki nr 507.

Proszę przedstawiciela rządu o wprowadzenie nas w istotę tej nowelizacji. Proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Dziękuję bardzo.

Wysoka Komisjo!

Najpoważniejszym powodem nowelizacji ustawy o transporcie drogowym jest konieczność ostatecznego zharmonizowania przepisów z uregulowaniami Unii Europejskiej. Nowelizacja tej ustawy jest szalenie ważna dla środowiska polskich przewoźników, chodzi mianowicie o wydanie licencji na przewozy do krajów Unii Europejskiej.

Zasadnicza konstrukcja przepisów o transporcie drogowym jest zgodna z przepisami Unii. Należy zmodyfikować niektóre kwestie, czyli po pierwsze, wzór licencji wspólnotowej na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób i rzeczy. Drugim elementem jest dokonana zmiana poprzez wprowadzenie nowego rozdziału 6a: „Świadectwa kierowcy”. Zostały w nim określone zasady i możliwości zatrudniania przez polskiego – zaznaczam: polskiego – przedsiębiorcę, wykonującego międzynarodowy transport drogowy rzeczy na podstawie licencji wspólnotowej, kierowcy będącego obywatelem innego państwa, czyli państwa nieczłonkowskiego. Chodzi, krótko mówiąc, o ochronę rynku. Świadectwo dla takiego kierowcy będzie udzielane na wniosek przedsiębiorcy wykonującego międzynarodowy transport drogowy na okres pięciu lat.

I to są dwie zasadnicze zmiany w nowelizacji ustawy o transporcie drogowym. Ta ustawa obowiązuje stosunkowo od niedawna. Weszła w życie w dniu 22 września. Ze względu na dostosowanie naszego transportu do transportu unijnego musimy tę ustawę nowelizować. Krótko mówiąc, chodzi o to, żeby nasi kierowcy już bez zezwoleń, uzyskując licencję europejską, mogli uczestniczyć w ruchu drogowym w krajach europejskich. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Czy Biuro Legislacyjne ma uwagi do tej ustawy?

Proszę bardzo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Dziękuję uprzejmie.

Panowie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Biuro Legislacyjne przedstawiło propozycję dwudziestu dwóch poprawek do ustawy. Jeżeli panowie przewodniczący pozwolą, będę je omawiał po kolei, tak jak zostały one przedstawione w części trzeciej opinii Biura Legislacyjnego pod tytułem „Propozycje poprawek”.

(*Senator Genowefa Ferenc: Czy można w sprawie formalnej?*)

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

W sprawie formalnej można.

Senator Genowefa Ferenc:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący, miałabym propozycję, ponieważ tych poprawek jest dużo, abyśmy przyjęli formułę, zgodnie z którą po każdej poprawce prezentowane byłoby stanowisko rządu i potem moglibyśmy głosować. Chodzi o to, żeby nie wracać jeszcze raz do tego samego. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

To jest o tyle dobry pomysł, że usprawniłoby to naszą pracę. Ale myślę, że równocześnie zaburzylibyśmy tok obrad, gdyby pojawiły się inne poprawki, które państwo senatorowie będą być może jeszcze zgłaszać. Tak że jeżeli tę procedurę mielibyśmy kontynuować, to może najpierw odbyłaby się debata między senatorami. Jeżeli zaś nie pojawią się inne poprawki, to wtedy dopiero głosowalibyśmy nad poprawkami Biura Legislacyjnego.

Wobec tego może otworzę dyskusję. Czy państwo senatorowie mają inne uwagi niż te, które zgłasza Biuro Legislacyjne, czy też pytania do przedstawicieli rządu? W tym momencie nie widzę zgłoszeń.

Ja miałbym jedno pytanie. W załączniku dodano zapis o wykonywaniu międzynarodowego transportu drogowego przez kierowcę niebędącego obywatelem państwa członkowskiego Unii bez wymaganego świadectwa kierowcy. I w tym przypadku jest kara w wysokości 1 tysiąca zł. Ale, moim zdaniem, ona jest nieproporcjonalna do kary, która w tym samym zestawieniu nie ulega zresztą zmianie i jest przejęta z poprzedniej wersji ustawy, za wykonywanie transportu drogowego taksówką w wysokości 3 tysięcy zł. Czy ta relacja jest rozsądna?

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Prosiłbym bardzo Wysoką Izbę, żeby do tego karomierza mogła ustosunkować się Inspekcja Transportu Drogowego. Jest z nami wiceszef i prosiłbym o zabranie głosu Tomasza Połcia.*)

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Połć:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Przyznam się, że to jest zupełnie nowy punkt w załączniku 1.1.10, dotyczący instytucji, którą wprowadzamy przepisami ustawy. Dotyczy to jednakże jak gdyby trosz-

kę innej materii. Nowa kara dotyczy wykonywania międzynarodowego transportu drogowego przez kierowcę niebędącego obywatelem państwa członkowskiego Unii. Sankcja zaś, o której pan przewodniczący raczył był wspomnieć, przywołana w punkcie 1.1.4, dotyczy wykonywania transportu drogowego taksówką w ogóle bez wymaganej licencji. A zatem jest to sytuacja, gdy ktoś w ogóle nie posiada uprawnień do tego, żeby taksówką kierować i zaczyna funkcjonować na rynku z naruszeniem tej normy. To jest sankcja, która istniała również na mocy starej ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym i jej wysokość nie była nigdzie kwestionowana.

Rozumiem, że momentem, który może skłaniać do polemik jest wysokość sankcji w proponowanym punkcie 1.1.10. Nam w trakcie prac nad tą ustawą, jeszcze w toku posiedzenia komisji sejmowej, wydało się, że ta wysokość jest najbardziej odpowiednia. Zyskała ona akceptację tak strony społecznej, jak i posłów Komisji Infrastruktury. Sprawa, wydaje mi się, jest oczywiście otwarta i pozostaje w gestii pań i panów senatorów. Wydaje mi się jednak, że ta kwestia nie budziła większych zastrzeżeń.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

To znaczy moje wątpliwości budzi relacja między tą taksówką a transportem międzynarodowym. My w Senacie nie mamy prawa przy nowelizacji ustawy ingerować w zapisy ustawy, które nie ulegają zmianie. W związku z tym te 3 tysiące zł musiałyby w przypadku taksówki pozostać. W tym momencie nasze kompetencje Senatu są zamknięte. Moglibyśmy jednak dyskutować ewentualnie na temat zmiany tego 1 tysiąca zł. Ale skoro jest to sprawa przemyślana... Ja tylko po to postawiłem ten problem, żeby sprawdzić, czy się to w jakiś sposób nie przemknęło wbrew uwadze.

Czy są inne uwagi państwa senatorów? Nie ma.

Wracamy w takim razie do pomysłu omawiania poprawek zgłoszonych przez Biuro Legislacyjne. Tylko że w tym momencie bardzo bym prosił o przywołanie pana senatora Wielowieyskiego, gdyż inaczej nasz pomysł byłby, niestety, niewykonalny.

Proszę bardzo, przedstawiciel Biura Legislacyjnego.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Dziękuję uprzejmie.

Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Propozycja pierwsza, zamieszczona w części trzeciej opinii pod tytułem „Propozycje poprawek”, dotyczy art. 32a w brzmieniu nadanym przez ustawę. Stanowi on, 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 i Szanownych Państwa na zwrot następujący: „jeżeli nie jest on obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej”. To sformułowanie zostało błędnie odniesione do przedsiębiorcy mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i jest zapewne wynikiem oczywistej omyłki, gdyż kryterium obywatelstwa dotyczy kierowcy, nie zaś przedsiębiorcy. Z jed-

nej strony wynika to z odpowiedniego rozporządzenia Rady Unii Europejskiej, z drugiej zaś strony chciałabym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji na omawiane przed chwilą kary pieniężne. Tam prawidłowo posłużono się sformułowaniem: „wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego przez kierowcę niebędącego obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej”. W związku z tym sformułowanie: „jeżeli nie jest on obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej” powinno zostać w art. 32a skreślone. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję.

Widzę akceptację strony rządowej gestem, ale może poproszę słowem.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:* Panie Przewodniczący, prosiłbym, żeby się do tego tematu ustosunkował dyrektor Departamentu Transportu Drogowego, pan Maciej Wroński. Troszeczkę bowiem poszliśmy na skróty.)

Proszę bardzo.

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

Szanowny Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie! Szanowni Państwo!

Jak najbardziej uwaga Biura Legislacyjnego Senatu jest słuszna. Biuro Legislacyjne bardzo cenne uwagi złożyło również w części 2 – „Uwagi szczegółowe”. Prosiłbym jednak o rozwinięcie tych uwag. Chcielibyśmy bowiem po prostu do nich się odnieść. Generalnie większość z nich jest zasadna i akceptujemy je. Chcieliśmy zwrócić uwagę pań senator i panów senatorów właśnie na problemy podniesione przez Biuro Legislacyjne Senatu.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

My tak właśnie chcemy procedować. Punkt po punkcie będziemy omawiać poprawki, za każdym razem pytając państwa o opinię i następnie głosując nad poprawką. Chciałbym jeszcze też uczynić gest w stosunku do Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej, którego przedstawiciel, o ile się nie mylę, zasiada między nami. Umówmy się może w ten sposób, że gdyby w którymś momencie państwo zadeklarowali chęć zabrania głosu, to oczywiście tego głosu udzielię, ale nie będę pytał o to przy każdej z tych dwudziestu pozycji.

A zatem państwo akceptują zmianę, którą proponuje Biuro Legislacyjne.

Moglibyśmy przystąpić w tym momencie do głosowania, ale jednak nie możemy z powodu braku kworum.

Przejdźmy więc do następnego punktu i za chwilę wrócimy do poprawki pierwszej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Propozycja poprawki drugiej ma charakter doprecyzowujący. Pragnę zwrócić uwagę Wysokiej Komisji na art. 32b ust. 4 pkt 2, który stanowi, że wniosek przedsię-

biorcy, posiadającego licencję na międzynarodowy transport drogowy rzeczy, o wydanie świadectwa kierowcy powinien zawierać imię i nazwisko, datę i miejsce urodzenia oraz obywatelstwo kierowcy potwierdzone dokumentem tożsamości. Sformułowanie to sugeruje, że dokument tożsamości powinien zostać dołączony do wniosku. Tymczasem chodzi tutaj o dołączenie kserokopii dokumentu tożsamości, zważywszy na fakt, że wniosek nie musi być składany osobiście. W związku z tym wydaje się, że poprawka ta doprecyzowuje ten przepis. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.
Proszę bardzo o zabranie głosu stronę rządową.

**Pełniący Obowiązki Zastępcy Dyrektora
Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

Jeśli można, Panie Przewodniczący, jedno słowo wyjaśnienia.

Oczywiście propozycja Biura Legislacyjnego jest słuszna. Zauważam tylko, że w tym momencie ten zapis powinien się znaleźć nie w ust. 4 art. 32b, tylko w ust. 5. Do wniosku dołącza się – i tu jest wykaz dokumentów – kserokopię licencji i byłaby tu, tak jak zaproponowało Biuro Legislacyjne, potwierdzona kserokopia dokumentu tożsamości.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę o chwilę na zastanowienie.
Proszę bardzo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

W takiej sytuacji, Wysoka Komisjo, zważywszy na słuszną uwagę pana dyrektora, należałoby skreślić w ust. 4 w pkt 2 sformułowanie: „potwierdzone dokumentem tożsamości”. Wydaje się bowiem, że dołączenie pktu 3 czyniłoby zadość tej interpretacji, która została przedstawiona.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.
Myślę, że jest to kompromis. Państwo to potwierdzają. Możemy iść dalej. Wrócimy do tego, oczywiście, podczas głosowania.
Proszę o referowanie propozycji trzeciej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Propozycja poprawki trzeciej powinna być rozpatrywana łącznie z propozycją poprawki czwartej. Art. 32b ust. 6 stanowi, że: „przepisy art. 14 ust. 1 i art. 16 stosuje się odpowiednio”.

Chciałbym zwrócić uwagę na dwa problemy. Po pierwsze, nie ma określenia zakresu spraw, do których należy stosować przepisy art. 14 ust. 1 i art. 16. Po drugie, chciałbym zauważyć, że – zgodnie z zasadami techniki legislacyjnej – nie należy czynić odwołań do przepisów, które już zawierają odwołania. Powstaje bowiem problem, czy w przypadku odesłania do przepisu, który zawiera odwołanie do następnego przepisu, ów następny przepis ma również zastosowanie czy też nie. A ustawa o transporcie drogowym, niestety, jest pełna kaskadowych odesłań.

W związku z tym zaproponowaliśmy odpowiednią formułę tak, ażeby ust. 6 brzmiał w sposób następujący: „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”. Dodany zaś do art. 32b ust. 7 brzmiałby w ten sposób: „Do wygaśnięcia świadectwa kierowcy stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące wygaśnięcia licencji”. Dziękuję.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Strona rządowa w pełni akceptuje te poprawki.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Trochę jest dla mnie niejasne językowo określenie: „wygaśnięcie świadectwa kierowcy”. Czy tu nie trzeba by uściślić, o jakie świadectwo chodzi?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, chodzi tutaj o to świadectwo kierowcy, które jest statutowane w dodawanym rozdziale 4a. Sformułowanie „wygaśnięcie” jest pojęciem prawnym i, niestety, nie możemy tutaj stosować żadnego innego synonimu.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dobrze.

Jest akceptacja i możemy przystąpić do głosowania nad pierwszą propozycją, która została już omówiona. Strona rządowa ją akceptuje i praktycznie nie było kontrowersji.

Kto jest za przyjęciem poprawki pierwszej?

Dziękuję bardzo.

Jednogłośnie za, 6 senatorów jest za przyjęciem poprawki.

Poprawka druga.

Kto jest za przyjęciem poprawki drugiej w zmodyfikowanej już, uzgodnionej wersji kompromisowej? (6)

Poprawka przyjęta jednogłośnie. Dziękuję.

I teraz łączne głosowanie nad poprawką trzecią i czwartą.

Kto jest za? (6)

Jednogłośnie za. Dziękuję bardzo.

Proszę o zreferowanie poprawki piątej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka piąta dotyczy tego samego problemu, o którym wspomniałem wcześniej, tyle tylko, że problem ten dotyczy art. 32c ust. 3. Mowa jest tutaj o stosowaniu odpowiednich przepisów do kontroli wydanych świadectw kierowcy przez ministra właściwego do spraw transportu. W związku z tym przyjęcie poprawki piątej byłoby swoistą, naturalną konsekwencją przyjęcia poprawek trzeciej i czwartej. Dziękuję.

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

Akceptujemy tę poprawkę.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Państwo senatorowie nie mają uwag.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (6)

Poprawka została przyjęta jednogłośnie. Dziękuję.

Poproszę o zreferowanie poprawki szóstej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka szósta ma charakter jedynie legislacyjny, a mianowicie w związku z tym, że sformułowanie: „polskie organizacje o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszające międzynarodowych przewoźników drogowych” występuje po raz pierwszy w art. 26 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym, a następne przepisy na zasadzie odesłania posługują się tym odwołaniem do art. 26 pkt 2, należy tę samą technikę zastosować w art. 1 w pkt 7, który dotyczy art. 41 ustawy o transporcie drogowym. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę bardzo o opinię.

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

Z przykrością informuję, że akurat w tym przypadku nie możemy się zgodzić ze stanowiskiem Biura Legislacyjnego, ponieważ art. 26 pkt 2 odnosi się tylko do jednej grupy organizacji przewoźników międzynarodowych. Mamy bowiem zarówno przewoźników, którzy zajmują się przewozem towarowym, jak i przewozem osób. Dlatego ogólne sformułowanie w tym wypadku jest bardziej zasadne.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Czy miałby pan mecenas wolę ustosunkowania się?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Tak.

Wysoka Komisjo, w art. 26 pkt 2 używane jest sformułowanie: „polskie organizacje o zasięgu ogólnokrajowym, zrzeszające międzynarodowych przewoźników drogowych”. Przy tym, tak jak już powiedziałem, kolejne przepisy ustawy nie powtarzają tego sformułowania, lecz jedynie posługują się odesłaniem do art. 26 pktu 2, oczywiście w kontekście tego przepisu, który to odesłanie statuuje. Nic się nie stanie, jeżeli obecna redakcja przepisu art. 41 zostanie zachowana, tym niemniej stosowana konsekwentnie technika legislacyjna zostanie przełamana. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Strona rządowa, proszę bardzo.

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

Szanowny Panie Mecenasiu, art. 26 mówi o transporcie drogowym osób. Proszę jednak zwrócić uwagę, że w innym kontekście organizacje – i są to inne organizacje – są przywoływane w art. 32 pkt 2. Dlatego mimo wszystko bezpieczniejszym dla nas sformułowaniem jest po prostu odwołanie się wprost do konkretnego podmiotu. Rozumiem, że chodzi o zachowanie pewnej konwencji. Później jednak będą problemy interpretacyjne, szczególnie, że zgodnie z techniką legislacyjną przywoływanie konkretnych przepisów nie jest najszcześniejszym pomysłem, jeżeli można użyć sformułowania wprost, odnoszącego się do konkretnego podmiotu.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, nie chciałbym przedłużać tego wątku polemicznego. Mogę tylko jedynie zwrócić uwagę na to, że przepis, o którym mówimy odsyła również do art. 17 ust. 2, do którego także odsyła art. 26 pkt 1. Wydaje się więc, że zostałaby tutaj zachowana pewna konsekwencja. Ale, oczywiście, głos należy do Wysokiej Komisji.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę państwa, rozstrzygniemy to w ten sposób, że każda z tych poprawek i tak formalnie powinna być firmowana przez kogoś z senatorów. Czy ktoś z państwa senatorów chce przejąć poprawkę szóstą jako swoją?

Pani senator Ferenc zgłasza taką wolę. Wobec tego będziemy nad nią musieli głosować. Oczywiście, nie zamykam jeszcze dyskusji.

Proszę bardzo, jeżeli przedstawiciele rządu chcą jeszcze coś dodać, to bardzo chętnie wysłuchamy.

Proszę bardzo.

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

Art. 17 nie odnosi się do różnych podmiotów, tak jak to mamy w art. 26 i art. 32. On po prostu mówi o jednym konkretnym podmiocie. Tak, że mimo wszystko to powołanie stanowi zasadniczą różnicę. Tutaj mamy do czynienia z różnymi organizacjami przewoźników. Jeżeli zaś powołamy się tylko na art. 26, to chcąc zachować w tym powoływaniu się konwencję, trzeba by było konsekwentnie odnieść się do tych podmiotów, o których mowa w art. 26 i 32. A nie jest to chyba najszcześniejszym pomysłem.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

To już możemy przystąpić do głosowania.

Kto jest za przyjęciem poprawki szóstej?

Kto jest przeciwny?

Kto się wstrzymał od głosu?

3 osoby za, 1 – przeciw, 2 wstrzymały się od głosu.

W związku z tym poprawka, mimo wszystko, została przyjęta. Ale myślę, że do czasu debaty plenarnej mamy jeszcze szansę zastanowić się...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie, nie, tego słowa nie używam. Jednakże myślę, że po prostu chętnie w kulisach jeszcze przedyskutujemy to z przedstawicielami rządu.

Proszę o zreferowanie poprawki siódmej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka siódma zmierza do dodania wymaganych przez art. 92 ust. 1 konstytucji wytycznych dotyczących treści rozporządzenia. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Jesteśmy za.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę bardzo, kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawki siódmej? (6)

Dziękuję bardzo. Poprawka została przyjęta jednogłośnie.

Proszę o referowanie poprawki ósmej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka ósma dotyczy art. 44 ust. 1b w brzmieniu nadanym przez ustawę. Chciałabym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji, że jeżeli art. 41 ust. 4 daje ministrowi

właściwemu do spraw transportu możliwość upoważnienia na określonych warunkach określonych podmiotów do pobierania opłat za czynności administracyjne wymienione w ustawie, to konsekwencją dokonania tej zmiany powinno być również nadanie w art. 44 ust. 1b w zdaniu wstępnym odniesienia do powołanego przeze mnie przepisu. Innymi słowy, art. 44 ust. 1b nie powinien odnosić się tylko i wyłącznie do jednostki, o której mowa w art. 17 ust. 2, ale również do polskich organizacji o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszających międzynarodowych przewoźników drogowych, o których mowa w art. 41 ust. 4 w brzmieniu nadanym przez ustawę. Dochodzimy bowiem do sprzeczności norm, z których jedna upoważnia określony podmiot – jeżeli taka będzie wola ministra transportu – do pobierania opłat, nie daje natomiast mu, w przeciwieństwie do drugiego podmiotu, prawa do pobierania określonej prowizji. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę bardzo, przedstawiciel rządu.

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

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie! Szanowni Państwo!

Zaproponowana przez Biuro Legislacyjne Senatu poprawka nie ma charakteru formalnego, ale merytoryczny, zmienia w ogóle zasady funkcjonowania wydawania tych dokumentów. Dlaczego? Jednostka wymieniona w art. 17 ust. 2 musi się po prostu sama sfinansować. Organizacje natomiast, o których mowa, są przede wszystkim organizacjami non-profit, działającymi w imieniu swoich członków przewoźników na ich rzecz. I w związku z tym mają one tutaj po prostu inne prowizje, mniejsze, wskazane w art. 44 ust. 1. Ze względów merytorycznych jesteśmy po prostu przeciwni tej poprawce.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

I to w sposób bardzo jednoznaczny.

Proszę bardzo, wysłuchamy jeszcze drugiego głosu.

Specjalista w Departamencie Gospodarki Narodowej w Ministerstwie Finansów Joanna Wójcik:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Joanna Wójcik, Ministerstwo Finansów.

Oczywiście, jak najbardziej popieram wypowiedź przedstawiciela resortu, dlatego że ta zmiana jest ewidentnie merytoryczna. Generalnie to, o co chodziło panu legislatorowi, jest zapewnione w zmianie ustawy z 23 lipca o zmianie ustawy o transporcie drogowym. W ust. 1 to odwołanie, o którym pan legislator wspomina, jest ujęte i tym jednostkom przysługuje prowizja od 7% do 10%. Tej konkretnej natomiast jednostce, która jest określona w tej zmianie – w art. 44 ust. 1b, ma przysługiwać prowizja do 14%. I takie było postanowienie rządu i tak jest w druku sejmowym. A te organizacje mają prowizję od 7% do 10% i to jest zapewnione we wcześniejszej zmianie ustawy o transporcie drogowym. Tak, że tutaj chyba doszło do pewnego, że tak powiem,

rozejścia się samych ustępów. Ale, jak mówię, ta prowizja jest ujęta, tylko że w ust. 1. W ust. 1b natomiast powinna być tylko i wyłącznie prowizja dla jednostki określonej w art. 17 pkt 2. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.
Proszę bardzo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, oczywiście dotykamy rozwiązania merytorycznego, ale chciałbym zwrócić uwagę na zagadnienie równości podmiotów. Jeżeli mamy do czynienia z sytuacją, w której te same czynności wykonywane są przez podmioty podobne, z których jeden otrzymuje prowizję w wysokości do 14%, a drugi prowizję mniejszą, to powstaje uzasadnione pytanie o konstytucyjnie uzasadnione kryterium dokonywania tego rodzaju różnicowania. W związku z tym taka właśnie jest opinia Biura Legislacyjnego.

(Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak: Czynności są identyczne?)

Chodzi po prostu o sytuację, w której wykonywane są czynności administracyjne przez określone podmioty, jeżeli te podmioty zostają upoważnione przez ministra właściwego do spraw transportu. Możemy więc na gruncie omawianej regulacji mieć do czynienia z taką sytuacją, w której do wykonywania określonych czynności będzie upoważniona zarówno jednostka określona w art. 17 ust. 2, jak również organizacja lub organizacje o zasięgu ogólnokrajowym, zrzeszające międzynarodowych przewoźników drogowych. I pierwszy podmiot będzie otrzymywał wyższą prowizję, drugi zaś niższą, mimo że będzie wykonywał te same czynności.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Zrobiło się ciekawie.
Proszę bardzo, czy strona rządowa chce jeszcze polemizować?
Proszę bardzo.

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

Panie Przewodniczący! Panowie Senatorowie!

W tej sytuacji opinia legislatora jest daleko idąca i nieprawdziwa – zaraz wytłumaczę, dlaczego – ponieważ to nie są te same czynności. Organ czy instytucja, o której tu mówimy, w art. 17 jest zobowiązana do dokonania zamówienia druku, pokrycia kosztów związanych z drukiem, prowadzenia centralnego rejestru dotyczącego na przykład świadectw wydawanych dla kierowców spoza krajów Unii. To są wszystkie koszty. Ponosi więc o wiele większe koszty. Jest to, mówiąc wprost, jednostka, która musi się sama utrzymać. Jest to gospodarstwo pomocnicze, które nie ma na celu realizowania zysków, ale musi się ze swojej działalności opłacić. Jeżeli nie, to budżet państwa byłby zmuszony do zapewnienia funkcjonowania może nie tej, lecz innej jednost-

ki, ale również pokrycia kosztów z tym związanych. A więc nie można tu mówić o tym, że to są te same funkcje. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję.
Pani senator Ferenc, proszę.

Senator Genowefa Ferenc:

Dziękuję bardzo.
Moje pytanie chciałabym skierować do mojego przedmówcy. Jeśli mógłby pan określić, jakiego rzędu kwoty będą w jednym i w drugim przypadku? Dziękuję. Chodzi oczywiście o szacunkowe dane.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Chodzi o kwoty tych kosztów? Czy można je podać?
Proszę bardzo.

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

Pani Senator, chodzi o koszty dotyczące zaświadczenia dla kierowców. Ustaliliśmy kwotę nie wyższą niż 10 euro, czyli to jest odpowiednik 45 zł. To jest kwota minimalna. Sam koszt druku jednego egzemplarza jest to mniej więcej rząd sumy 2 zł, ponieważ ten druk musi być zabezpieczony odpowiednimi technikami. On prawdopodobnie będzie wykonywany w PWPW. Chcę powiedzieć, że utrzymanie systemu centralnej ewidencji jest też dość kosztowne. Mimo, że system nie przynosi dochodów, musi być on cały czas utrzymany, gdyż taki obowiązek spoczywa na tej jednostce. To był minimalny koszt, jaki w tej kwestii przyjęliśmy. Biuro obsługi transportu międzynarodowego będzie otrzymywało z 45 zł 14% na utrzymanie całego systemu. Naprawdę, nie są to duże pieniądze. Zresztą Ministerstwo Finansów czuwa nad tym, żeby te pieniądze przeznaczone były tylko na utrzymanie tej instytucji.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę, Pani Senator. Chciałbym jednak skończyć jedną myśl.

Senator Genowefa Ferenc:

Jeśli można... Jestem zaskoczona, że akurat przyjęliście kurs 4,50 zł zamiast 4,25 zł, który jest przyjmowany w budżecie. Chodzi mi o kurs euro.

(Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak: Prawie 4,80 zł.)

Nie, nie. W budżecie przyjęto 4,25 zł.

(Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak: Tak, tak, ale aktualnie dzisiaj w kantorze...)

W związku z tym, jaką przewidujecie tutaj różnicę wynikającą z kształtowania się kursu? Generalnie, uważam, że przyjmujemy w bardzo wielu ustawach, niestety, zbyt zawyżone koszty, co powoduje dodatkowe obciążenie dla gospodarki. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę bardzo, najpierw pani sygnalizowała wolę wypowiedzenia się.

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

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Chcę jeszcze, po pierwsze, zwrócić zasadniczą uwagę na kształt tej poprawki. Z tej poprawki wypada w ogóle sformułowanie: „nie wyższe niż 14%”. Chodzi o prowizję od opłat. Chcę podkreślić, że stanowisko Ministerstwa Finansów, które zostało potem przyjęte przez Radę Ministrów, od początku określało tę graniczną wysokość na nie więcej niż 14%. Miało to za zadanie zapewnić samofinansowanie się Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego, gospodarstwa pomocniczego Ministerstwa Infrastruktury. Miało to zapewnić samofinansowanie się bez zysku. Chodziło o to, aby takie gospodarstwo pomocnicze spełniało swoje wszystkie wymagane prawem zadania, ale żeby nie wiązało się to z dodatkowymi wydatkami z budżetu państwa.

Generalnie podstawowym zapisem ust. 1a jest właśnie wysokość prowizji: „nie więcej niż 14%”. Przyjęte to było, jak mówię, po długich negocjacjach z Ministerstwem Finansów. Ministerstwo Infrastruktury wykazało się dużą dozą współpracy z nami. Ewidentnie wykazało jakie pieniądze i na co są potrzebne, w którym momencie nastąpi samofinansowanie się. Bardzo bylibyśmy wdzięczni za nieodchodzenie od tej koncepcji, która naprawdę już była przepracowana, między innymi na obradach rządu. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

No tak, ale teraz jesteśmy na obradach Senatu.
Proszę bardzo, pan senator Wittbrodt.

Senator Edmund Wittbrodt:

Tylko ad vocem. Nie wiem, gdzie pani przeczytała, że jest usuwana wysokość prowizji 14%. Proszę dokładnie przeczytać poprawkę. Ten fragment zostaje. Zastępowany jest zaś fragment: „jednostka, o której mowa w artykule, otrzymuje”. Reszta zapisu zostaje. Wobec tego to, o czym pani cały czas w tej chwili mówiła, nie wchodzi w rachubę.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

To co, ustaliliśmy?
Pani senator Ferenc.

Senator Genowefa Ferenc:

Jeszcze chciałabym zwrócić, Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, uwagę na różnicę w wypowiedziach między resortem finansów a resortem infrastruktury. Resort finansów, tak jak w ustawie, używa określenia: „do 14%”, resort infrastruktury natomiast posługuje się określeniem: „14%”. Określenie: „do 14%” oznacza, że równie dobrze może to być 9% i 10%. Resort infrastruktury zaś mówi, że to ma być 14%. Gdyby przedstawiciel resortu infrastruktury mógł określić, do jakiej wielkości przymerzano się w pierwotnym etapie.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę bardzo.

**Pełniący Obowiązki Zastępcy Dyrektora
Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

Jeśli można, Panie Przewodniczący i Pani Senator, wyjaśniam, że stawka zostanie oczywiście określona w rozporządzeniu. W ustawie jest określona granica, maksymalny pułap, do którego ta stawka może być określona. Konkretnie wysokość ta zostanie określona w rozporządzeniu wydanym wspólnie przez ministra infrastruktury i ministra finansów.

(Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak: No, tak, ale czy zakładacie państwo, że to będzie 14%? Czy też nie?)

W tej chwili pan dyrektor użył pewnego skrótu myślowego, mówiąc konkretnie o 14%. W ustawie jest napisane: „nie więcej niż 14%”.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Powtarzam jednak to, co mówi pani senator: „nie więcej niż 14%”, to jest też 1, 2, 3, 4%. Państwo na pewno zamierzacie wydać rozporządzenie i macie jakieś przemyślenia na ten temat.

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

Jeśli można, Panie Przewodniczący.

Oczywiście, to może być w ostateczności nawet 1%. Założenie jest takie, żeby wydatki związane z obsługą i z wydaniem tych dokumentów po prostu się bilansowały. Suma wpływów pochodzących z opłat musi być przez to gospodarstwo pomocnicze wykorzystana na wydawanie tych dokumentów. Jeżeli będzie inny kurs euro i będą mniejsze koszty, to ta kwota będzie oczywiście mniejsza. Tutaj w wypowiedzi pan dyrektora Michalskiego, za co chcę przeprosić panią senator, pana przewodniczącego, nastąpił po prostu pewien skrót myślowy, stąd akurat było użyte pojęcie 14%. Jaka będzie ostateczna wysokość tych opłat, to będzie wynikało z konkretnych kalkulacji.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dobrze.

Pani Senator, proszę bardzo.

Senator Genowefa Ferenc:

Dziękuję bardzo.

W świetle tego, co pan mówi, chciałabym się, Panie Przewodniczący, po prostu dowiedzieć od przedstawiciela resortu, jaki w tej chwili – w momencie, kiedy będzie wydawane rozporządzenie – przewiduje się procent? Chyba są jakieś kalkulacje.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Jaka jest kalkulacja na dzisiaj?

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

Takiej kalkulacji, jaki będzie procent dzisiaj, nie dokonaliśmy, z tego względu, że nie istnieje taka potrzeba.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

No dobrze. Chyba do niczego więcej nie dojdziemy w tej dyskusji. Oczywiście, można, ale po prostu zmierzam już w kierunku zakończenia tej kwestii.

Senator Genowefa Ferenc:

Panie Przewodniczący, wyrażam tylko swoje stanowisko. Ubolewam nad tym, że takiej kalkulacji na dzień dzisiejszy nie sporządzono. Uważam, że ona powinna być w momencie przedstawiania przepisów sporządzona. Dotyczy to kosztów. Większość przepisów będzie wchodziła w życie 1 maja przyszłego roku, wypadłoby więc mieć na tym etapie kalkulację. Należy tylko ubolewać nad tym, że takich informacji nie możemy uzyskać. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Jeszcze pani z Ministerstwa Finansów, proszę.

Specjalista w Departamencie Gospodarki Narodowej w Ministerstwie Finansów Joanna Wójcik:

Dziękuję bardzo.

Chciałabym pomóc Ministerstwu Infrastruktury. Kalkulacja była przedstawiona na etapie zmiany ustawy o transporcie drogowym, która właśnie została 23 lipca przyjęta. Wtedy właśnie weszła zmiana dotycząca tych 14%. To była kalkulacja przeprowadzona jeszcze w końcu roku 2002. Taki był proces legislacyjny. Wtedy ustawa była

przedłożona Sejmowi. I wtedy, na etapie tej kalkulacji, było wyliczone to zero, non profit funkcjonowania BOTM. Ustawa miała wejść w życie od 1 stycznia 2003 r. Niestety, proces legislacyjny przedłużył się. W tym momencie BOTM jest w jeszcze gorszej sytuacji niż wynikało to z wyjściowych obliczeń dotyczących zmiany ustawy o transporcie drogowym. Ponad pół roku przesunęło się wejście w życie ustawy, a przez to możliwość zapewnienia większej prowizji dla BOTM. Mogę tylko tyle powiedzieć, że w tym momencie być może jest gorzej niż wynikało to z obliczeń u końca 2002 r. Obliczenia jednak jak najbardziej były Ministerstwu Finansów przekazane. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Mamy rozstrzygnąć przyjęcie, albo nie, propozycji poprawki ósmej. Proponowałbym zatem następujący ruch: czy ktoś z państwa senatorów wyraża wolę przejęcia tej poprawki jako swojej? Jest taka wola. Dobrze. Nie mamy kworum, przejdziemy wobec tego znowu krok dalej i potem cofniemy się do poprawki ósmej, nad którą byłoby już tylko głosowanie. Nie ma uwag na temat procedury? Dobrze.

Proszę bardzo o zreferowanie poprawki dziewiątej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka dziewiąta ma jedynie legislacyjny charakter. W związku z tym, że do art. 46 dodano ust. 1b, zachodzi konieczność zmiany redakcji w art. 46 ust. 2, zgodnie z którym: „wpływy uzyskane z innych opłat niż wymienione w ust. 1 i 1a stanowią odpowiednio dochód właściwego organu samorządu terytorialnego lub budżetu państwa”. Sformułowanie: „w ust. 1 i 1a” należy zastąpić sformułowaniem: „w ust. 1 – 1b”, co jest logiczną konsekwencją dodania do omawianego artykułu ust. 1b. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Strona rządowa, proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Zgadzamy się z tą poprawką.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Proszę o zreferowanie poprawki dziesiątej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka dziesiąta dotyczy art. 1 pkt 9a. Chciałbym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji na to, że zgodnie z aktualnym brzmieniem art. 47 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi w drodze rozporządzenia wysokość opłat za czynności administracyjne, o których mowa w art. 41 ust. 1, a także wysokość opłat za egzaminowanie oraz za wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych.

Do art. 47 ust. 1 dodany został pkt 3, który upoważnia ministra do określenia wysokości opłaty za wydanie świadectwa kierowcy. Rodzą się tutaj dwa problemy. Po pierwsze, dodanie pktu 3 jest niepotrzebne i nielogiczne dlatego, że jeżeli wydanie świadectwa kierowcy stanowi jedną z wielu czynności administracyjnych, o których mowa w art. 41 ust. 1, to nie ma sensu dodawać pktu 3, zważywszy na wspomnianą już przeze mnie redakcję pktu 1. Po drugie, chciałbym zwrócić uwagę, że istnieje konieczność określenia wysokości opłat nie tylko za wydanie świadectwa kierowcy, ale również z tytułu zmiany świadectwa kierowcy oraz wydania wtórnika świadectwa kierowcy, co wynika z dodanego do art. 41 w ust. 1 pktu 7, który tak właśnie statuuje te czynności administracyjne. Dlatego też lit. a należy po prostu skreślić. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.
Strona rządowa?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Zgadzamy się z tą poprawką.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.
Proszę o referowanie poprawki jedenastej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka jedenasta dotyczy tak naprawdę nie tyle art. 96a ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, ile art. 14 ust. 4 ustawy o transporcie drogowym, który został uchylony przez art. 1 pkt 3. Art. 14 ust. 4 stanowi, że w przypadku zmiany licencji polegającej na zmianie wykazów numerów rejestracyjnych pojazdów samochodowych przedsiębiorca jest obowiązany zwrócić te wypisy w odpowiednim terminie. W związku z tym, że ta norma zostaje uchylona, istnieje konieczność modyfikacji przepisu karnego, a w związku z tym konieczność zmiany redakcji art. 96a ust. 1. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę bardzo o opinię strony rządowej.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Zgadzamy się również z tą poprawką.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.
Proszę o referowanie poprawki dwunastej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka dwunasta dotyczy dość niezrozumiałego uregulowania w art. 1 pkt 11a. Otóż, zgodnie z przedłożeniem rządowym, w związku z przyjmowanymi zmianami, należało uchylić w katalogu kar pieniężnych karę usytuowaną w załączniku, w tabeli, w liczbie pojedynczej 1.1.3. Chodziło więc o wykonywanie transportu drogowego bez posiadania w pojeździe wymaganego wypisu z wykazu numerów rejestracyjnych w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy. Było to logiczną konsekwencją wcześniej przyjętych rozwiązań. Jednakże Sejm dokonał również uchylecia następujących kar pieniężnych: pierwsza, wykonywanie transportu drogowego taksówką z naruszeniem warunków określonych w licencji, co jest bez żadnego związku z ustawą; druga, przejazd w ramach przewozu na potrzeby własne pojazdem prowadzonym przez osobę niebędącą przedsiębiorcą lub pracownikiem przedsiębiorcy, co jest również bez żadnego związku z omawianą ustawą; oraz trzecia, kary pieniężnej sformułowanej w tabeli w liczbie pojedynczej 1.11.3, a więc skrócenie przerwy w czasie jazdy przy wykonywaniu transportu drogowego lub przewozu na potrzeby własne, co jest wręcz totalnie niezwiązane z ustawą. Sejm przy tym zupełnie nie zmienił przepisów dotyczących omawianych kwestii. Wydaje się więc, że wprowadzenie tej zmiany przez Sejm jest zupełnie niezrozumiałe i niepoprawne legislacyjnie.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Pozwolę sobie tutaj użyć określenia, które przy zupełnie innych ustawach też już używaliśmy, mianowicie to jest taka wrzutka – przy okazji, pod pretekstem itd.

Proszę bardzo o wypowiedź stroną rządową.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: Prosiłbym, żeby do tego punktu ustosunkowała się Inspekcja Transportu Drogowego.*)

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Połęcz:

Dziękuję.

Raz jeszcze Tomasz Połęcz, zastępca głównego inspektora transportu drogowego.

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie! Szanowni Państwo!

Przyznam się, że nie będę polemizował tutaj z głosem pana mecenasa w kontekście dostosowania polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej, w kontekście tych nowelizacji. Nie jestem jednak w stanie podzielić tej opinii w przedmiocie braku uzasadnienia normatywnego dla tych regulacji. Chcę tylko państwu wskazać na pewną sprawę, posługując się przykładem, a jest już kwestią sumień pań i panów senatorów, czy ta poprawka zostanie zaakceptowana. Chodzi choćby o ten nieszczęsny, przywołany punkt, kwestionowany przez Biuro Legislacyjne. Otóż Sejm w ramach sankcji przy punkcie 1.1.9 – przejazd w ramach przewozu na potrzeby własne pojazdem prowadzonym przez osobę niebędącą przedsiębiorcą lub pracownikiem przedsiębiorcy, przewidział sankcję w wysokości 1 tysiąca zł.

I co się dzieje z punktu widzenia organów kontroli? My akurat mamy, można powiedzieć, wątpliwą przyjemność sprawdzania, jak w praktyce są realizowane tego typu zapisy. Otóż okazuje się, że ten zapis jest ze swej istoty przepisem martwym

i kłóci się z przyjętą przez Sejm definicją niezarobkowego przewozu drogowego. W przypadku tego przewozu stwierdzono, że warunkiem *sine qua non*, aby przewóz miał charakter niezarobkowego przewozu drogowego, pojazd samochodowy musi być prowadzony przez przedsiębiorcę lub też przez jego pracowników. I nagle w sankcji znajdujemy jakąś dziwną sytuację, w której mamy do czynienia w ramach tego przewozu z pojazdem, który jest prowadzony przez osobę niebędącą przedsiębiorcą lub pracownikiem przedsiębiorcy. Słowem, można powiedzieć, że ten przejazd nie jest przecież ze swej istoty przejazdem na potrzeby własne. Ta norma jest w praktyce normą sankcyjną skierowaną w próżnię.

Zgadzać się czy też, jak powiedziałem na wstępie – nie polemizując z tym argumentem – że można mieć wątpliwości co do tego, czy akurat ta zmiana dotyczy dostosowania ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej, prosiłbym jednak bardzo w imieniu organów kontroli, ażeby Wysoka Izba po prostu zastanowiła się nad tą kwestią. Proszę o to w imieniu organów kontroli, które, jak by nie było, są praktycznymi realizatorami przepisów ustawy. Zrealizowaliśmy w trakcie niespełna roku naszego istnienia ponad siedemdziesiąt tysięcy kontroli. Nasi umundurowani pracownicy muszą już na drodze podejmować określone rozstrzygnięcia.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Jeżeli jednak już tyle pan powiedział, to może jeszcze bardzo krótko skomentowałby pan dwie pozostałe pozycje.

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Poleć:

Jeśli chodzi o kwestię czasu pracy, to wątpliwość, która pojawiła się również w toku pracy organów kontroli, dotyczyła skrócenia przerwy w czasie jazdy przy wykonywaniu transportu drogowego. Tylko, że następny punkt dotyczy przekroczenia maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy. Chodzi o system liczenia, który się pojawił, a który ma na celu określanie wysokości sankcji. Otóż, jeśli została skrócona przerwa, to automatycznie – patrząc przez pryzmat tego, że kierowcy nie wolno jest jechać więcej niż dziewięć godzin w czasie jednego okresu prowadzenia pojazdu – mamy do czynienia nie tyle ze skróceniem przerwy w czasie jazdy, co w praktyce z przekroczeniem maksymalnego czasu prowadzenia bez przerwy. A zatem te dwie normy miały po prostu charakter norm kolizyjnych. I nie wiadomo było, czy stosować sankcje określone w punkcie 1.11.3 czy też w punkcie 1.11.4. Pojawiła się więc taka wątpliwość.

W przypadku wykonywania transportu drogowego taksówką z naruszeniem warunków określonych w licencji, stanęliśmy na stanowisku, że jeśli ktoś wyjeżdża poza obszar wskazany w licencji, to tak naprawdę sankcja powinna być nakładana za to, że wykonywany jest przewóz bez licencji. Na tym obszarze bowiem, na który osoba, która posiadała licencję, wjechała, ta licencja nie była ważna. Tworzenie więc tego typu sankcji, co do której pojawiają się tylko wątpliwości, wydało się nam po prostu niecelowe.

Tak jak mówiłem, nie polemizuję z pierwszym elementem wypowiedzi pana mecenas, ale bardzo prosiłbym Wysoką Izbę o rozważenie możliwości nieprzychylenia się w tej sytuacji do stanowiska Biura Legislacyjnego.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.
Bardzo proszę, Pani Senator.

Senator Genowefa Ferenc:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Muszę przyznać, że jestem troszkę zaskoczona pana stanowiskiem jako osoba, która przez ileś lat pracowała również w inspekcji, nie takiej, ale innej, gdzie między innymi kontrolowałam czas pracy kierowców. Otóż poprzez nieprzychylenie się do stanowiska Biura Legislacyjnego, między innymi odnośnie do pktu 1.1.9, jest tak jak gdybyśmy akceptowali zatrudnianie pracowników na czarno. Wyjedzie przecież samochodem służbowym inna osoba, nie pracownik, nie pracodawca, czyli niewykluczone, że to jest osoba, która po prostu nielegalnie wykonuje pracę w tym zakładzie. Takich przypadków jest bardzo wiele, o czym corocznie czytamy w raportach Państwowej Inspekcji Pracy. Stąd uważam, że stanowisko Biura Legislacyjnego jest tutaj jak najwłaściwsze.

Prosiłabym jeszcze o wyjaśnienie, jeśli chodzi o pkt 1.1.6, a mianowicie chodzi o licencję na obszar w przypadku taksówki. W tej chwili po prostu nie jestem na tyle zorientowana. Jeżeli jest licencja wydana na obszar Warszawy, a taksówkarz pojedzie do Poznania, bo ma klienta, to on przekroczył uprawnienia. Prosiłabym po prostu o wyjaśnienie tego tematu, bo nie znam na tyle szczegółów.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

O ile się nie mylę, to on może jechać do Poznania, nie może jednak w Poznaniu zabrać pasażera z powrotem.

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Poleć:

Dokładnie. Jeśli mógłbym, Panie Przewodniczący, odpowiedzieć na wątpliwość, która pojawiła się w dokonanej przez panią senator analizie. Problem dotyczący możliwości zatrudniania osoby, które nie będą pracownikami został zdiagnozowany bardzo trafnie. Chcę jednak zwrócić uwagę, Pani Senator, że nawet utrzymanie tej normy nie daje tytułu do nałożenia sankcji, z jednego powodu. Otóż ten przewóz – realizowany przez osobę, która nie jest pracownikiem przedsiębiorcy – siłą rzeczy nie mieści się w granicach definicji, która jest przywołana w art. 4 ust. 4 przewozu na potrzeby własne. Tak czy owak, jeżeli nawet problem został trafnie zdiagnozowany, to utrzymanie punktu 1.1.6 i tak nie da Inspekcji Transportu Drogowego możliwości nałożenia sankcji. Tak więc te wątpliwości i tak nie zostaną w ten sposób rozwiane. Ten przepis zostanie, ale nie będzie praktycznej możliwości jego wykonywania.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dobrze.

Czy ja mogę zadać pytanie bardziej ogólne? Czy ktoś z państwa senatorów chce przejąć tę poprawkę, do tego bowiem w gruncie rzeczy rzecz się przecież sprowadza.

Jest pani senator chętna do przejścia poprawki dwunastej. I na tym chyba na razie zatrzymalibyśmy się.

Proponuję przejść do propozycji trzynastej.

Bardzo proszę o jej omówienie przez pana mecenasa. Proszę bardzo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Dziękuję uprzejmie.

Wysoka Komisjo, art. 2 ust. 1, będący przepisem przejściowym, stanowi że 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. Z kolei ust. 2 powołanego artykułu stanowi, że przepisu ust. 1 nie stosuje się do licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób samochodem osobowym.

W toku analizy ust. 2 przez Biuro Legislacyjne wyłoniła się wątpliwość co do jego prawidłowej interpretacji. Czy sformułowanie, że „ust. 1 nie stosuje się do licencji, o której mowa w ust. 2” oznacza, że przedsiębiorca, który prowadzi działalność gospodarczą na podstawie licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób samochodem osobowym, będzie mógł wykonywać tę działalność do upływu okresu, na który została udzielona ta licencja? Czy też, de facto, przepis ten – choć byłoby to sprzeczne z jego wykładnią celowościową – mógłby być interpretowany jako obowiązek zakończenia wykonywania międzynarodowego transportu drogowego osób samochodem osobowym, na podstawie wydanej licencji, z dniem wejścia w życie omawianej przez nas ustawy.

Aby rozwiązać tę wątpliwość interpretacyjną, zaproponowaliśmy ust. 2 w nieco innym brzmieniu, który odpowiadałby wykładni celowościowej. W związku z tym prosimy Wysoką Komisję o zaakceptowanie poprawki trzynastej. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Bardzo proszę stronę rządową o wypowiedź na ten temat.

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

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie! Panie Mecenasie!

Z przykrością muszę powiedzieć, że nie podzielam tej opinii. Otóż art. 2, generalnie rzecz biorąc, odnosi się do tego, że tę licencję wspólnotową powinni mieć przedsiębiorcy, którzy prowadzą transport międzynarodowy autobusami, nie samochodami osobowymi. W pewnym stopniu rozumiem pańską wątpliwość, jednakże rozwiązanie, jakie pan mecenas zaproponował, jest w ogóle jak gdyby nieadekwatne, gdyż licencja wspólnotowa nie dotyczy po prostu przedsiębiorców wykonujących transport samochodem osobowym. A w związku z tym te licencje, które są już wydane, a mogą być wydane na przykład na lat pięćdziesiąt, są jak najbardziej ważne i zachowują swoją ważność. I będą wydawane nadal. Będą cały czas wydawane.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dobrze.

Czy ktoś z państwa senatorów jest gotów przejąć tę poprawkę? Czy pan mece-
nas chciałby jeszcze zabrać głos?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Chcę powiedzieć tylko jedno, że brzmienie ust. 2, które zostało przez nas zapro-
ponowane, w pełni oddaje istotę rzeczy, o której wspomniał pan dyrektor. To znaczy
będzie jasne, że taki przedsiębiorca będzie mógł wykonywać tę działalność przez taki
okres, na jaki została udzielona licencja. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Powtarzam pytanie: czy ktoś z państwa senatorów chciałby przejąć tę popraw-
kę? Nie widzę chętnych. Nie będzie ona poddana pod głosowanie, co nie zmienia fak-
tu, że każdy z senatorów w debacie plenarnej może jeszcze raz do tej sprawy wrócić.

Proszę o zreferowanie poprawki czternastej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka czternasta dotyczy art. 4 ust. 1, w myśl którego licencję wspólnotową
wydaje minister właściwy do spraw transportu, na pisemny wniosek przedsiębiorcy,
o którym mowa w art. 2 ust. 1. Przepis ten został zmieniony w trakcie sejmowego po-
stępowania legislacyjnego i sugeruje, że licencja wspólnotowa będzie mogła być
udzielona – choć z odpowiednich przepisów unijnych, jak również z innych przepisów
przejściowych wynika wręcz co innego, i słusznie – jedynie przedsiębiorcom, o któ-
rych mowa w art. 2 ust. 1, a więc jedynie tym przedsiębiorcom, którzy obecnie prowa-
dzą działalność gospodarczą w zakresie międzynarodowego transportu drogowego.
W związku z tym zaproponowaliśmy modyfikację tego przepisu, ogólnie zresztą zgod-
ną z brzmieniem zaproponowanym przez Radę Ministrów, gdy projekt był kierowany
do łaski marszałkowskiej. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Co przedstawiciele rządu na treść poprawki czternastej?

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

Zgadzamy się z treścią poprawki.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Proszę o zreferowanie poprawki piętnastej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka piętnasta ma charakter ściśle legislacyjny. W związku z tym, że art. 2 ust. 3, mówiąc o licencji wydanej zgodnie z wzorem obowiązującym w Unii Europejskiej, nakazuje określać ją dalej jako licencję wspólnotową, art. 4 ust. 2 również powinien posługiwać się tą terminologią. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.
Proszę stronę rządową.

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

Zgadzamy się z treścią poprawki.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.
Proszę o referowanie treści poprawki szesnastej. Chcę też poinformować, że przed salą czeka duży zespół ludzi do prac nad kodeksem pracy. Ale oczywiście absolutnie nie sugeruję na tej podstawie żadnych wniosków.
Proszę bardzo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Może w związku z tym powiem szybko, że nad poprawką szesnastą należy głosować łącznie z poprawką dziewiętnastą. De facto polegają one na przeniesieniu treści art. 4 ust. 6, który reguluje odrębną materię niż art. 4, do odrębnego artykułu. Dziękuję.

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

Powiem szybko, że się zgadzamy.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.
Proszę o zreferowanie poprawki siedemnastej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka siedemnasta ma charakter doprecyzowujący. Mianowicie trudno jest mówić w kontekście ust. 1, aby przedsiębiorca, który już uzyskał licencję na międzynarodowy transport drogowy, miał złożyć równocześnie – bo niby z czym równocześnie? – wniosek o wydanie licencji wspólnotowej. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę bardzo.

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

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie! Szanowny Panie Mecenasie!

Uważamy, że wyraz „równocześnie” jest dosyć istotnym określeniem. Dlaczego? Są to osoby, które złożyły wniosek o wydanie licencji po wejściu w życie tej ustawy i one muszą dostać licencję jeszcze na druku według starego wzoru. Skreślenie wyrazu „równocześnie” oznaczałoby, że one mogą na przykład za dwa miesiące wystąpić z wnioskiem o licencję wspólnotową. I w tym momencie będą podejmowane dwukrotnie pewne czynności i opłaty, związane z weryfikacją. Dlatego chcemy, żeby z wnioskiem o wydanie licencji na starych zasadach do 30 kwietnia, przedsiębiorca składał równocześnie wniosek o wydanie już tej licencji wspólnotowej, która zacznie obowiązywać od 1 maja. Jest to w gruncie rzeczy w interesie przedsiębiorcy.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Czy przekonuje pana mecenasa ta argumentacja?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Niestety, wyjątkowo nie, albowiem art. 5 ust. 1 może dotyczyć dwóch kategorii przedsiębiorców, a więc tych przedsiębiorców, którzy mieli możliwość złożenia równocześnie wniosku o udzielenie licencji na międzynarodowy transport drogowy i wniosku o udzielenie licencji wspólnotowej, ale może również dotyczyć tych przedsiębiorców, którzy nie mieli możliwości równoczesnego złożenia tego wniosku, na przykład dlatego, że złożyli wniosek o udzielenie licencji przed wejściem w życie tej ustawy. W związku z tym sformułowanie „równocześnie” może odnosić się tylko i wyłącznie do pierwszej grupy przedsiębiorców. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Brzmi to przekonująco.
Proszę bardzo.

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

Króciutko, Panie Przewodniczący.

W przepisach jest zapisane, że w stosunku do wniosków, które zostały złożone przed dniem wejścia w życie tej ustawy stosuje się już jej przepisy. Tutaj zresztą nie jest mowa o przedsiębiorcach, którzy złożyli wniosek, tylko o przedsiębiorcach, którzy uzyskali tę licencję.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Właśnie. Skoro ją uzyskali, to jak mogą złożyć równocześnie wniosek? Równocześnie z czym? Z wnioskiem w sprawie licencji, którą już uzyskali?

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę bardzo.

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

W momencie wejścia w życie ustawy traktujemy to tak, że oni jak gdyby złożyli wniosek ex lege. Mamy dwie sytuacje: ex lege i de facto. W stosunku do tych, którzy złożyli wniosek wcześniej, traktujemy to jak gdyby oni złożyli ten wniosek z chwilą wejścia w życie ustawy. Ci, którzy później od nich złożyli wniosek, muszą de facto po prostu złożyć ten wniosek.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę bardzo, Pani Senator.

Senator Genowefa Ferenc:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Panie Dyrektorze, po prostu nie rozumiem tego, co pan przed chwilą powiedział, że niektóre zapisy tej ustawy będą obowiązywały przed dniem wejścia jej w życie. Jest to dość dziwna sytuacja, jeśli nie ma takiego zapisu. A jeśli jest, to może pan by go wskazał. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Wydaje mi się, że pan zastosował pewien skrót.
Proszę o odpowiedź.

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

Proponujemy do prawa administracyjnego pewne przepisy, tak zwane intertemporalne – przeważnie stosuje się je w ustawodawstwie karnym, w ustawodawstwie dotyczącym wykroczeń – określające według jakich norm prawnych należy rozpatrywać wnioski złożone przed dniem wejścia w życie tej ustawy. A zatem zastosowanie tych przepisów będzie miało miejsce z chwilą podpisania i wydania konkretnej decyzji administracyjnej. I to jest tylko kwestia decyzji, jakie normy prawne będziemy w danym momencie stosowali. Jest to jak najbardziej zgodne z polskim ustawodawstwem. Chodzi o art. 7.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Czy jeszcze coś istotnego wniesiemy do dyskusji?
Proszę, Panie Mecenasiu.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Pozwolę sobie tylko podtrzymać argumentację i stwierdzić, że sformułowanie „składają równocześnie wnioski” nie sugeruje absolutnie zastosowania *ex lege*. Jest to odniesienie do pewnej czynności faktycznej. W związku z tym sformułowanie „równocześnie” będzie na pewno budziło duże wątpliwości interpretacyjne. Wydaje mi się, że jest również w interesie organów stosujących prawo skreślenie tego wyrazu, który będzie powodować takie wątpliwości. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dobrze.

Czy ktoś z państwa senatorów chce przejąć poprawkę siedemnastą? Są tacy chętni. W związku z tym będziemy nad nią głosować, ale jak będziemy mieli na sali kworum.

Proszę o zreferowanie poprawki osiemnastej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka osiemnasta dotyczy popełnionego – naszym zdaniem, dość przypadkowo – błędu w art. 5 w ust. 2 w zdaniu drugim tego przepisu. Stanowi się w nim, że do wydania licencji wspólnotowej w stosunku do przedsiębiorców, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 4 ust. 2. Abstrahując od faktu, że art. 4 ust. 2 to jest jeden przepis, wydaje się, iż art. 5 ust. 2 powinien odsyłać do odpowiedniego stosowania przepisu art. 4, a więc *de facto* chodziłoby o przepisy od art. 4 ust. 1 do art. 4 ust. 5. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Proszę o opinię stronę rządową.

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

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Propozycja Biura Legislacyjnego zawarta w poprawce osiemnastej jest konsekwencją niezrozumienia w punkcie wcześniejszym. Otóż znowu wracamy do kwestii związanej z określeniem „równocześnie”. W naszym przekonaniu po prostu te wnioski powinny być rozpatrywane jednocześnie. Weryfikacja dokumentów też nastąpi jednocześnie. I ewentualnie, przychyłając się tutaj do wniosku legislatora, można by przywołać oprócz art. 4 ust. 2 także ust. 3 pkt 3 odnośnie opłaty, która powinna być sprawdzona i weryfikowana w momencie składania wniosku o licencję wspólnotową.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję.
Panie Mecenasiu?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Rzeczywiście, powracamy do punktu wyjścia. Naszym zdaniem sformułowanie „równocześnie” nie oznacza tego samego. W związku z tym podtrzymujemy naszą argumentację. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.
Czy ktoś z państwa senatorów chce przejąć poprawkę osiemnastą? Głosujemy jednak nad nimi osobno? Nie, to jest tylko konsekwencja poprzedniego zapisu.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie, jeszcze jej nie przyjęliśmy, tylko tyle, że ona została przejęta.

(Senator Edmund Wittbrodt: Możemy ją przejąć.)

Wobec tego przejmujemy również poprawkę osiemnastą. Dobrze.

Proszę o zreferowanie poprawki dwudziestej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka dwudziesta ma, naszym zdaniem, największy ciężar gatunkowy. Dotyczy ona bowiem przepisu, który stanowi, że 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 odpowiednimi przepisami. Są to wymagania dotyczące obowiązku przeprowadzenia badań lekarskich i badań psychologicznych kierowców.

Chciałbym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji i państwa na trzy problemy. Po pierwsze, z całą pewnością art. 6 wykracza poza dostosowanie polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej. Po drugie, stanowi nowelizację dorozumianą. Skąd bowiem zainteresowany adresat, patrząc do ustawy o transporcie drogowym, do jej tekstu jednolitego, będzie mieć świadomość, że art. 39c ust. 1 i art. 39d ust. 1 de facto nie obowiązują do 31 grudnia 2004 r.? Po trzecie, i to jest najważniejsza argumentacja, jest to przepis, który de facto wprowadza nierówność podmiotów wobec prawa. Stanowi więc naruszenie art. 32 ust. 1 konstytucji. Ten przepis wprowadza faktyczną nierówność w stosunku do kierowców, którzy rozpoczynają przewozy na potrzeby własne po 31 grudnia 2003 r. i którzy – w przeciwieństwie do tych kierowców, którzy nie byli w stanie spełnić tych wymagań do dnia 31 grudnia 2003 r. – będą mieli rok na dostosowanie się do nowych wymagań. W związku z tym naszym zdaniem art. 6 wymaga skreślenia. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.
Proszę.

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

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie!

Otóż, istotnie, nie było art. 6 w przedłożeniu rządowym, gdyż został dodany w trakcie sejmowej debaty nad projektem. Materia, której on dotyczy jest istotna, gdyż dotyczy około trzystu tysięcy kierowców, którzy dzisiaj nie są objęci badaniami lekarskimi i badaniami psychologicznymi, a dla których obowiązek uzyskania odpowiednich badań lekarskich i psychologicznych, przy niezmienionym stanie prawnym – jeżeli państwo skreślicie ten przepis – pojawia się z dniem 1 stycznia 2004 r., czyli niespełna za dwa miesiące.

Podkreślam, tych osób mamy trzysta tysięcy, pracowni psychologicznych zaś, które wykonują badania tych kierowców, mamy zaledwie dwieście, a lekarzy uprawnionych do wykonywania badań mamy około czterystu. Nie ma fizycznej możliwości, aby osoby te w tak krótkim terminie wykonały te badania. Oczywiście, może paść tutaj zasadnicze pytanie: dlaczego w związku z tym określono taką datę? Otóż data 1 stycznia, kiedy wchodzi w życie ten obowiązek, została określona jeszcze na etapie poprzedniego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym. W toku prac legislacyjnych Sejmu, parlamentu, gdy zmieniono odpowiednie przepisy, zapomniano dostosować przepis przejściowy, który w projekcie rządowym zakładał roczny termin, tak aby te trzysta tysięcy osób mogło w jakiś sposób uzupełnić swoje braki.

Ten okres skrócił się do dwóch miesięcy. I teraz skreślenie przez państwa, przez panie i panów senatorów, tego przepisu spowoduje, że te osoby nie będą mogły wypełnić obowiązku ustawowego i będą narażone – nie ze swojej winy, ale ze względu na brak odpowiedniego *vacatio legis* – na określone sankcje, określone zresztą w tej tabeli i przepisach administracyjnych. W związku z tym taki jest cel wprowadzenia poprawki poselskiej, który my jako strona rządowa całkowicie ze względów społecznych akceptujemy.

Teraz kilka słów co do kwestii nierówności podmiotów wobec prawa. Chciałbym zwrócić uwagę, że przepis dotyczy tylko i wyłącznie możliwości dostosowania się osób wykonujących już obecnie zawód do pewnych wymagań określonych ustawą. W wielu przepisach, dotyczących na przykład wprowadzania reglamentacji działalności gospodarczej czy innych wymagań, osobom, które dotychczas prowadziły już na innych zasadach jakąś działalność gospodarczą, wykonywały zawód, daje się na przykład rok lub dwa lata na dostosowanie się do tych przepisów, wprowadzając jednocześnie nowe wymagania dla tych wszystkich, którzy chcą tę działalność podjąć.

Oczywiście, gdyby jednak mimo wszystko państwo przychyliłi się tutaj do wniosku pana mecenasa, że jest to nierówność, jest bardzo prosta wyjście z sytuacji. Otóż możemy wykreślić z art. 6 wyrazy „w dniu 31 grudnia 2003 r.” i wtedy te wymagania będą w stosunku do wszystkich kierowców – zarówno tych, którzy teraz wykonują przewozy na potrzeby własne, jak i tych młodych ludzi, którzy dopiero będą chcieli się na to zdecydować – obowiązywać od 1 stycznia 2005 r. Niemniej jednak spowoduje to sytuację, w której najprawdopodobniej wszyscy – trzysta tysięcy osób plus wszyscy nowi – złączą się w grudniu przyszłego roku razem ubiegać o te uprawnienia. I znowu spowoduje to brak możliwości realizacji.

Dlatego prosiłbym w imieniu trzystu tysięcy kierowców, w imieniu kilkudziesięciu tysięcy firm, przedsiębiorców, którzy zatrudniają tych ludzi, o utrzymanie tego przepisu, dającego im po prostu szansę na realizację wymagań ustawowych.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Ale, przepraszam, nie za bardzo rozumiem, dlaczego oni wszyscy mieliby dopiero w grudniu uderzyć do tych gabinetów, a nie w ciągu całego roku?

Pani Senator, proszę bardzo.

Senator Genowefa Ferenc:

Ja jeszcze mam, Panie Przewodniczący, pytanie uzupełniające. Gdyby pan dyrektor mógł określić, kto się znajduje w tej grupie trzystu tysięcy kierowców? Przed chwilą, w ostatnim zdaniu, powiedział pan, że mówi pan w imieniu pracodawców zatrudniających tych pracowników. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dobrze.

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Andrzej Wielowieyski:

Mnie przekonuje argumentacja resortu o tyle, że po prostu zmniejszamy – zresztą to było już powiedziane, ja tylko powtarzam – nacisk w końcu 2004 r. Ci, którzy przychodzą w następnym roku nie będą czekać do grudnia, tylko muszą załatwić sprawy od razu jak przychodzą. To byłaby więc pewna ulga. W związku z tym termin 31 grudnia 2003 r. jest potrzebny, jeżeli zostanie ten zapis.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Panie Mecenasiu, a w sprawie kompromisu dotyczącego usunięcia daty 31 grudnia 2003 r., czy to nie byłoby, pana zdaniem, rozwiązanie?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Niestety, poprawka zaproponowana przez pana dyrektora nie zlikwiduje nierówności. Dlaczego? Dlatego, że przepis art. 6 dotyczy tylko i wyłącznie tych osób, które już są kierowcami. Nie będzie natomiast, nawet po wprowadzeniu tej poprawki, dotyczyć osób, które kierowcami nie są i które w przeciwieństwie do podmiotów, o których mowa w art. 6, będą musiały już na samym początku spełnić odpowiednie wymagania.

Chciałbym, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, w tonie polemicznym odnieść się do jednego argumentu. To nie jest mianowicie tak, że parlament zapomniał dodać przepis przejściowy, gdyż ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym weszła w życie we wrześniu. Wydaje się więc, że kilka miesięcy jest wystarczającym czasem na dostosowanie się do przepisu, który wejdzie w życie 1 stycznia 2004 r.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dobrze.

Proszę bardzo o odpowiedź na oba pytania senatorów.

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

Szanowna Pani Senator, dotyczy to trzystu tysięcy kierowców, którzy są zatrudnieni w firmach wykonujących przewozy na potrzeby własne. Dlaczego to dotyczy zarówno kierowców, jak i przedsiębiorców? Otóż w art. 39a do, bodajże, art. 39f zostały nałożony na przedsiębiorców obowiązek kierowania na te badania, płacenia za te badania. Przedsiębiorcy także mogą utracić odpowiednie uprawnienia przewozowe, jak zaświadczenia o wykonywaniu przewozów na potrzeby własne, jeżeli ci kierowcy nie będą spełniali tych wymaganych prawem kwalifikacji.

Odnosząc się tutaj do wątpliwości pana mecenasa, chciałbym powiedzieć, że oczywiście 28 września ta ustawa weszła w życie. W związku z tym mieliśmy dodatkowo cały październik, czyli łącznie trzy miesiące. Pan mecenas chyba mnie nie słuchał. Mówię o trzystu tysiącach osób i o trzystu pracowniach psychologicznych... To jest taki rząd. Przepraszam, że ja mówię troszeczkę emocjonalnie. Proszę mi wybaczyć. To jest problem społeczny. Badanie psychologiczne jednego kierowcy, żeby było prawidłowo przeprowadzone, zgodnie z metodyką, trwa około czterech godzin. W związku z tym, nawet gdybyśmy dostali jeszcze dwa dodatkowe miesiące, ta grupa osób nie jest w stanie po prostu wykonać tych badań, nie jest w stanie spełnić wymagań ustawowych. W związku z tym mam bardzo poważne wątpliwości związane z takim formalnym podchodzeniem tutaj do stanowienia prawa.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Pozwolę sobie jednak wyrazić własny pogląd w tej sprawie. Mam wrażenie, że w czterdziestomilionowym kraju nie ma dwustu psychologów, tylko jest ich o wiele więcej. To, że wystąpiła taka sytuacja, o jakiej pan mówi, świadczy o tym, że korporacyjne działania wąskiej grupy psychologów, którzy praktycznie chcą mieć monopol na badania kierowców, jest działaniem nagannym. Sygnalizowaliśmy to zresztą w Senacie przy omawianiu ustaw dotyczących właśnie tych wymogów badań. To nie są chyba cztery godziny, a jak mi się wydaje troszeczkę mniej. Jestem lekarzem i trochę znam to środowisko. Sygnalizowaliśmy to także przy pracach nad ustawą o zawodzie psychologa. Psycholodzy zagwarantowali sobie jeszcze specjalne przywileje wynikające z ich korporacyjnego związku, organizacji, dotyczącej ludzi skupiających akurat obywateli polskich reprezentujących ten zawód. Tak że to, co pan mówi, być może jest prawdą, jednakże niestety jest praktycznym przejawem tego, co sugerowaliśmy wiele miesięcy temu w tej Izbie i nawet w tej sali.

Czy pani senator chce jeszcze coś dodać?

Senator Genowefa Ferenc:

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom resortu, uważam, że właściwszy byłby termin – jeżeli tak określilibyśmy go – do dnia 1 maja 2004 r., a nie do końca roku. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dobrze.

Przechodzimy do konkretnego pytania: czy ktoś z senatorów chce przejąć poprawkę dwudziestą? Jeżeli nie, to wtedy jest zupełnie inna sytuacja. Jeżeli pan senator Wittbrodt chce przejąć, proszę bardzo. Czyli będziemy także nad tą poprawką głosować.

Proszę o przedstawienie propozycji poprawki dwudziestej pierwszej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Propozycja poprawki dwudziestej pierwszej ma służyć doprecyzowaniu przepisu przejściowego dotyczącego postępowań administracyjnych, które zostały wszczęte, a nie zostały ostatecznie zakończone przed dniem wejścia w życie omawianej ustawy. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Bardzo proszę o opinię.

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

Jesteśmy za utrzymaniem tego przepisu ze względu na fakt, że w przepisach administracyjnych, w kodeksie postępowania administracyjnego, brak jest przepisów intertemporalnych. Tutaj w sposób jednoznaczny rozstrzygamy wątpliwości związane z tym, jakie przepisy jakiej ustawy należy stosować.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Proszę bardzo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Jeśli można... To jest chyba nieporozumienie. Ja nie proponuję skreślenia art. 7, a jedynie nadanie mu nowego brzmienia, które byłoby następujące: „do postępowań administracyjnych w sprawach objętych przepisami niniejszej ustawy, wszczętych, a nie zakończonych ostatecznie przed dniem jej wejścia w życie, stosuje się przepisy ustawy, o której mowa w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą”. Jest to doprecyzowanie przedstawionego przez Sejm...

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Tak, mam już jasność, przepłynęły fluidy. Państwo wyrażają akceptację. Proszę o zreferowanie poprawki dwudziestej drugiej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Poprawka dwudziesta druga polega na propozycji zastąpienia wyrazów: „z dniem 1 maja 2004 r.” wyrazami: „z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską

członkostwa w Unii Europejskiej”, z tego powodu, że wcześniejsze przepisy omawianej ustawy posługują się tym sformułowaniem. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Tak jest, posługują się.
Proszę bardzo.

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

Szanowny Panie Przewodniczący, muszę z przykrością powiedzieć, że my treści tej dwudziestej drugiej poprawki po prostu nie otrzymaliśmy w nadesłanym materiale, w związku z tym nie dysponujemy fizycznie jej tekstem. Gdyby była taka możliwość...

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Właśnie fizycznie wędruje ona do pana. Ta poprawka wydaje się oczywista, ale – przepraszam – nie chciałbym narzucać tutaj oczywistej rzeczy.

(Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Maciej Wroński: Tak, już widzimy to.)

Czyli nad poprawką dwudziestą drugą także będziemy głosować.

Na tym zakończyliśmy omawianie poprawek. Czy jeszcze ktoś z państwa senatorów chciałby dodać jakąś poprawkę? Chociaż już ta okazja była na początku naszej debaty. Jeżeli nie, to przerwiemy na tym etapie obrady komisji. Podziękujemy gościom, choć możemy także prosić o pozostanie. Głosowania zostaną przeprowadzone, jestem w kontakcie z paniami z sekretariatu, przed godziną 19.00 czy też około godziny 19.00.

A teraz chyba przez przerwy...

Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Chcę tylko zwrócić uwagę Wysokiej Komisji i państwa na uwagę szczegółową zamieszczoną pod numerem pierwszym. Jeżeli państwo senatorowie porównaliby zakres materii zaproponowanej w projekcie rządowym z zakresem materii uregulowanej w ustawie uchwalonej przez Sejm, którą omawiamy, to zauważyliby państwo senatorowie, że pewne zmiany – zdaniem Biura Legislacyjnego, słuszne – wiążące się z dostosowywaniem polskiego ustawodawstwa w omawianym obszarze do prawa Unii Europejskiej zostały przez Sejm wykreślone. Zdaniem Biura Legislacyjnego zasadny wydaje się powrót do tych uregulowań. One są zawarte w projekcie zawartym w druku nr 2029. Naszym zdaniem dotyczy to przepisów zawartych w art. 1 pkt 1, 2, 3a, 3c, 4 oraz w zmodyfikowanej postaci pkt 7. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Co na to przedstawiciele rządu?

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

Bardzo dziękujemy Biuru Legislacyjnemu za tę uwagę. Rzeczywiście, poprawki wprowadzone przez Sejm w sposób istotny ograniczają proces dostosowawczy zaproponowanych przez nas przepisów do przepisów Unii Europejskiej. Dotyczy to w szczególności zaproponowania kwestii obszarowego wydawania licencji, o którym w ogóle nie ma mowy w przepisach europejskich. Dotyczy to także kwestii wzoru licencji, kwestii delegacji ustawowej, zgodnej z wytycznymi konstytucyjnymi, a Sejm tę poprawkę usunął.

Jeżeli jest taka możliwość, to mamy przygotowany materiał, który w pewien sposób konsumuje uwagi pana mecenasa, gdyż to nie tylko dotyczy art. 10, ale także art. 8 ust. 2 pkt 3. Jesteśmy skłonni przekazać nasze uwagi Biuru Legislacyjnemu. Oczywiście, jeżeli ktoś z państwa senatorów zechce je podjąć, będziemy zobowiązani.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Tu mam pewien dylemat. Oczywiście, że to jest możliwe, jednakże czy one są w takiej formie, że to jest gotowa treść poprawek?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wysoka Komisjo, jeżeli można... Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu przedstawicieli rządu, wydaje mi się, że mówimy o tych poprawkach, które zostały usunięte w toku sejmowego postępowania legislacyjnego. Ja je mam przed sobą, patrząc na druk nr 2029. To są poprawki, które dotyczą art. 8 ust. 2 pkt 3, art. 10 ust. 3, 3a i 5, art. 11 ust. 1 pkt 8, art. 11 ust. 3, art. 12 ust. 2 i, choć chcielibyśmy to zmodyfikować, art. 17 ust. 1. Alternatywą jest uchwalenie tych poprawek przez drugą komisję, która będzie rozpatrywała ustawę w czwartek. Przy tym i tak, na mocy Regulaminu Senatu, Wysokie Komisje będą musiały wspólnie debatować nad tymi poprawkami.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Tak, to jest chyba dobra rada. Jeżeli bowiem w Senacie dwie komisje opiniują ustawę, to tylko w sytuacji jednobrzmiących poprawek nie dochodzi już do ich spotkania. A to się rzadko zdarza. W każdej innej sytuacji i tak przed głosowaniem podczas plenarnej debaty musi się odbyć posiedzenie połączonych komisji i wtedy uzgodnilibyśmy to. Myślę, że to jest najlepsze rozwiązanie i państwo senatorowie chyba zgadzają się na taką metodę procedowania. Czyli, mimo wszystko, proponuję wobec powyższego przerwać w tej chwili prace nad ustawą o transporcie drogowym. Nad omówionymi poprawkami będziemy głosować jeszcze dzisiaj około godziny 19.00.

A teraz proponowałbym bez zwłoki zaprosić przedstawicieli rządu, i nie tylko, zainteresowanych kodeksem pracy. Proszę bardzo.

Ogłaszam dosłownie pół minuty przerwy.

(Przerwa w obradach)

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Bardzo chętnie rozpocząłbym już pracę. Chciałbym tylko jeszcze poprosić o listę obecności.

Wznawiam obrady Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej.

Przystępujemy do ostatniego punktu planowanego dzisiaj porządku obrad: rozpatrzenie ustawy z dnia 14 października 2003 r. o zmianie ustawy – Kodeks pracy oraz zmianie niektórych innych ustaw, druki sejmowe nr 1162 i 1966 oraz druk senacki nr 500.

Witam przedstawicieli Ministerstwa Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, panią Eugenię Gienieczko, dyrektora Departamentu Prawa Pracy, panią Janinę Suzdorf, pana Jerzego Kowalskiego, dyrektora Departamentu Warunków Pracy. Witam także przedstawiciela Państwowej Inspekcji Pracy, panią Annę Tomczyk. Czy są na sali przedstawiciele innych urzędów centralnych? Tak? To może proszę się przedstawić, bo lista obecności dotyczy wszystkich omawianych dzisiaj ustaw i ja nie jestem w stanie odróżnić, kto z państwa w związku z którą ustawą przybył do nas.

(Specjalista w Departamencie Prawa Europejskiego w Urzędzie Komitetu Integracji Europejskiej Elżbieta Buczkowska: Tak, rozumiem. Elżbieta Buczkowska, Urząd Komitetu Integracji Europejskiej.)

Bardzo dziękuję.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Prosiłbym o włączenie mikrofonu.

(Głos z sali: Jolanta Wysocka, Ministerstwo Finansów.)

Dziękuję bardzo.

Czy jeszcze ktoś z państwa? Dobrze, dziękuję bardzo.

Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej na pewno reprezentuje rząd w tej sprawie i w związku z tym prosiłbym o zabranie głosu i przedstawienie, naświetlenie powodu, dla którego mamy zmieniać kodeks pracy.

Proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Prawa Pracy
w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej
Eugenia Gienieczko:**

Eugenia Gienieczko, dyrektor Departamentu Prawa Pracy w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej.

Szanowni Państwo, przedstawiona z inicjatywy rządu nowela ma właściwie trzy cele. Naczelnym jest dostosowanie polskiego prawa pracy do prawa Unii Europejskiej. Wprawdzie to dostosowywanie trwa już od kilku lat, ale ta nowela ma na celu zakończenie tego procesu, czyli pełne dostosowanie do wymagań prawa unijnego. Kolejny cel to jest dostosowanie do wymagań naszej konstytucji. I wreszcie trzeci cel to są oczywiście wymagania praktyki, które pojawiają się zawsze w trakcie stosowania tego prawa, i nowela odpowiada na zapotrzebowanie tej praktyki.

Pierwszy cel – dostosowanie polskiego prawa do prawa Unii Europejskiej, jest realizowany poprzez wprowadzenie do naszego prawa różnych rozwiązań, wymaganych przez trzynaście dyrektyw Unii Europejskiej. Najważniejsze z nich to jest cały blok przepisów dotyczących równego traktowania pracowników w zatrudnieniu. Ozn-

cza to równość w zakresie nawiązania i rozwiązania stosunku pracy, warunków zatrudnienia, między innymi gwarantuje się jednakowe wynagrodzenie za pracę jednakowej wartości, a także równość w awansowaniu i dostępie do szkolenia zawodowego.

Zasada równego traktowania pracowników zakłada oczywiście zakaz jakiegokolwiek dyskryminacji w stosunkach pracy. Ten zakaz znajduje swój ogólny wyraz w art. 11³. Wprowadza się szczegółowe kryteria, ze względu na które nierówne traktowanie będzie zakazane. Te kryteria, proszę państwa, to są kryteria, które mamy w obecnym kodeksie pracy, kryteria, które występują w dyrektywach Unii Europejskiej, i oczywiście zgłoszone w trakcie prac Komisji Trójstronnej, na przykład przynależność do związków zawodowych jako kryterium ze względu na które dyskryminacja powinna być zakazana.

Zgodnie z wymaganiami prawa unijnego definiuje się w polskim prawie pojęcie dyskryminacji bezpośredniej, pośredniej, przyznaje się prawo osobie dyskryminowanej dochodzenia odszkodowania przed sądem, określając tylko minimalną wysokość tego odszkodowania, tak jak wymaga prawo Unii, czyli o faktycznym odszkodowaniu, o jego wysokości będzie orzekał sąd. Następnie wprowadza się również zakaz uznania za przyczynę rozwiązania stosunku pracy przez pracodawcę skorzystanie przez pracownika z przysługujących mu uprawnień związanych z zakazem dyskryminacji.

Kolejna dyrektywa realizowana w naszym prawie wymagała rozszerzenia dotychczasowego unormowania art. 23¹, który dotyczy przejęcia pracowników dotychczasowego zakładu przez innego pracodawcę. Uzupełniliśmy ten artykuł o obowiązek pracodawcy informowania przejmowanych pracowników – bezpośrednio – o warunkach, jakie będą mieli u nowego pracodawcy. Dotychczasowy art. 23 przyznaje takie prawo uzyskania informacji związkom zawodowym. Wymagania dyrektywy są takie, żeby byli informowani również pracownicy i to czynimy właśnie w tej noweli.

Następnie, powracamy do zakazu, to znaczy do przepisu, który ogranicza zatrudnianie pracowników na podstawie umów na czas określony. Zakazuje się również dyskryminowania tych osób. Gwarantuje im się, odpowiednie oczywiście do wymiaru zatrudnienia, ale równe warunki, tak jak pracownikom zatrudnionym na pełnym etacie. Przyznaje im się prawo do informacji. Pracodawca będzie zobowiązany informować pracowników zarówno o możliwościach zatrudnienia na części etatu, jak i o możliwościach zatrudnienia na pełnym etacie.

Następnie, nakłada się na pracodawcę obowiązek informacji na piśmie, wręczanej każdemu pracownikowi w ciągu siedmiu dni od zawarcia umowy o pracę. Przypominam, że w polskim prawie od dawna obowiązuje również obowiązek zawierania umów o pracę na piśmie. Informacja ta jest więc dodatkowym zobowiązaniem pracodawcy do informowania pracowników o warunkach zatrudnienia. Będzie to szalenie ważne przede wszystkim u małych pracodawców, którzy nie są zobowiązani do wydania regulaminów pracy.

Następnie, proszę państwa, rozwija się również w przepisach prawa te elementy umowy, które mają stanowić jej niezbędną treść. Zgodnie z wymaganiami Unii Europejskiej wprowadza się do naszego prawa obowiązek zapewnienia nie mniej korzystnych warunków niż wynikają z kodeksu pracy i z innych naszych przepisów regulujących prawa i obowiązki stron, pracownikom, którzy delegowani będą na obszar państwa polskiego z kraju Unii, jak również z kraju trzeciego. Te przepisy mają oczywiście również charakter antydumpingowy.

Następnie zakazuje się w polskim prawie mobbingu. Przyznaje się pracownikom prawo dochodzenia odpowiedniej kwoty tytułem zadośćuczynienia, jeżeli mobbing wywołał rozstrój zdrowia. Przyznaje się pracownikom prawo do odszkodowania, gdy skutek mobbingu pracownik rozwiązał stosunek pracy. To unormowanie pojawiło się w trakcie prac w komisjach sejmowych. Zostało zaś wynegocjowane w Komisji Trójstronnej.

Następnie, szereg przepisów, szereg nowości wprowadzamy do przepisów o czasie pracy. Niektóre z nich wynikają wprost z prawa Unii Europejskiej. Wprowadzamy więc tutaj nowe pojęcie: „łączony wymiar tygodniowy czasu pracy czterdzieści osiem godzin na tydzień”. Ono zresztą już było wcześniej wprowadzone do naszego prawa. Jednocześnie utrzymujemy w ustawie, w kodeksie pracy – prawo unijne, oczywiście, tego nie zabrania – roczny limit stu pięćdziesięciu godzin nadliczbowych. Jednocześnie jest możliwość określenia innego limitu, wyższego lub niższego, w układzie zbiorowym pracy, w regulaminie pracy, a tam, gdzie pracodawca nie jest zobowiązany do wydawania regulaminu, nawet w umowie o pracę.

Następnie, w przepisach o czasie pracy gwarantujemy normy wypoczynku, które przewiduje prawo Unii Europejskiej: co najmniej jedenastogodzinny wypoczynek dobowy, trzydziestopięciogodzinny, w sumie z dobowym, wypoczynek tygodniowy. Wprowadzamy tylko takie wyjątki od tego unormowania, które dopuszcza dyrektywa.

Następnie, w zakresie czasu pracy oczywiście przewidujemy również ochronę dla pracowników pracujących w nocy. Definiujemy to pojęcie tak jak wymaga tego dyrektywa. Zakazujemy zatrudniania pracowników pracujących w nocy, którzy jednocześnie pracują w warunkach szkodliwych lub połączonych z dużym wysiłkiem fizycznym, powyżej ośmiu godzin. Ci pracownicy, zgodnie z dyrektywą, również mają prawo do badań lekarskich, ale u nas oczywiście ten obowiązek pracodawcy dotyczy wszystkich pracowników, nie tylko pracujących w nocy.

Następnie, jeżeli chodzi o czas pracy, wprowadzamy również pewne nowości, które wynikają z dotychczasowej praktyki stosowania przepisów. Przede wszystkim wprowadzamy pewne definicje bezpośrednio do kodeksu pracy. Definiujemy dobę rozliczeniową, tydzień rozliczeniowy, definiujemy pracowników, którzy w imieniu pracodawcy zarządzają zakładem pracy, ustalamy również w samych przepisach kodeksu sposób liczenia nominalnego czasu pracy, czyli tego czasu, który pracownik jest zobowiązany w danym okresie rozliczeniowym przepracować. To wreszcie, proszę państwa, postawi w praktyce tamę przeróżnym nadużyciom, gdyż pracodawcy czasami wykorzystują różne sposoby liczenia nominalnego czasu pracy do wymuszania na pracownikach pracy przez większą liczbę godzin niż oni są rzeczywiście zobowiązani.

Wprowadzamy również w przepisach o czasie pracy nowe systemy organizacji czasu pracy, które ułatwiają funkcjonowanie zakładu, poprawiają jego konkurencyjność na rynku. Są to takie nowe systemy jak praca w skróconym tygodniu pracy. Oczywiście to jest za zgodą pracownika. Tego pracodawca nie będzie mógł wymusić na pracowniku. Za zgodą pracownika w niektóre dni tygodnia praca mogłaby być wydłużona do dwunastu godzin, ale trwałaby na przykład od poniedziałku do czwartku, a od piątku byłby to czas wolny pracownika. I oczywiście praca w tym wydłużonym czasie nie byłaby traktowana jako praca w godzinach nadliczbowych.

Następny system, który również proponujemy w tej noweli nazywamy w skrócie pracą weekendową, czyli chodzi o możliwość zatrudnienia przez pracodawcę pracow-

nika wyłącznie na pracę rozpoczynającą się na drugiej zmianie w piątek, sobotę, niedzielę i w święta. To umożliwi pracodawcy zatrudnienie swojej stałej załogi wyłącznie w dni robocze i zagwarantowanie jej na przykład wolnych wszystkich weekendów.

Jeżeli chodzi o potrzeby wynikające z praktyki, to proponujemy wprowadzić szereg zmian do prawa urlopowego. Zmiany te przede wszystkim odpowiadają na wyraźne zapotrzebowanie wynikające z praktyki. Wprowadzamy mianowicie nowość tego typu, że pracownik, który po raz pierwszy rozpoczyna pracę, nabywałby prawo do urlopu w 1/12 wymiaru za każdy przepracowany miesiąc. Gwarantuje to, że pracownik po przepracowaniu miesiąca na pewno będzie miał prawo do części urlopu, a jednocześnie, jeżeli będzie zmuszony zmienić pracę, nowy pracodawca nie będzie zobowiązany do regulowania uprawnień, które zostały nabyte również u poprzedniego pracodawcy.

Następna proponowana nowość w prawie urlopowym, to oczywiście jest podwyższenie minimalnego wymiaru urlopu do dwudziestu dni roboczych. Dyrektywa bowiem wymaga co najmniej czterotygodniowego urlopu.

Następna nowa propozycja dotyczy udzielania urlopu. Dotyczy to mianowicie pracowników zatrudnionych w niepełnym wymiarze godzin, pracujących nie we wszystkie dni tygodnia. Dotyczy to również takich pracowników, którzy pracują w równoważnych normach czasu pracy, przy dozorze urzędów i częściowym pozostawaniu w pogotowiu do pracy, gdzie wiadomo, że oni pracują dłużej niż osiem godzin.

Udzielanie urlopów zakłada obecnie pewną fikcję. Pracodawca mianowicie udziela tym pracownikom urlopu na ich dni pracy i dni wolne w takiej proporcji jak występuje to w faktycznym ich rozkładzie czasu pracy. Z liczeniem tych proporcji ciągle są kłopoty. Ciągłe próbujemy pomagać liczyć praktykom. Tutaj właściwie proponujemy nowe rozwiązanie. Wymiar urlopu pracownika jest nadal określony w dniach, następnie pracodawca będzie musiał też udzielać urlopu w dniach. W ewidencji zaś będzie przeliczał to na godziny. Chodzi o to, żeby, jeżeli pracownikowi zostaną w rozliczeniu na przykład cztery godziny, to w tym wyjątkowym wypadku pracodawca będzie mógł udzielić pracownikowi urlopu na godziny, a nie dni. To znakomicie uprości sposób udzielania urlopów. Zasięgaliśmy tutaj opinii praktyków. Oni zresztą od dawna w listach kierowanych do ministra gospodarki proponowali taki system udzielania urlopu.

Kolejnym celem tej noweli jest dostosowanie do konstytucji. Wymienię najważniejsze w tym zakresie zaproponowane zmiany. Otóż wyraźnie określono zakres informacji, których pracodawca ma prawo żądać zarówno od kandydata, jak i od pracownika. Następnie skreślono z kodeksu pracy upoważnienie do wydawania pragmatyk w postaci rozporządzeń wykonawczych. Wszelkie odrębne regulacje praw i obowiązków pracownika mogą, zgodnie z konstytucją, następować wyłącznie w postaci ustaw. Następnie przenosi się z rozporządzeń wykonawczych do kodeksu uregulowania dotyczące urlopu wychowawczego. To samo robi się z potrąceniami, które są możliwe... Chodzi o dokonywanie potrąceń z wynagrodzenia pracownika z innego tytułu niż zobowiązania alimentacyjne. One są określone w rozporządzeniu wykonawczym. Będą określone w kodeksie pracy. Przyznaje się również drogę sądową pracownikom powołanym, którym wypowiedziano stosunek pracy, proponując tutaj dostosowanie do konstytucji.

To są najważniejsze instytucje, które realizują te trzy cele. Oczywiście, szczegółowe rozwiązania są o wiele bogatsze. Gdyby były pytania, będziemy odpowiadać na państwa wątpliwości.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Bardzo dziękuję.

Prosiłbym o uwagi przedstawiciela Biura Legislacyjnego, choć oczywiście dysponujemy opinią na piśmie.

Może w tej chwili udzielę pani głosu, proszę bardzo.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym
w Kancelarii Senatu Bożena Langner:**

Chcę powiedzieć, że pierwsza uwaga zawarta w opinii to jest właśnie uwaga mieszcząca się jak najbardziej w zakresie zainteresowania komisji, ponieważ ona dotyczy dostosowania uregulowań unijnych do naszego prawa. Chciałabym po prostu wyrazić pewną uwagę w kwestii legislacji, dotyczącą jednak również kwestii ogólnej. To nie jest propozycja poprawki. Wydaje mi się jednak, że stanowi szkodę dla naszego prawa takie dosłowne formułowanie prawa unijnego bez dostosowania do naszych aktów prawnych. Mam tutaj na myśli art. 1 pkt 6, dotyczący właśnie przepisów niedyskryminacyjnych w art. 18 ust. 3a w §3 i 4. Tam pojawiają się sformułowania czasownikowe posługujące się nie tylko czasem teraźniejszym, ale przeszłym oraz trybem przypuszczającym, konkretnie: „był”, „jest” lub „mógłby być traktowany”, czy też „wystąpiły”, „występują” lub „mogłyby wystąpić dysproporcje”. Nie naruszając w żaden sposób sensu i celu dyrektywy, można by to na pewno napisać w taki sposób, że niewątpliwie będzie stworzona ochrona prawna w przypadkach naruszania dóbr, zarówno jeśli to nastąpiło w czasie przeszłym, następuje w czasie teraźniejszym, a już na pewno celem ochrony prawnej jest nienaruszanie praw w przyszłości.

Konkretnych uwag jest kilka. Uwaga zawarta w punkcie drugim odnosi się również do art. 1 pkt 6, do przepisów dotyczących dyskryminacji. W art. 18 ust. 3b w §4 powiedziane jest o kościołach, innych publicznych lub prywatnych organizacjach, których etos oparty jest na religii lub wyznaniu. Chcę powiedzieć, że tutaj pojęcie organizacji prywatnych lub publicznych nie wydaje się najszcześniejszym określeniem. Należałoby chyba posłużyć się po prostu ogólnym określeniem organizacji, zapewniając w ten sposób ich szeroki krąg. Chodzi o to, żeby konkretyzując ten krąg, nie odnosić go do pojęcia etosu, które jest niezwykle ogólnym, choć znanym i zrozumiałym powszechnie pojęciem. Jednak, wydaje się, że w prawie słuszniej będzie odnieść się po prostu do celów działania organizacji i odniesienia tych celów do bezpośredniego związku z religią lub wyznaniem. W ten sposób zostaną wyraźnie zakreślone, stworzone pewne dość ogólne, ale jednak konkretne ramy.

Pojęcie kościoła mieści się w kategorii związków wyznaniowych. Mówi o tym zarówno konstytucja, jak i ustawa o gwarancjach wolności sumienia i wyznania. A więc należałoby po prostu wyrazić: „kościółów i innych publicznych lub prywatnych organizacji, których etos jest oparty na religii lub wyznaniu”, zastąpić wyrazami: „kościółów i innych związków wyznaniowych, a także organizacji, których cel działania pozostaje w bezpośrednim związku z religią lub wyznaniem”. Dla informacji państwa senatorów chcę powiedzieć, że dzisiaj odbyło się już posiedzenie Komisji Polityki Społecznej i Zdrowia i komisja przychyliła się do takiej poprawki. Taka poprawka jest już wniesiona.

Następna kwestia dotyczy definicji mobbingu, zawartej w art. 1 w pkt 30 w art. 94³ w §1. Zdaję sobie sprawę z tego, o czym mówiła tutaj pani dyrektor, i trudno

jest ingerować na tym etapie. Chcę jednak zwrócić tylko uwagę, że z jednej strony definicja mobbingu jest ujęta bardzo szeroko i katalog jest otwarty, a z drugiej formułuje ona przesłanki bardzo szczegółowe i dosyć wąskie. Są one przy tym niedookreślone i pozostanie dopiero kwestią orzecznictwa, jak będzie należało interpretować te pojęcia.

Dodam tylko, że Komisja Polityki Społecznej i Zdrowia przychyliła się do takiej uwagi, która wynikała z rozważań kwestii związanej ze sformułowaniem: „działania i zachowania”. Komisja przyjęła poprawkę, zgodnie z którą zamiast spójnika: „i” przyjęła spójnik: „lub”. Zmierza ona do tego, żeby przynajmniej w tej części stworzyć możliwość uniknięcia nacisków na pracownika poprzez niereagowanie na pewne sytuacje.

Następna uwaga dotyczy art. 178, czyli zakazu pracy pracownicy w ciąży w porze nocnej. Tutaj takim niespójnym zapisem wydaje się art. 178¹, który realizuje ten zakaz. Doszliśmy tutaj z państwem z rządu do wspólnej konkluzji, która trochę inaczej brzmi niż ta zawarta w opinii. Treść została już bardziej dopracowana. Może więc, jeśli państwo pozwolą, przeczytam ją. Otóż, aby wybrnąć z tej niespójności pomiędzy dwoma artykułami należałoby w art. 178¹ wyrazić: „pracodawca zatrudniający pracownicę w ciąży w porze nocnej jest obowiązany zmienić rozkład czasu pracy takiej pracownicy na dotychczasowym stanowisku”, zamienić wyrazami: „pracodawca zatrudniający pracownicę w porze nocnej jest obowiązany na okres jej ciąży zmienić rozkład czasu pracy”, i dalej z całkowitym zachowaniem tekstu ustawy, nie zmieniając w żaden sposób intencji.

Następna uwaga dotyczy terminu „likwidacja pracodawcy”. To jest pojęcie, które pojawiło się przy poprzedniej dużej nowelizacji, a które jest językowo niezręczne. Na posiedzeniu Komisji Polityki Społecznej i Zdrowia przychylnono się do stanowiska rządu, żeby nie udoskonalać tego przepisu w sposób wycinkowy, ponieważ w innych miejscach kodeksu karnego termin „likwidacja pracodawcy” jednak istnieje. Poprawka przyjęta przez komisję zmienia szyk w art. 1 w pktcie 14, dostosowując do zapisu, który jest w kodeksie, a więc żeby pozostało sformułowanie: „upadłość lub likwidacja pracodawcy”.

Ostatnia uwaga dotyczy art. 2, czyli ustawy o Państwowej Inspekcji Pracy. Ona poprawia w sposób oczywisty po prostu błędne odesłanie. Chodzi o dział II, a nie o dział I. Taka poprawka również została przyjęta przez komisję.

Chcę też poinformować, że na wyraźną sugestię pana ministra Patera przyjęto dziewięć typowych porządkujących poprawek, zapewniających spójność w przyjętej nowelizacji. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Chciałbym wyrazić uznanie, że państwo pod nieobecność senatorów, oczekując na rozpoczęcie tego punktu obrad, pracowaliście bardzo efektywnie na korzyść.

Nie możemy w tej chwili przystąpić do głosowania, miałbym natomiast na tym etapie prośbę o wypowiedź przedstawicieli rządu ustosunkowującą się do wypowiedzi pani mecenas, tak żebyśmy mieli chociaż jasność co do poprawek Biura Legislacyjnego. Czy wszystko, co pani mecenas referowała państwo akceptujecie, czy też gdzieś na jakimś etapie jednak różnicie się poglądami?

Proszę bardzo.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji w Departamencie Prawa Pracy
w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej Janina Suzdorf:**

Janina Suzdorf, Departament Prawa Pracy w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej.

Zacznę może od końca. Akceptujemy, oczywiście, popieramy i bardzo dziękujemy za zwrócenie uwagi w kwestii niewłaściwego odesłania w art. 2 do działu I zamiast do działu II kodeksu pracy. Oczywiście ta poprawka ma charakter porządkujący i jak najbardziej ją popieramy.

Piąta od końca zgłoszona poprawka przez Biuro Legislacyjne, tak jak była pani uprzejma wyjaśnić w trakcie prac na posiedzeniu poprzedniej komisji senackiej, została skonstruowana w taki sposób, aby w art. 36¹ w §1 zmienić szyk wyrazów, aby był taki jak w innych przepisach kodeksu pracy dotyczących upadłości, likwidacji pracodawcy. W tym zakresie, rozumiem, stanowisko Biura Legislacyjnego i rządu jest w tym momencie takie samo.

Jeśli chodzi o poprawkę czwartą od końca, to – tak jak pani była uprzejma powiedzieć – postaraliśmy się na bazie propozycji, którą przygotowało Biuro Legislacyjne, wypracować nową redakcję tego przepisu, która z jednej strony nie zmienia zakresu merytorycznego...

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Bardzo przepraszam. Pani na razie ze wszystkim się zgadza, nie traćmy więc czasu. Przepraszam. My będziemy posiłkować się tym dokumentem. Czy jest gdzieś, na którymś etapie konflikt? Państwo czekali tak długo na korytarzu, gdyż właśnie tutaj podczas dyskusji nad poprzednią ustawą nie mogliśmy w paru miejscach dojść do porozumienia między Biurem Legislacyjnym a przedstawicielami rządu.

Czy w tej ustawie też są takie kwestie?

**Główny Specjalista do spraw Legislacji w Departamencie Prawa Pracy
w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej Janina Suzdorf:**

Konflikt to za duże słowo. Jest po prostu pewna nasza wątpliwość związana z redakcją dwóch przepisów w zakresie zakazu dyskryminacji w zatrudnieniu. Wątpliwość bierze się stąd, że – jak pan minister był uprzejmy powiedzieć – Komisja Europejska wyjątkowo dużą wagę przywiązuje do precyzyjnego zharmonizowania przepisów krajowych z dyrektywami równościowymi, czyli zakazującymi dyskryminacji. Z tego względu jesteśmy przywiązani do redakcji przepisu, który przewiduje wystąpienie wyrazu: „etos” oraz do redakcji przepisów, które są przywołane w pierwszej uwadze, a które wskazują wyraźnie na pewne następstwo czasowe: „był”, „jest” lub „mógł być traktowany”.

To są sformułowania w rzeczy samej przejęte z dyrektywy, ale właśnie w sposób bardzo szczegółowy, uzasadniający istotę zjawiska dyskryminacji, która mogła mieć miejsce, może mieć miejsce i przypuszczalnie działania pracodawcy mogą wywołać taki skutek. Z tych względów, jak mówię, jesteśmy przywiązani do redakcji przepisów art. 18 ust. 3a i do występowania w art. 18 ust. 3b §4 pojęcia: „etos”, które także jest wzięte z brzmienia dyrektywy. Ale to nie jest kwestia konfliktu, to jest kwe-

stia podkreślenia, że tak powiem, przedłożenia rządowego, od początku bronionego w tym kształcie.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Otwieram formalnie debatę.

Proszę teraz państwa senatorów o zabieranie głosu. Może zbierzemy wszystkie głosy senatorskie i potem będziemy prosili o ustosunkowanie się do nich.

Proszę bardzo, pani senator Ferenc pierwsza.

Senator Genowefa Ferenc:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Mam kilka wątpliwości dotyczących wprowadzanych zmian. Może kolejno je przedstawię. Jeżeli chodzi o nowe brzmienie art. 87¹ i sprawę świadczeń alimentacyjnych, chciałabym dowiedzieć się od przedstawicieli resortu, czy ja to po prostu dobrze rozumiem. Otóż, czy w tym układzie świadczenia alimentacyjne nie będą mogły być potrącane tak, jak było to dotychczas, według dotychczasowych zasad? Czy nie będzie takiej sytuacji, w której pracujący mąż będzie otrzymywał płacę minimalną, a niepracująca żona z dzieckiem nie będzie otrzymywała nic, gdyż pracodawca nie będzie mógł potrącić z wynagrodzenia kwoty na świadczenia alimentacyjne? Wiadomo natomiast jak jest z dochodzeniami komorniczymi.

Następna moja wątpliwość dotyczy art. 94² i 94³, czy jest potrzebne akurat takie rozbudowanie ich treści? No i chodzi o wątpliwość dotyczącą wyrażenia: „rozstrój zdrowia”. Czy pracownik, u którego mobbing wywołał jakiś uszczerbek na zdrowiu czy zmiany w jego stanie zdrowia, będzie w ogóle w stanie na podstawie takiego zapisu: „rozstrój zdrowia”, dochodzić swoich roszczeń?

Następna wątpliwość dotyczy zapisu o pracownikach zarządzających w imieniu pracodawcy zakładem pracy. Czy mamy gdzieś określone, kto będzie tym pracownikiem zarządzającym? O jaką grupę pracowników dokładnie chodzi? Czy będzie to na przykład dyrektor, prezes czy może jeszcze grupa kierowników? Już bowiem na podstawie tego projektu są takie wątpliwości.

Kolejna wątpliwość dotyczy art. 137 i dopuszczalności przedłużenia dobowego wymiaru czasu pracy do dwudziestu czterech godzin. W mojej ocenie jest to rozszerzenie dość znaczące. Dotychczas mieliśmy tak przy pilnowaniu mienia lub ochronie osób, a także dotyczyło to pracowników zakładowych straży pożarnych i zakładowych służb ratowniczych. Czym zostało podyktowane takie rozszerzenie tej grupy?

Kolejne pytanie dotyczy art. 138. Po prostu nie miałam czasu, aby zrobić dokładne wyliczenia, skąd się wzięły te czterdzieści trzy godziny.

Następnie wątpliwości moje dotyczą art. 139. Chodzi głównie o sprawę tej przerwy w pracy w ciągu doby, trwającej nie dłużej niż pięć godzin. Chodziłoby mi o ustosunkowanie się państwa, jak to się ma do pracowników młodocianych zatrudnionych w celu praktycznej nauki zawodu.

W tym samym art. 139 §4 – dotyczy on pracodawców będących osobą fizyczną, prowadzących działalność w zakresie rolnictwa i hodowli, gdzie nie działa zakładowa organizacja związkowa – system przerywanego czasu pracy może być stosowany na

podstawie umowy o pracę. Pracownikowi przysługuje wynagrodzenie za czas przerwy, o której mowa w §1, jeżeli wynika to z umowy o pracę. Wyobrażam sobie na podstawie mojego dotychczasowego doświadczenia, czym coś takiego się skończy. Po prostu wszędzie w zatrudnieniu w rolnictwie i hodowli nie będzie to określane w umowach o pracę. Uważam, że ze względu na to pojęcie: „w zakresie rolnictwa” będzie mogło tutaj następować dość duże naciąganie tego przepisu pod inne potrzeby.

Następne wątpliwości dotyczą art. 141 i tego, że można wprowadzić jedną przerwę w pracy niewliczaną do czasu pracy, w wymiarze nieprzekraczającym sześćdziesięciu minut, a przeznaczoną na spożycie posiłku lub załatwienie spraw osobistych. Rozumiem, że jest to akceptacja dotychczasowych praktyk, które nie zawsze były zgodne z obowiązującymi przepisami, czyli ten czas regulowany właściwie wynosi od jednej do pięciu godzin.

Kolejne wątpliwości dotyczą pracy w godzinach nadliczbowych, art. 151 §4, i dopuszczalności ustalenia innej liczby tych godzin w roku kalendarzowym niż określona w §3, czyli sto pięćdziesiąt. Czy nie uważacie państwo, że to grozi powrotem do sytuacji, którą mieliśmy zanim został wprowadzony ten limit stu pięćdziesięciu godzin? W moim odczuciu, i osób, z którymi to analizowałam, istnieje po prostu pewne niebezpieczeństwo powrotu do zatrudniania w godzinach nadliczbowych.

Kolejna wątpliwość dotyczy art. 151¹ §3, a mianowicie dodatku za pracę w godzinach nadliczbowych. Jeżeli stawka godzinowa lub miesięczna nie została określona, a taki składnik wynagrodzenia po prostu nie jest wyodrębniony, przy określaniu warunków wynagradzania określa się tę stawkę jako 60% wynagrodzenia. Na podstawie mojego dotychczasowego doświadczenia – kontrolowałam przez wiele lat właśnie sprawy związane z wynagrodzeniami i z czasem pracy – uważam, że rodzi to bardzo wielkie zagrożenie, że będzie to 60% minimalnej płacy. Czy nie uważacie państwo, że powinno być 60% wynagrodzenia, ale nie mniej niż wynika to z płacy minimalnej?

Kolejna moja wątpliwość dotyczy art. 151⁵. Sprawa dotyczy dyżurów. Z wszystkich zmian, które zostały tutaj przedstawione, uważam, że nadal pozostaje nieuregulowana sprawa służby zdrowia, pielęgniarek i lekarzy – bardziej lekarzy niż pielęgniarek – pozostających na dyżurach. Budżet państwa już niejednokrotnie z tego tytułu wypłacał olbrzymie pieniądze. Jeżeli przy takiej regulacji nie rozstrzygniemy spraw dyżurów, to będą po prostu po jakimś czasie kolejne roszczenia. Stąd chciałabym prosić o wyjaśnienie, jak państwo widzą rozwiązanie tego problemu, tak ażeby nie było kolejnych roszczeń.

Następnie w art. 151⁷ §3: „czas pracy pracującego w nocy nie może przekraczać ośmiu godzin na dobę, jeżeli wykonuje prace szczególnie niebezpieczne albo związane z dużym wysiłkiem fizycznym lub umysłowym”. Po prostu w tej chwili nie przypominam sobie, czy mamy gdzieś wyjaśniony problem, co to jest duży wysiłek fizyczny.

W tym samym artykule w §4 określa się, że wykaz prac, o których mowa, czyli wykaz prac szczególnie niebezpiecznych albo związanych z dużym wysiłkiem fizycznym lub umysłowym... Mam poważne wątpliwości jak podejść do tego tematu. Co to w ogóle jest duży wysiłek umysłowy? I jak ma się do §4, szczególnie, jeżeli mówi się w nim o przypadku, gdy nie działa zakładowa organizacja związkowa. Przecież mamy olbrzymią liczbę zakładów, w których takie organizacje nie działają. I podaje się dalej, że ten wykaz prac określa się: „z przedstawicielami pracowników wybranymi w trybie przyjętym u danego pracodawcy”. Jak to będzie wyglądało, jeśli zakład ma dwóch pracowników?

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Przepraszam na moment. Państwo śledzą te wszystkie uwagi, tak? Tak. Wiedziałem bowiem przez moment zaniepokojenie.

Proszę bardzo.

Senator Genowefa Ferenc:

Mam wątpliwości i są to również wątpliwości tych, którzy później zajmują się kontrolą.

W §4 głównie chodzi po prostu o małe zakłady pracy. Jak to ma się do sytuacji, gdy będzie tylko dwóch pracowników? I oni mają jeszcze wybrać swoich przedstawicieli? Takich zakładów mamy jednak bardzo wiele.

Jeżeli chodzi o art. 154², to przechodzimy tutaj do tematu urlopów. Chciałabym prosić panią dyrektor o wyjaśnienie. W wypowiedzi pani ta kwestia nie została bowiem jednoznacznie przedstawiona. Otóż, czy te cztery godziny, które pozostaną – bo ja sobie wyobrażam, że tylko taka końcówka może pozostać – będą musiały być udzielone w ramach urlopu łącznie, czy też będzie się je po prostu dzieliło jeszcze po jednej godzinie? Dotychczasowe praktyki są straszne. One są po prostu nielegalne. Ale takie praktyki są. Wiele zakładów rozpisuje już w tej chwili urlopy, nawet u pracowników umysłowych, na godziny. Czy nie uważacie państwo, że trzeba byłoby wprowadzić do tego przepisu dodatkowe obwarowania, tak żeby te cztery godziny musiały być wykorzystane łącznie?

Jeżeli chodzi o urlopy wychowawcze, czyli już jesteśmy przy art. 186, to czy dobrze rozumiem, że prawo do urlopu wychowawczego pracownika zatrudnionego co najmniej sześć miesięcy dotyczy również umów na czas określony? Podam przykład: kończy się umowa o pracę ostatniego dnia grudnia, a kobieta rodzi dziecko w styczniu. Czy będzie miała prawo skorzystania z urlopu wychowawczego?

Następne moje wątpliwości dotyczą w ogóle wszystkich przepisów wykonawczych. Do kiedy państwo przewidujecie wydanie przepisów wykonawczych, o których tutaj mówimy, szczególnie wynikających z art. 222? Z dotychczasowych praktyk i mojej pracy, zresztą wspólnie z panem dyrektorem Kowalskim, w Radzie Ochrony Pracy wynika jedno, że, niestety, ten resort nie grzeszy pilnością w wydawaniu przepisów wykonawczych. Wątpliwości dotyczą art. 222¹ §3. Zapisałam sobie tutaj wątpliwość, czy to będzie miało związek z podniesioną składką ubezpieczeniową?

Następna wątpliwość dotyczy art. 237^{1a}. Chodzi o zatrudnianie służb bhp w zakładach powyżej stu pracowników. Z tego, co pamiętam, w przepisach unijnych jest wymieniona liczba pięćdziesięciu pracowników. Powyżej pięćdziesięciu pracowników tworzy się służbę bezpieczeństwa i higieny pracy. Dla mnie osobiście wpisanie, że pracodawca posiadający ukończone szkolenie, niezbędne do realizacji zadań służby bhp, może sam wykonywać zadania tej służby w tych zakładach do dziesięciu i do dwudziestu pracowników stanowi duże ryzyko. Dotychczasowe doświadczenia, szczególnie Państwowej Inspekcji Pracy, wskazują na to, że, niestety, w tych zakładach są największe zagrożenia.

Przepraszam bardzo, sprawdzam jeszcze w swoich notatkach, czy nie wypisałam innych uwag. To chyba była ostatnia moja uwaga. Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa senatorów o następne uwagi. Nie widzę zgłoszeń.

Zanim będzie możliwość udzielania odpowiedzi, a myślę, że minuta zwłoki pozwoli uporządkować państwu poruszone zagadnienia, to jeszcze ja zadam dwa pytania.

Pani dyrektor powiedziała o pracy w systemie tygodniowym. Wyliczenie było dosyć szybkie i być może dosyć powierzchowne. Ale mówiła pani o pracy od poniedziałku do czwartku po dwanaście godzin dziennie. Po zsumowaniu daje to kwotę czterdziestu ośmiu godzin. Pracując zaś po osiem godzin dziennie, z piątkiem włącznie, daje to czterdzieści godzin. Czyli nawet wolny piątek, niestety, dawałby większą liczbę godzin w tygodniu i w miesiącu. Być może wymaga to tylko uszczegółowienia.

I druga sprawa – równego traktowania w zatrudnieniu. Jest tu wymieniony cały szereg parametrów czy warunków, które muszą być spełnione, żeby to równe traktowanie było właściwe – płeć, wiek, niepełnosprawność, rasa itd., ale brakuje mi jeszcze jednego elementu, który z kolei spotykałem w Unii Europejskiej, mianowicie równego traktowania ze względu na nałogi. Konkretnie chodzi o nałóg palenia. Spotkałem się z działaniami firmy w Niemczech – nie chcę tutaj mówić jej nazwy – która chcąc obejść właśnie ten wymóg równego traktowania ze względu na nałogi, bo widocznie taki wymóg w Unii Europejskiej jest, wręczała ankietę pracownikom czy kandydatom na pracowników, w której było sformułowane następujące pytanie: czy jesteś w stanie, czy potrafisz powstrzymać się od palenia tytoniu przez osiem godzin? Tak to w ankiecie określono, żeby nie spotkać się z zarzutem, że dyskryminują tych, co palą i żeby stworzyć równość szans w dostępie do pracy. W zasadzie był to sprytny wybieg prawników, żeby z jednej strony wyłowić tych, którzy palą, a z drugiej strony zabezpieczyć się przed ewentualnymi konsekwencjami prawnymi. Takie więc są jeszcze moje dwa pytania.

Czy państwo senatorowie mają jeszcze pytania?

Pani senator jeszcze jedno pytanie dołoży, proszę bardzo.

Senator Genowefa Ferenc:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Jeszcze jedna kwestia. Chciałabym nie zgodzić się ze stanowiskiem rządu, jeśli chodzi o uwagi przedstawione w naszej opinii prawnej, chodzi mianowicie o sprawę etosu i uwagi zawarte w punkcie pierwszym. Bardzo często na posiedzeniu właśnie Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej podkreślamy, że nie jest celem przenoszenie określonych sformułowań czy wyrazów z tłumaczeń dyrektywy, a chodzi właśnie o osiągnięcie celu, który dyrektywa określa. W związku z tym popieram jak najbardziej propozycje poprawek zawartych w punkcie drugim. Nie zastanawiałam się, jak powinny być wykorzystane uwagi z punktu pierwszego, ale uważam, że są one uzasadnione. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Nie ma więcej pytań państwa senatorów? Nie ma. W ten sposób więc zamknęliśmy ten etap naszych prac.

Proszę o odpowiedź przedstawicieli rządu.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji w Departamencie Prawa Pracy
w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej Janina Suzdorf:**

Przechodząc do wątpliwości podniesionych przez panią senator, odniesiemy się do poszczególnych pani pytań. Po pierwsze, pytanie dotyczące art. 87¹ i sytuacji pracownika, gdy mają być dokonywane potrącenia z jego wynagrodzenia z tytułu alimentów. Ta kwestia jest obecnie uregulowana w kodeksie pracy w art. 87 §3, z którego to przepisu wynika, że w razie egzekucji świadczeń alimentacyjnych może być potrącone 3/5 wynagrodzenia. Nie ma żadnej kwoty gwarantowanej pracownikowi po dokonaniu tego potrącenia. Czyli w praktyce może być taka sytuacja, że po potrąceniu 3/5 wynagrodzenia pozostanie mu kwota wynagrodzenia, która będzie niższa niż minimalne czy też najniższe wynagrodzenie za pracę. W tym zakresie omawiana nowelizacja zmian nie wprowadza. Art. 87¹ jest w stu procentach przejęciem zapisów dotychczasowego aktu wykonawczego do kodeksu pracy, regulującego kwoty wolne od potrąceń z innych tytułów niż świadczenia alimentacyjne. Uzasadnieniem takiego rozwiązania jest potrzeba podnoszenia do rangi ustawowej zapisów, które ograniczają prawa pracownicze.

Pani drugie pytanie dotyczyło art. 94² i art. 94³ oraz powodów, dla których te przepisy pojawiły się w kodeksie. Jeśli chodzi o art. 94² powodem jest zobowiązanie wynikające z dyrektyw unijnych. Pracodawca mianowicie powinien być zobowiązany prawem krajowym do tego, aby informować zatrudnionych u siebie pracowników o warunkach podejmowania pracy na terenie zakładu.

(*Senator Genowefa Ferenc*: Można, Panie Przewodniczący tutaj dodać kilka słów? Moja wątpliwość nie dotyczyła tego, dlaczego to się pojawiało, tylko dlaczego w dwóch różnych artykułach, a nie w jednym. Chodzi o obowiązek informowania i obowiązek dążenia...)

Mówimy o art. 94³. Te artykuły dotyczą całkowicie różnych materii. Art. 94² mówi o informowaniu o wolnych miejscach pracy i możliwości zatrudnienia w pełnym albo niepełnym wymiarze czasu pracy...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Tak? Dobrze.

Sprawa kolejna to pojęcie: „rozstroju zdrowia” występujące w przepisie dotyczącym mobbingu. To pojęcie jest w obrocie prawnym, występuje w kodeksie cywilnym. Użycie tego pojęcia w obszarze prawa pracy zostało wypracowane przez stronę rządową wspólnie z Ministerstwem Sprawiedliwości. Wokół pojęcia: „rozstroju zdrowia” jest bogate orzecznictwo cywilistyczne. Nowością w zakresie prawa pracy będzie to, że pracownik ze względu na rozstrój zdrowia będzie mógł na drodze sądowej – przed sądem pracy, a więc w wygodniejszym dla niego w trybie – dochodzić zadośćuczynienia pieniężnego za doznaną krzywdę.

Kwestia kolejna to pytanie, czy mamy definicję pracowników zarządzających w imieniu pracodawcy zakładem pracy. Mamy taką definicję w przepisach dotyczących czasu pracy. To jest art. 128 §2 pkt 2. Na użytek kodeksu pracy, zwłaszcza przepisów właśnie o czasie pracy, wprowadza się tę definicję, która obejmuje osoby powiedziałabym – ze ścisłego grona kierowniczego, a więc osoby kierujące jednoosobowo zakładem pracy i zastępców takich osób, a także pracowników wchodzących w skład kolegiального organu zarządzającego zakładem pracy. I, oczywiście, niezależnie jest wymieniony również główny księgowy jako osoba mająca istotny wpływ na funkcjonowanie i kierowanie firmą.

Sprawa kolejna to motywy, dla których pojawił się w kodeksie pracy art. 137, a w nim dopuszczalne wydłużenie dobowego wymiaru czasu pracy do dwudziestu czterech godzin, w przypadkach pilnowania mienia lub ochrony osób, albo wówczas, gdy mamy do czynienia z pracownikami zakładowych straży pożarnych i zakładowych służ ratowniczych. Trzeba tu jednoznacznie powiedzieć, że taka propozycja jest wynikiem zapotrzebowania zgłaszanego przez grupy pracowników zatrudnionych przy tego rodzaju pracach albo przy tego rodzaju strażach, że się tak wyrażę, służbach ratowniczych i strażach pożarnych.

Po prostu system organizacji pracy w tych przypadkach jest najkorzystniejszy wówczas, gdy praca jest przewidziana na wiele godzin. Nie bez znaczenia jest także wątek finansowy. Pracownicy zatrudnieni przy tego typu pracach często dojeżdżają do pracodawcy ze znacznych odległości i jest dla nich korzystniej, także i od strony finansowej, już nie mówiąc o organizacji życia prywatnego, aby pracowali u danego pracodawcy przez mniejszą liczbę dni, za to dłużej. Z punktu widzenia ochrony tych pracowników zapewniamy im taki standard, jaki nakazuje zapewnić dyrektywa o czasie pracy. Zapewniamy im mianowicie po każdym okresie pracy przez dwadzieścia cztery godziny tak zwany równoważny okres odpoczynku, czyli okres odpoczynku, który musi także wynosić co najmniej dwadzieścia cztery godziny, rzecz jasna niezależnie od odpoczynku tygodniowego obejmującego co najmniej trzydzieści pięć godzin.

Pani kolejne pytanie dotyczyło art. 138 i pojawiającej się w §1 normy czterdziestu trzech godzin. Tutaj trzeba nieco historii, aby uzmysłwić, dlaczego nastąpił tak znaczny skok między regulacją, która jest obecnie w kodeksie pracy, a regulacją, którą przyjął Sejm. Otóż system pracy w ruchu ciągłym zawsze charakteryzował się nieco dłuższą tygodniową normą czasu pracy po to, aby pracodawca mógł tak ją organizować, żeby było możliwe dokonywanie tak zwanego łamania zmian. To znaczy chodzi o to, aby można było nie częściej niż trzy razy w okresie rozliczeniowym zorganizować pracę na dwóch zmianach, dając szansę odpoczynku pracownikom z trzeciej zmiany. A żeby praca mogła być zorganizowana na dwie zmiany i jednocześnie być wykonywana przez dwadzieścia cztery godziny, konieczne jest, żeby pracownicy pracowali po dwanaście godzin. I właśnie te cztery godziny potrzebne są na tak zwane łamanie zmian. Jeśli mamy czterotygodniowy okres rozliczeniowy i jeśli istnieje konieczność przeznaczenia czterech godzin na łamanie zmian, to siłą rzeczy konieczne jest umożliwienie pracodawcy organizowania pracy w taki sposób, żeby tygodniowy czas pracy był nieco dłuższy niż u innych pracowników i wynosił do czterdziestu trzech godzin. Jednym słowem, z czystego rachunku, wynika liczba czterdzieści trzy.

Pytanie kolejne pani senator dotyczyło art. 139, a więc systemu przerywanego czasu pracy oraz przerwy, która tutaj jest zakreślona na czas nie dłuższy niż pięć godzin. Trzeba wyjaśnić, że przerwa nie może być dłuższa niż pięć godzin, w przeciwnym bowiem razie naruszałaby, wkraczałaby w jedenastogodzinny okres dobowego odpoczynku. Na to dyrektywa nie zezwala i konieczne było przyjęcie takiej, a nie innej długości przerwy, nie wliczanej do czasu pracy.

Na pytanie pani senator, jak to się ma do pracowników młodocianych, na gorąco trzeba by powiedzieć, że pracownicy młodociani mają bardzo rygorystyczne przepisy, przewidujące właściwe dla nich normy czasu pracy. Przepisy te nie zawierają jednak wyłączeń w zakresie stosowania systemów czasu pracy przewidzianych w kodeksie. Można zatem sobie, ale to chyba naprawdę wielce teoretycznie, wyobrazić, że pracow-

nik młodociany znajdzie się w polu działania tego przepisu i jego osiem godzin pracy, teoretycznie rzecz biorąc, mogłoby być przerwane jedną przerwą, nie wliczaną do czasu pracy.

Ale, jak mówię, jest to rozważanie naprawdę wielce teoretyczne, dlatego że w przypadku pracowników młodocianych przepisy kodeksu pracy są jednak nakierowane na zatrudnienie ich w celu nauki zawodu albo przyuczenia do wykonywania określonej pracy. No i, mój Boże, jeśli tak się zdarzy, że będzie ten młodociany zatrudniony w zakładzie pracy, w którym po prostu standardowo jest stosowany system przerywanego czasu pracy, na przykład będzie to transport...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

W tym przypadku dyskutowałabym, dlatego że nie ma niezbędnej konieczności stosowania przerywanego czasu pracy w zakładzie fryzjerskim, biorąc pod uwagę to, że przerywany czas pracy jest dostępny tylko poprzez zawarcie układu zbiorowego pracy.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To i nie może być przerywanego czasu pracy. Taka jest filozofia tego przepisu. Jest to przepis bardzo wygodny dla pracodawcy z punktu widzenia organizacji czasu pracy, ale bardzo uciążliwy dla pracowników. Z tego względu może być stosowany tylko w drodze zawarcia układu zbiorowego pracy. Oczywiście, z wyjątkiem osoby fizycznej, która prowadzi działalność w zakresie rolnictwa i hodowli.

W związku z tym z jednej strony przesłanki stosowania przerywanego czasu pracy są szerokie poprzez elastyczną formułę rodzaju pracy albo jej organizacji, z drugiej strony narzędzie, którym przerywany czas pracy może być wprowadzany, mianowicie układ zbiorowy pracy, znacznie ogranicza zakres działania tego przepisu. Sprowadza to się właściwie tylko do dużych firm czy firm z dużą liczbą pracowników, gdzie działają związki zawodowe.

Sprawa kolejna to jest zakres regulacji §4 w art. 139, mianowicie chodzi o fragment mówiący, że opłacenie przerwy w przerywanym czasie pracy u pracodawcy będącego osobą fizyczną będzie miało miejsce wówczas, kiedy tak stanowić będzie umowa o pracę. Prawdę mówiąc ta regulacja jest odzwierciedleniem zwyczajów, jakie mają miejsce dotychczas. Przerywany czas pracy mianowicie jest stosowany zwyczajowo przy pracach polowych, również w niewielkich placówkach handlowych prowadzonych właśnie przez bardzo małych pracodawców. I tam zwyczajowo przerwa nie była opłacana. Zatem przepis mówiący o tym, że może to być przedmiotem umowy o pracę niejako uzmysławia stronom stosunku pracy, iż jeśli mają taką wolę, taką ochotę i taką możliwość – przede wszystkim finansową – to mogą z powyższej regulacji skorzystać. Podobnie w §1, co do zasady, przerwa w przerywanym czasie pracy jest niepłatna.

Pani kolejna wątpliwość dotyczyła art. 141 i konstrukcji przerwy na spożycie posiłku lub załatwienie spraw osobistych. Powiem tyle, że w tym zakresie omawiana nowelizacja nie wnosi nic nowego. Jest to konstrukcja, która została przejęta z obowiązujących już rozwiązań wprowadzonych przedostatnią, że się tak wyrażę, nowelizacją kodeksu pracy z lipca roku ubiegłego. Cel był wówczas czytelny. Chodziło o to, aby zalegalizować, ale w granicach rozsądku, praktyczne działania pracodawców, sprowadzające się do stosowania przerw w pracy właśnie na spożycie posiłku, tyle tylko, że ich długość znacznie odbiegała od celu, dla którego taka przerwa była wprowadzana.

Znamy przypadki przerw dwu-, dwuipółgodzinnych w celu spożycia posiłku. Aby położyć tamę takiemu działaniu, a jednocześnie zgodzić się z tendencją, jaka funkcjonuje zwłaszcza w firmach z kapitałem zagranicznym, zakreślono w kodeksie pracy granice ochronne dla pracownika. I tę konstrukcję przeniesiono także do obecnej nowelizacji kodeksu.

Podobnie jest z art. 151 §4, na który zwróciła pani uwagę. Jest to mianowicie przepis mówiący o możliwości modyfikowania w układzie zbiorowym pracy, regulaminie pracy, bądź nawet w indywidualnej umowie o pracę, rocznego limitu pracy w godzinach nadliczbowych. Ustawowy limit – sto pięćdziesiąt godzin, w rzeczy samej może być modyfikowany w obie strony, a więc limit może być podwyższony i może być obniżony w tym trybie, o którym wspomniałam. I to także nie jest nowa propozycja, a przejęta z obowiązującego już stanu prawnego.

Art. 151¹ §3 to jest przepis, który występuje od dawien dawna w kodeksie pracy i który wskazuje na dwojakiemu rodzaju technikę obliczania podstawy wynagrodzenia do ustalenia wartości dodatku za pracę w godzinach nadliczbowych. Po prostu ze względu na znaczne zróżnicowanie systemów płacowych, jakie w praktyce występują obecnie u pracodawców, konieczne było utrzymanie następującego dualizmu. Raz podstawą obliczania dodatku za pracę w godzinach nadliczbowych będzie składnik wynagrodzenia wyodrębniony jako stawka osobistego zaszeregowania – godzinowa lub miesięczna. Innym razem – jeśli system płacowy obowiązujący u danego pracodawcy takiego wyodrębnienia nie przewiduje – konieczne jest odniesienie się do łącznej kwoty wynagrodzenia. W takim przypadku 60% tej kwoty jest bazą do obliczenia dodatku z tytułu pracy w godzinach nadliczbowych.

Teraz kwestie związane z dyżurem poruszy pani dyrektor Gienieczko.

**Dyrektor Departamentu Prawa Pracy
w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej
Eugenia Gienieczko:**

Chciałabym tutaj wyjaśnić w związku z wątpliwościami pani senator, dotyczącymi dyżuru proponowanego w kodeksie pracy a dyżuru medycznego. W tej chwili, rzeczywiście, rząd skierował do uzgodnień międzyresortowych i do opiniowania w pakiecie zmian dotyczących systemu ochrony zdrowia również zmiany do ustawy o zakładach opieki zdrowotnej. W istocie zaproponowano tam skreślenie działu IV tej ustawy, który reguluje właśnie czas pracy pracowników medycznych. Gdyby tak się stało, to ci pracownicy medyczni trafiliby tutaj, do kodeksu, i również ich dotyczyłaby zaproponowana regulacja dyżuru.

Jednakże w tej chwili w zespole specjalnym Komisji Trójstronnej prowadzone są negocjacje. Z tych negocjacji, chcę już powiedzieć, wynika wstępnie, że rząd dopuszcza możliwość utrzymania odrębnych regulacji w dziale IV ustawy o zakładach opieki zdrowotnej i między innymi odrębnej regulacji dyżuru medycznego. Wszystko wskazuje na to, Pani Senator, że ci pracownicy będą jednak mieli odrębną regulację. To jest pierwsza sprawa.

Jeżeli jestem już przy głosie, to druga jeszcze sprawa. Otóż przepraszam pana przewodniczącego za zbyt skrótowe przedstawienie nowego systemu skróconego tygodnia. Polegać on będzie na tym, że tych pracowników będą dotyczyły takie same normy czasu pracy, jak i innych pracowników, czyli maksymalnie osiem godzin na dobę

i czterdzieści w tygodniu. Ale, oczywiście, system ten będzie polegał na tym, że w niektóre dni będzie można wydłużyć pracę maksymalnie do dwunastu godzin. To nie znaczy, że w każdym dniu od poniedziałku do czwartku praca może być prowadzona przez dwanaście godzin. Wtedy bowiem nastąpiłoby przekroczenie normy tygodniowej. Czyli w niektórych dniach można wydłużyć pracę do dwunastu godzin, w innym dniu na przykład można ustalić osiem godzin i pracować w sumie mniej niż pięć dni w tygodniu. Na tym ma polegać ten nowy system. To jest tyle, co chciałabym w tej chwili wyjaśnić.

Kilka słów na temat pracowników pracujących w nocy i występujące tam pojęcia mógłby powiedzieć pan dyrektor Kowalski.

**Dyrektor Departamentu Warunków Pracy
w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej Jerzy Kowalski:**

Panie Przewodniczący! Pani Senator!

W odniesieniu do art. 151⁷ §3 wątpliwość pani senator dotyczyła pojęcia wykonywania prac szczególnie niebezpiecznych. Chciałbym tutaj powiedzieć, że wykaz prac szczególnie niebezpiecznych znajduje się w przepisach ogólnych w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy. Do nich zalicza się między innymi prace na wysokości, prace z materiałami niebezpiecznymi, chemicznymi, prace remontowo-budowlane. Przy tym chciałbym zwrócić uwagę, że wykaz tych prac ustala pracodawca, czyli w istocie on będzie w porozumieniu albo ze związkiem zawodowym albo z przedstawicielem załogi decydował, jaki ma charakter ten wykaz.

Jeśli chodzi o duży wysiłek fizyczny, to myślę, że pracodawcy będą korzystali z tabeli Lehmana, która jest od lat pięćdziesiątych znana, a która dotyczy wydatku energetycznego w kilodżulach na dniówkę roboczą. Tu nie powinno być problemów praktycznych. No, z pracownikiem umysłowym jest troszeczkę większy problem, ale zakładam, że pracodawca ocenia i niewątpliwie... Jest co prawda wykaz prac o szczególnej predyspozycji psychofizycznej, ale to jest zupełnie inna kwestia. Tutaj zatem wydaje się, że ukształtuje to praktyka. Jest to rzeczywiście nowe kryterium, które się pojawiło w kodeksie pracy. Ale ono wynika z prawa europejskiego i nie bardzo możemy pominąć to obciążenie umysłowe, tym bardziej, że w strategii Unii Europejskiej na lata do 2006 r. stres i mobbing są dominującymi kwestiami. Trudno więc pominąć również obciążenie psychiczne.

Jeśli chodzi o art. 222 §3, to w istocie ten tekst, który jest w tej chwili przedmiotem obrad parlamentu, wprowadza tylko pewne dodatkowe obowiązki pracodawcy. Dotychczas, zgodnie z art. 222, pracodawca miał obowiązki dotyczące rejestrowania prac rakotwórczych. Nowym elementem w tych sprawach jest pojęcie substancji mutagennych, które do tej pory w kodeksie nie występowało, czyli chodzi o takie substancje, które mogą zmodyfikować kod genetyczny u pracownika lub, w przyszłości, jego przyszłych pokoleń. Stąd też, odpowiadając na pytanie pani senator dotyczące troski, czy Ministerstwo Zdrowia zdąży wydać akty prawne, chcę powiedzieć, że nowe akty, na przykład dotyczące zagrożeń biologicznych, zostały dołączone do projektu. Akty prawne, które dotyczą wykazów substancji rakotwórczych, są w tej chwili obowiązujące. Z zapewnień, jakie strona polska przekazała Komisji Europejskiej na ostatnim posiedzeniu Komitetu Stowarzyszeniowego, wynika, że w listopadzie strona polska zobowiązała się wydać wszystkie pięć rozporządzeń, które zostały nam w tej sprawie do wydania. Nie mogę więc w tej kwestii mieć innych przypuszczeń.

Jeśli chodzi o art. 237¹¹, dotyczący służby bhp, tak jak pani dyrektor Gienieczko wspomniała, główną troską naszą jest zgodność z dyrektywą ramową, a dokładnie z art. 7 tej dyrektywy. Tak naprawdę funkcjonuje wprowadzony w przepisie próg stu pracowników. Proszę jednak zauważyć, że zgodnie z tą regulacją również pracodawca zatrudniający poniżej stu osób powierza wykonywanie zadań służby bhp pracownikowi zatrudnionemu przy innej pracy. Pkt 1 i pkt 2 w §1, dotyczący progu dziesięciu i dwudziestu osób, jest wyjątkiem od generalnej zasady, która wynika z dyrektywy, a mianowicie, że są służby prewencji i zapobiegania u pracodawców. Różnica jest tylko taka, że w przepisach wykonawczych służby te nie mogą być obciążone innymi zadaniami, a w firmie zatrudniającej do stu pracowników pracownik, któremu pracodawca powierza te zadania, może wykonywać równolegle inne zadania.

Chciałbym powiedzieć, że ani dyrektywa ramowa, ani inna dyrektywa nie precyzuje progu, dopuszcza natomiast w pkt 7 art. 7 możliwość wykonywania zadań służby prewencji przez pracodawcę pod warunkiem, że prawo krajowe określi wielkość przedsiębiorstwa i rodzaj prowadzonej działalności. I, naszym zdaniem, poprzez określenie wielkości dziesięciu i dwudziestu osób oraz powiązaniem tego z kategoriami ryzyka w ustawie o ubezpieczeniu społecznym od wypadku chorób zawodowych spełniliśmy ten warunek dyrektywy. Chciałbym zwrócić uwagę, że ta poprawka rządowa została wniesiona na wniosek pracodawców, ponieważ takiej możliwości w projekcie rządowym wykonywania zadań przez pracodawcę nie było. Jest to więc wynik poprawki zgłoszonej przez pracodawców.

Chcę jeszcze przypomnieć, że próg stu osób, który się pojawił w nowelizacji z 26 lipca, powstał w wyniku autonomicznego porozumienia trzech organizacji i dwóch związków pracodawców z 8 lipca ubiegłego roku. I stąd pojawił się również w dokumentach sejmowych próg stu osób, który pozostał do dzisiaj. On nie grozi kolizją z dyrektywą ramową. Myślę, że odpowiedziałem na postawione pytania. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Czy to wszystko? Przepraszam, jeszcze to moje pytanie o nałogi.

Główny Specjalista do spraw Legislacji w Departamencie Prawa Pracy w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej Janina Suzdorf:

Pani senator zgłosiła także wątpliwości dotyczące art. 154² i, rozumiem, konkretnego casusu, który może wystąpić w praktyce na tle tego przepisu. Chodziło mianowicie o sytuację, gdy pracownik będzie miał w dni robocze udzielany urlop wypoczynkowy, ale w wymiarze godzinowym, który odpowiada liczbie godzin, jaką miałby przepracować, gdyby nie był na urlopie. Może się zdarzyć, że na końcu udzielania w ten sposób urlopu pozostanie jakaś niewykorzystana liczba godzin, na przykład cztery godziny. Pytanie praktyczne może sprowadzać się do tego, w jaki sposób pracownik ma skosztować tę resztę urlopu wypoczynkowego. Na to praktyczne pytanie próbujemy odpowiedzieć w §4 art. 154².

Ten przepis jest ukształtowany w taki sposób, że udzielenie urlopu na część dnia roboczego jest wyjątkiem, czyli nie może być stałej praktyki polegającej na tym, że pracownik wybiera sobie, mówiąc obrazowo, urlop po parę godzin albo pracodawca,

co też może mu być na rękę, kieruje pracownika na urlop po parę godzin. Takiej możliwości nie ma. Urlop musi dotyczyć całego dnia roboczego. Ze względów praktycznych natomiast ta reszta w wymiarze godzinowym, która nie pokrywa pełnego dnia roboczego, będzie udzielana na takich zasadach, jak to przewidziano w §4. Czyli ten przepis pozwala na to, aby pracodawca urlopował pracownika z części dnia roboczego, bo też tylko i taki wymiar urlopu temu pracownikowi jeszcze pozostał.

Kolejna sprawa to jest art. 186, a więc przepisy dotyczące urlopu wychowawczego. Powiem tak, zasada jest następująca: aby skorzystać z urlopu wychowawczego, należy dysponować odpowiednim stażem pracy. Dotyczy to także osób zatrudnianych na podstawie umowy o pracę na czas określony. Zatem dopiero w momencie uzyskania co najmniej sześciomiesięcznego okresu zatrudnienia można wnioskować o udzielenie urlopu wychowawczego. Jeśli wniosek dotyczy pracownika, który jest zatrudniony na podstawie umowy na czas określony, a wnioskowałby – co oczywiście może zrobić – o udzielenie urlopu na czas przekraczający okres zatrudnienia, to odpowiedź jest jasna: na urlopie wychowawczym może być osoba mająca status pracownika, a nie osoba mająca status byłego pracownika. Z tego też względu w akcie wykonawczym do kodeksu, który jest już obecnie na zaawansowanym etapie uzgodnień, jednoznacznie stawia się kropkę nad „i” i wobec osób na terminowym zatrudnieniu przesądza się, że udzielenie urlopu może dotyczyć tylko okresu zatrudnienia.

Jeszcze są pytania dotyczące etosu i tej redakcji przepisów: „był”, „jest”, „mógł być”.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Czy państwo uzupełnią jeszcze odpowiedź?
Proszę bardzo.

Specjalista w Departamencie Prawa Europejskiego w Urzędzie Komitetu Integracji Europejskiej Elżbieta Buczkowska:

Chciałabym jeszcze uzupełnić wypowiedź przedstawioną przez stronę rządową w sprawie wątpliwości związanych z redakcją przepisów implementujących dyrektywę nr 2000/78, dotyczącą niedyskryminacji czy zakazu dyskryminacji ze względu na przesłanki wymienione w tej dyrektywie. Głównie chodzi o uwagi legislacyjne dotyczące brzmienia przepisu wprowadzającego definicję dyskryminacji bezpośredniej, zawierającego trzy czasowniki w różnych czasach oraz przepisu umożliwiającego odstępstwo od zakazu dyskryminacji, między innymi w organizacjach o etosie związanym z religią czy wyznaniem.

Te legislacyjne uwagi, oczywiście, mieszczą się w ogólnych zasadach techniki legislacyjnej związanych z implementowaniem prawa wspólnotowego, z tego względu, że dyrektywa jest tym aktem prawnym, który obowiązuje co do celu, środki legislacyjne natomiast związane z wyróżnieniem tego celu są pozostawione państwu członkowskiemu. Niemniej jednak należy pamiętać o tym, że ta dyrektywa jest dyrektywą szczególną, jest dyrektywą specyficzną. Ona będzie szczegółowo monitorowana przez Komisję Europejską. Ona jest szczególna nie tylko dlatego, że po raz pierwszy wprowadza do regulacji wspólnotowej kwestie związane z dyskryminacją ze względu na przesłanki w niej wymienione, ale również jest...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, ale ta dyrektywa zawiera definicję, w stosunku do której trudno tak naprawdę znaleźć legislacyjny odpowiednik w prawie polskim, z tego względu, że to jest definicja obejmująca stany, które mogą wystąpić w trzech różnych czasach. W związku z powyższym trudno byłoby tę definicję w sposób legislacyjny inaczej zapisać. Do tej pory takie zawierające element hipotetyczny definicje, związane właśnie z dyskryminacją, obowiązywały w prawie wspólnotowym bezpośrednio, ponieważ wynikały one z rozporządzenia dotyczącego przepływu pracowników. To jest inna materia, ale podobna konstrukcja. W związku z powyższym, jeżeli mogę sobie na to w imieniu Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej pozwolić, chciałabym postulować pozostawienie takiego brzmienia tego przepisu.

Jeżeli chodzi o przepis dotyczący etosu, to mam tutaj zastrzeżenia związane z uwagą legislacyjną. Również, jeżeli mogę sobie pozwolić, postuluję pozostawienie nazewnictwa w tym przepisie. Mam uwagę wynikającą nie tylko ze specyfiki dyrektywy, ale również uwagę merytoryczną, którą chciałabym zaprezentować bezpośrednio tutaj na posiedzeniu. Moim zdaniem zamiana pojęcia etosu, w skrócie mówiąc, katolickiego, religijnego, związanego z wyznaniem, na cel działalności organizacji, w ramach której można dopuścić do odstępstwa od zasady zakazu dyskryminacji, byłoby nieprawidłowe, z tego względu, że nie zawsze cel takiej organizacji wyraża jej etos. Czasami cel organizacji nie wiąże się z tym etosem, może to być cel edukacyjny czy inny. Etos organizacji natomiast, czyli sposób jej prowadzenia, może wiązać się z wyznaniem. Tak, że nie zawsze cel, moim zdaniem, będzie merytorycznie odpowiadać etosowi. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Czy państwo senatorowie chcą jeszcze zabrać głos?

Proszę bardzo, oczywiście.

Senator Andrzej Wielowieyski:

Bardzo przepraszam – i naszych gości, i przedstawicieli resortów, i nas samych – ale mam dwa bardzo ogólne pytania z wielką prośbą, żeby nie odpowiadać szeroko, a dać chociażby krótkie wyjaśnienie.

Pierwsza sprawa dotyczy rzeczy, o której tutaj nie było mowy, ani nigdzie nie widzę jej w dokumentach. Chodzi o pracę nieregularną, pracę nie w pełnym wymiarze czasu, ale pracę na godziny i na dniówki. Eksperci francuscy, z którymi się stykałem, mówili, że u nas za parę lat połowa zatrudnionych będzie pracować poprzez różne agencje, że tak powiem, z doskoku na te dniówki i godziny. Czy w naszym kodeksie, bo nie widzę tego w tej nowelizacji, są jakieś wyraźne odniesienia, które coś im zabezpieczają. Chodzi o przepisy dotyczące normalnie zatrudnionych. Powiem w skrócie, że można sobie bardzo łatwo wyobrazić, iż przy tym zatrudnieniu na godziny i dniówki można faceta i umęczyć, i eksploatować niesłychanie ostro.

I drugie pytanie, może i szersze, ale też bardzo prosiłbym o krótkie wyjaśnienie. Czy są istotne sprawy, w których partnerzy społeczni – z jednej strony związku, z drugiej strony pracodawcy – sprzeciwiają się wyraźnie tej nowelizacji?

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Czy jeszcze ktoś z państwa senatorów chciałby zabrać głos? Dziękuję.

Proszę o odpowiedź.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji w Departamencie Prawa Pracy
w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej Janina Suzdorf:**

Panie Senatorze, jeśli chodzi o pojęcie pracy nieregularnej, to rozumiem, że pod tym pojęciem można rozumieć pracę w niepełnym wymiarze czasu pracy, czyli na przykład na 1/2, 1/4 etatu. W tym zakresie omawiana nowelizacja, powiedziałabym w przenośni, dowartościowuje tak zatrudnianych pracowników, właśnie ze względu na wymogi prawa europejskiego. Podkreślono, że zatrudnienie w niepełnym wymiarze czasu pracy w żaden sposób nie może być traktowane w sposób dyskryminujący. Trzeba tym pracownikom zapewnić porównywalne warunki zatrudnienia.

Po drugie, praca nieregularna może być na przykład rozumiana także jako praca w zadaniowym czasie pracy, a więc w systemie czasu pracy, w którym w gestii pracownika pozostawiona jest organizacja rozkładu czasu pracy. On zatem może decydować o tym, w jakie dni, w jakie godziny i z jakim natężeniem będzie wykonywać pracę. Zadaniowy czas pracy – z elementem telepracy, mianowicie praca może być wykonywana w innym miejscu niż teren zakładu pracy – już występuje w kodeksie pracy. Jest to przejęta także przez tę nowelę.

I na koniec, co najistotniejsze, trzeba wskazać, że Sejm przyjął 9 lipca 2003 r. ustawę o zatrudnianiu pracowników tymczasowych, a więc ustawę, która do naszego ustawodawstwa wprowadzi i zalegalizuje zatrudnianie pracowników za pośrednictwem agencji pracy tymczasowej. Ta instytucja funkcjonuje w obiegu faktycznym, w obiegu prawnym natomiast tak naprawdę zacznie funkcjonować od 1 stycznia przyszłego roku. Ta ustawa odpowiada założeniom projektu dyrektywy, który obecnie jest przygotowywany w Unii i który dotyczy zwłaszcza form i warunków zatrudniania pracowników. Zwraca się największą uwagę na zapewnienie im pewnego porządnego standardu zatrudnienia. Tak, że w naszej ocenie praca nieregularna, rozumiana jako pewne odstępstwo od standardowego zatrudnienia na pełnym etacie w pełnym wymiarze czasu pracy, występuje w naszych regulacjach.

**Dyrektor Departamentu Prawa Pracy
w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej
Eugenia Gienieczko:**

I jeszcze ostatnie pytanie pana senatora, czy istnieją jakieś zasadnicze problemy w tej noweli, które były oprostowane przez partnerów społecznych? Trudno mi tutaj teraz przywołać taki przykład. Były natomiast różnice zdań. Jeżeli chodzi o uzgadnianie tego projektu, to w uzasadnieniu projektu rządowego wykazujemy po prostu te sprawy, w których się różnimy z partnerami społecznymi. To nie są aż takie bardzo zasadnicze sprawy. Na przykład związek zawodowy „Solidarność” był właściwie innego zdania, gdy chodzi o system dotyczący pracy w częściowym pogotowiu i przy dozorze urządzeń. Proponujemy, żeby była możliwość wydłużenia do szesnastu godzin. I to

proponowane rozwiązanie jest jednak korzystniejsze, gdyż w obecnym prawie w ogóle nie ma ogranicznika.

Nie wiem, czy tutaj pan senator sobie życzy, żebym przytoczyła po kolei rozwiązania, w których się różnimy. One są właśnie w uzasadnieniu do projektu rządowego. Ale, tak jak mówię, to nie są jakieś zasadnicze sprawy, w których absolutnie partnerzy się nie zgadzali. Tym bardziej, że były prowadzone w ostatnich miesiącach również rokowania w Komisji Trójstronnej. Przy tym było założenie, na które wyraził zgodę Sejm, że gdyby były jeszcze jakieś propozycje wypracowane w tej Komisji Trójstronnej, to one miały być również włączone do tej noweli. Dorobek tego był niewielki. Tak, że można ogólnie powiedzieć, iż projekt został maksymalnie poddany konsultacjom, którym towarzyszyło dążenie do uzgodnienia stanowisk.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa senatorów chciałby zgłosić jakieś poprawki? Nie widzę zgłoszeń.

W związku z tym pomału kończylibyśmy debatę nad tym punktem porządku obrad naszej komisji. Mamy dwie poprawki, które proponuje Biuro Legislacyjne. Mamy lekki kłopot z kworum. Myślę więc, że zamknijemy debatę i podziękowalibyśmy państwu, gościom naszego posiedzenia. Zrobimy parominutową przerwę, gdyż jeden z senatorów musiał pilnie opuścić posiedzenie. Jesteśmy w kontakcie telefonicznym. Jest już w drodze powrotnej. Za kilka minut wróci. Wtedy przystąpimy do głosowań. Kolejność głosowań będzie właściwie dowolna. Mamy do przegłosowania część poprawek do zmiany ustawy o transporcie drogowym i dwie poprawki do kodeksu pracy. Listę zgłaszania poprawek w tym momencie już zamknęliśmy.

Państwu dziękuję, a dla państwa senatorów ogłaszam pięciominutową przerwę.
(*Senator Genowefa Grabowska: I zakaz opuszczania sali.*)

(*Przerwa w obradach*)

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Wznawiamy obrady.

Mamy kworum. Przystępujemy do głosowań.

Myślę, że prostsza sprawą będzie zamknięcie prac nad kodeksem pracy, bo tu są tylko dwie poprawki i dwie poprawki zgłaszane przez Biuro Legislacyjne, które pozwolę sobie przejąć. Prosiłbym...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Tylko dwie. Na tym stanęło. Komisja Polityki Społecznej i Zdrowia zgłaszała poprawki porządkujące i wydaje mi się, że już nie ma co do tego wracać. I tak będzie wspólne posiedzenie i wtedy uzgodnimy je. Myślę, że to usprawni naszą pracę.

Proszę panią mecenas o przedstawienie pierwszej poprawki.

(*Głos z sali: Wiemy przecież...*)

No nie, musimy jednak wiedzieć, nad czym głosujemy.

Proszę bardzo.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Bożena Langner:**

Pierwsza poprawka zawarta jest w druku nr 500 na stronie trzeciej i dotyczy art. 1 pktu 6, a konkretnie art. 18^{3a} §4. I tam jest kilka kwestii: definicja organizacji, definicja kościoła oraz etosu...

(Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak: Chodzi generalnie o ten etos w tej treści, którą nam pani podała...)

...o którym tu była mowa, który jest pojęciem jednak spoza aktu prawnego, pojęciem niezwykle ogólnym.

(Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak: Proszę od razu podać treść poprawki.)

Dobrze, czytam więc: „kościółów i innych publicznych lub prywatnych organizacji”...

(Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak: Proszę od razu treść poprawki.)

Dobrze: „kościółów i innych związków wyznaniowych, a także organizacji, których cel działania pozostaje w bezpośrednim związku z religią lub wyznaniem”.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Tak jest.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki w takim brzmieniu? (6)

Poprawka przyjęta jednogłośnie. Dziękuję bardzo.

I poprawka druga.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Bożena Langner:**

Poprawka druga, to jest na stronie 23, dotyczy art. 1 pktu 46. Chodzi tutaj o pracownicę w ciąży zatrudnioną w porze nocnej. Wyrazy: „pracodawca zatrudniający pracownicę w ciąży w porze nocnej jest obowiązany zmienić rozkład czasu pracy takiej pracownicy na dotychczasowym stanowisku pracy”, zastępuje się wyrazami: „pracodawca zatrudniający pracownicę w porze nocnej jest obowiązany w okresie jej ciąży zmienić rozkład czasu pracy”. Ta poprawka niczego nie zmienia, poza tym, że dostosowuje art. 178¹ do art. 178, do tego, że pracownicy w ciąży nie można zatrudniać w porze nocnej.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Tak jest.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem tej poprawki?

6 senatorów za. Poprawka przyjęta jednogłośnie.

Dziękuję bardzo.

(Wypowiedzi poza mikrofonem)

(Senator Genowefa Ferenc: To jest poprawka porządkująca...)

Ale przyjęła ją Komisja Polityki Społecznej i Zdrowia.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To będziemy jeszcze dłużej debatować, jeżeli pani senator...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pytałem przecież, kto zgłasza jeszcze poprawki. Te dwie uzgodniłem jako autor. Dobrze, proszę bardzo. Jeszcze pani senator zgłasza poprawkę.

Senator Genowefa Ferenc:

Jest to po prostu porządkująca poprawka. Chodzi tylko o zastąpienie słów: „rozdziału I”...

(Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Bożena Langner: Zastąpienie wyrazów: „działu I” wyrazami: „działu II”.)

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Tak, ale Komisja Polityki Społecznej i Zdrowia przyjęła chyba dziewięć poprawek tego typu czy nawet, mówiła pani, więcej.

(Senator Genowefa Grabowska: Ale ta jest wyraźna...)

Wyraźna? Dobrze.

(Senator Edmund Wittbrodt: Myślę, że skoro ona jest tak oczywista, to aż dziwne byłoby, gdyby ta komisja tego nie zauważyła.)

Dobrze. Czyli treść poprawki jest znana wszystkim senatorom.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (6)

Poprawka przyjęta jednogłośnie. Dziękuję bardzo.

To już koniec głosowań nad poprawkami do tej ustawy? Tak.

Głosujemy nad całością ustawy?

(Senator Genowefa Grabowska: Głosujemy nad całością ustawy.)

Całość ustawy o zmianie ustawy – Kodeks pracy oraz o zmianie niektórych innych ustaw.

Kto jest za przyjęciem ustawy z poprawkami? (6)

Wszyscy, jednogłośnie, za.

Sprawozdawca zdeklarował się przed posiedzeniem. Pani senator Ferenc chciała być sprawozdawcą. Dziękuję bardzo.

Wracamy do ustawy o transporcie drogowym.

Przypominam, że głosowaliśmy nad poprawkami do tej ustawy według zestawienia propozycji Biura Legislacyjnego i przegłosowaliśmy poprawkę siódmą. Potem przerwaliśmy obrady. Poprawka ósma była do końca kontrowersyjna, w związku z tym prosiłbym może o jeszcze bardziej szczegółowe naświetlenie tych kwestii przez pana mecenasa. Następne poprawki były bardziej oczywiste i już nie będziemy ich tak szczegółowo omawiać. W przypadku ósmej poprawki proszę jednak jeszcze raz nas wprowadzić w meritum.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Dziękuję uprzejmie.

Wysoka Komisjo, art. 1 pkt 6, dotyczący art. 41 ust. 4 ustawy o transporcie drogowym, używa sformułowania: „polskie organizacje o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszające międzynarodowych przewoźników drogowych”. W związku z tym, że to sfor-

mułowanie zostało po raz pierwszy użyte w art. 26 pkt 2 ustawy nowelizowanej, która następnie posługuje się techniką odesłania do tego artykułu – przy każdorazowym wspomnieniu tych organizacji – należałoby konsekwentnie przyjąć tę samą technikę w omawianej przez nas ustawie. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Przypominam tylko, że w tej sprawie do końca przedstawiciele rządu zgłaszali różne wątpliwości. Ale głosujemy nad poprawką.

Kto z państwa jest za przyjęciem poprawki ósmej w tym brzmieniu? (4)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (2)

Dziękuję bardzo.

Poprawka dziewiąta nie budziła żadnych właściwie kontrowersji. Wydawała się oczywista i strona rządowa ją akceptowała.

Kto jest za przyjęciem poprawki dziewiątej? (6)

Dziękuję bardzo.

Poprawka dziesiąta. Tutaj, podobnie, strona rządowa ją akceptowała.

Kto jest za? (6)

Dziękuję bardzo.

Poprawka jedenasta. Podobnie, strona rządowa akceptowała ją w tym brzmieniu.

Kto jest za? (6)

Jednogłośnie za. Dziękuję bardzo.

To była, przepraszam, dziesiąta poprawka, tak?

(*Głosy z sali: Jedenasta.*)

Jedenasta już była.

Dwunasta poprawka. Przy dwunastej też były wątpliwości i tutaj pana mecenas prosilibym jeszcze raz o wprowadzenie, szczególnie dla senatorów, którzy musieli wyjść.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Dziękuję uprzejmie.

Wysoka Komisjo!

Ustawa o transporcie drogowym zawiera katalog, bardzo zresztą liczny, kar pieniężnych za naruszenie przepisów ustawy o transporcie drogowym oraz odrębnych przepisów dotyczących transportu. Mimo, że jest to ustawa dostosowująca polskie ustawodawstwo do prawa Unii Europejskiej, ustawodawca sejmowy zdecydował się na skreślenie trzech kar pieniężnych. Pierwsza, kara za wykonywanie transportu drogowego taksówką z naruszeniem warunków określonych w licencji, mimo braku zmian w zakresie problematyki warunków określonych w licencji w odniesieniu do transportu drogowego taksówką. Druga, kara pieniężna, dotycząca przejazdu w ramach przewozu na potrzeby własne pojazdem prowadzonym przez osobę niebędącą przedsiębiorcą lub pracownikiem przedsiębiorcy oraz, trzecia, kara pieniężna dotycząca skrócenia przerwy w czasie jazdy przy wykonywaniu transportu drogowego lub przewozu na potrzeby własne. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Przypominam, że użyliśmy tutaj po raz kolejny określenia: „wrzutka”, co oznacza, że ta część ustawy nie wynika wcale z dostosowywania do prawa unijnego, a jakby przy okazji została nam podsunięta. Ale, z drugiej strony, przypominam także, że w tej sprawie bardzo kompetentnie broniąc stanowiska rządu, występował przedstawiciel inspekcji transportu drogowego, który namawiał nas, żebyśmy nie przyjmowali tej poprawki. Przystępujemy więc do głosowania. Przypominam tylko okoliczności tej poprawki.

Proszę bardzo.

Senator Genowefa Ferenc:

Ale jednocześnie właśnie przedstawiciel tego urzędu inspektora drogowego wskazywał na to, potwierdził to, o czym ja mówiłam, że będzie to zaakceptowanie zatrudniania na czarno w transporcie bez kary.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

W gruncie rzeczy każdy z nas musi rozstrzygnąć teraz we własnym sumieniu, jak się przy tej poprawce zachować.

Kto jest z państwa jest za przyjęciem poprawki dwunastej? (2)

Kto jest przeciwny? (2)

Kto się wstrzymał od głosu? (2)

Tak jest.

Czyli poprawka nie uzyskała większości, ale proszę, żeby sprawozdawca to wyraźnie zaakcentował i zapoznał senatorów na posiedzeniu plenarnym z takimi właśnie okolicznościami jej uchwalania. Myślę, że tu jeszcze będzie ważna argumentacja resortu.

Poprawki trzynastej ostatecznie nikt z senatorów nie przejął, w związku z tym nie będziemy nad nią głosować.

Poprawka czternasta dla strony rządowej wydawała się oczywista.

Kto jest za przyjęciem poprawki czternastej? (6)

Dziękuję bardzo.

Poprawka piętnasta także dla strony rządowej wydawała się dobra.

Kto jest za? (6)

Dziękuję.

Poprawka szesnasta razem z dziewiętnastą, łącznie, też były akceptowane przez stronę rządową.

Kto jest za? (6)

Poprawka siedemnasta, akceptowana przez stronę rządową.

Kto jest za? (6)

Poprawka osiemnasta, akceptowana przez stronę rządową.

Kto jest za? (6)

Dziękuję bardzo.

Poprawka dwudziesta nie była elementem inicjatywy rządowej i dodana była przez Sejm w trakcie prac. Nie wiem, czy wspomozemy się panem mecenasem?

Proszę bardzo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Dziękuję uprzejmie.

Wysoka Komisjo!

Art. 39c ust. 1 i art. 39d ust. 1, o których mowa w art. 6, dotyczą obowiązku przeprowadzenia badań lekarskich i badań psychologicznych kierowców. Zwróciliśmy uwagę na trzy zasadnicze zagadnienia. Po pierwsze, art. 6 dotyczy materii niezwiązanej z dostosowywaniem polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej. Po drugie, zwróciliśmy uwagę, że mamy tutaj do czynienia z tak zwaną nowelizacją dorozumianą, to znaczy nie zostały zmienione odpowiednie przepisy ustawy o transporcie drogowym. Wyrzucono tylko ad hoc art. 6 w ustawie nowelizującej, nie wprowadzając żadnych zmian w ustawie nowelizowanej. Po trzecie, zwróciliśmy jednak uwagę na to, i to jest najważniejszy argument, że w wyniku przyjęcia koncepcji uregulowania materii w art. 6 w takim brzmieniu powstanie niezgodny z konstytucją podział na kierowców. Tych, którzy wykonując w dniu 31 grudnia 2003 r. przewozy, będą mieli rok czasu na dostosowanie się do nowych wymagań i tych, którzy rozpoczną wykonywanie stosownych przewozów po 31 grudnia 2003 r. i będą obowiązani do spełnienia wymagań stawianych przez art. 39c ust. 1 i art. 39d ust. 1. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękuję bardzo.

Strona rządowa upierała się, żeby tę poprawkę odrzucić. Ale przystępujemy do głosowania.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (4)

Kto jest przeciwny? (1)

Kto się wstrzymał od głosu? (1)

Dziękuję bardzo.

4 senatorów głosowało za, 1 – przeciw, 1 wstrzymał się od głosu.

Poprawka dwudziesta pierwsza. Strona rządowa, po chwili sprzeczności, uzgodniła w końcu, że popiera tę poprawkę.

Kto jest za? (6)

I poprawka dwudziesta druga, zdecydowanie popierana przez stronę rządową.

Kto jest za? (6)

Jednogłośnie za. Dziękuję bardzo.

I głosujemy nad całością ustawy o transporcie drogowym.

Kto z państwa senatorów jest za? (6)

Dziękuję. Jednogłośnie za.

I jedynie, Pani Przewodnicząca, zostawiłbym może pani obowiązek zaszczytny wyznaczenia, wskazania, uzgodnienia sprawozdawcy.

Senator Genowefa Grabowska:

To poprosimy pana senatora o przedstawienie sprawozdania, skoro tak pan przeprowadził... Nie będzie pana senatora? Nieobecny. Nie może być.

Czy ktoś z pozostałych państwa senatorów? Pani senator ma prawo pracy. Panie Senatorze, jeszcze jedno sprawozdanie?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

No, właśnie. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Zbigniew Kulak:

Dziękujemy.

Zamykamy wspólnie posiedzenie komisji w dniu dzisiejszym.

(Koniec posiedzenia o godzinie 19 minut 58)

Kancelaria Senatu

Opracowanie: Andrzej Troszyński

Publikacja: Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851