



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

# **Zapis stenograficzny** **(345)**

Wspólne posiedzenie  
Komisji Gospodarki Narodowej (44.)  
oraz Komisji Ustawodawczej (66.)  
w dniu 22 lipca 2008 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Pierwsze czytanie projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (druk senacki nr 157).
2. Pierwsze czytanie projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (druk senacki nr 158).

*(Początek posiedzenia o godzinie 15 minut 18)*

*(Posiedzeniu przewodniczy zastępca przewodniczącego Komisji Ustawodawczej Bohdan Paszkowski)*

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Ustawodawczej oraz Komisji Gospodarki Narodowej.

Witam serdecznie senatorów. Witam gości. Witam pana ministra Tadeusza Jarmuzewicza, reprezentującego Ministerstwo Infrastruktury, a także innych przedstawicieli ministerstw. Wiem, że są z nami również przedstawiciele Komendy Głównej Policji. Witam państwa serdecznie. Witam też przedstawicieli Biura Legislacyjnego Senatu.

Proszę państwa, w porządku posiedzenia są dwa projekty inicjatyw ustawodawczych, które wnosi Komisja Gospodarki Narodowej. Pierwsza inicjatywa dotyczy zmiany ustawy o transporcie drogowym, a druga dotyczy zmian ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym.

Czy są jakieś uwagi do przedstawionego porządku? Nie widzę i nie słyszę sprzeciwu.

W związku z tym przystępujemy do realizacji punktu pierwszego, czyli do pierwszego czytania projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym.

Przedstawicielem Komisji Gospodarki Narodowej jako wnioskodawcy jest pan senator Henryk Woźniak.

Bardzo proszę o wprowadzenie.

**Senator Henryk Woźniak:**

Dziękuję bardzo.

Panowie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Goście!

Przepisy ustawy o transporcie drogowym rozróżniają w zakresie przewozu osób samochodem osobowym przewóz taksówkami oraz przewóz samochodami osobowymi niebędącymi taksówkami. Obydwa rodzaje przewozów odbywają się pojazdami osobowymi, ale warunki uzyskania licencji na wykonywanie transportu drogowego są odmienne.

Licencja na taksówkę udzielana jest na określony obszar i pojazd, co oznacza, że liczba wydanych licencji musi odpowiadać liczbie pojazdów zgłoszonych we wniosku przez przedsiębiorcę. W przypadku przewozów samochodami osobowymi niebędącymi taksówkami przedsiębiorca otrzymuje jedną licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób pojazdem samochodowym oraz wy-

---

pisy z licencji odpowiadające liczbie zgłoszonych pojazdów. To zróżnicowanie warunków przy ubieganiu się o licencję, a także kwestie dotyczące wyposażenia pojazdów w urządzenia techniczne związane z określaniem odległości przewozu i sposobu naliczania należności za przewóz osób i oznakowanie na zewnątrz pojazdów stały się powodem konfliktów pomiędzy dwoma grupami przedsiębiorców: taksówkarzami oraz przewoźnikami okazjonalnymi. Podnoszono zarzut naruszenia konstytucyjnej zasady swobody i wolności działalności gospodarczej poprzez wprowadzenie w art. 18 ust. 5 ustawy ograniczeń dla przewoźników wykonujących przewozy samochodami osobowymi niebędącymi taksówkami.

Inicjatywa senacka zmierza do ujednoczenia warunków prowadzenia działalności gospodarczej przez obydwie grupy przewoźników.

A oto główne zmiany zawarte w omawianym projekcie.

Po pierwsze, polegają one na rezygnacji z zasady przyznawania licencji na wykonywanie przewozu drogowego taksówką do określonego pojazdu na rzecz przyznawania licencji dla przedsiębiorcy oraz wypisów z licencji na każdy pojazd.

Po drugie, licencja będzie wydawana przedsiębiorcy na określony obszar.

Po trzecie, ujednoczone zostaną warunki dawania uprawnień zarówno na przewozy taksówką, jak i na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym niebędącym taksówką w zakresie:

— wymogu dobrej reputacji potwierdzonej przez członków organu zarządzającego osoby prawnej, osób zarządzających spółką jawną lub komandytową, a w przypadku innego przedsiębiorcy osób prowadzących działalność gospodarczą;

— posiadania tytułu prawnego do dysponowania pojazdem lub pojazdami samochodowymi spełniającymi wymagania techniczne określone przepisami prawa o ruchu drogowym, którymi transport drogowy ma być wykonywany.

Po czwarte, nastąpi wprowadzenie dodatkowych wymogów w zakresie niekaralności za przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajowości.

Po piąte, zniesione zostaną zakazów i ograniczeń w wyposażeniu i oznakowaniu pojazdów wykonujących przewozy okazjonalne w krajowym transporcie drogowym.

Po szóste, kierowcy samochodów wykonujących transport drogowy osób samochodem osobowym niebędącym taksówką zostaną zobowiązani do posiadania przy sobie i okazywania na żądanie organów uprawnionych do kontroli wypisu z licencji.

I wreszcie po siódme, nastąpi wprowadzenie dla osób ubiegających się o licencję wymogu posiadania od co najmniej trzech lat prawa jazdy wymaganej kategorii.

Wprowadzenie proponowanych zmian spowoduje, że w stosunku do przedsiębiorców ubiegających się o licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób samochodem osobowym niebędącym taksówką zostaną zniesione wymagania dotyczące posiadania przez przynajmniej jedną z osób zarządzających przedsiębiorstwem lub osobą zarządzającą w przedsiębiorstwie transportem drogowym certyfikatu kompetencji zawodowych, a także zniesione zostanie wymagane dotychczas w przepisach obowiązujących zabezpieczenie finansowe, zapewniające podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej.

Zmiany te ujednoczają warunki niezbędne do uzyskania licencji na taksówkę oraz transport drogowy osób samochodem osobowym niebędącym taksówką, co jest uzasadnione ze względu na wymóg zachowania równości podmiotów wobec prawa.

Zmiana ustawy w zakresie posiadanych kwalifikacji i niekaralności powinna przyczynić się do wzrostu bezpieczeństwa przewożonych osób.

Proponowane zmiany wychodzą naprzeciw konstytucyjnej zasadzie swobody podejmowania działalności gospodarczej.

Chciałbym poinformować Wysoką Komisję, że Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji przekazało informację, że w zakresie właściwości resortu nie zgłasza uwag do projektu ustawy, a Ministerstwo Infrastruktury poparło proponowane zmiany.

Informuję także, że samorząd transportowców, mianowicie Zrzeszenie Transportu Prywatnego miasta stołecznego Warszawy oraz Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Katowicach skierowały krytyczne uwagi do projektu ustawy. Dziękuję bardzo.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję bardzo.

Pan senator sprawozdawca po części już mnie wyreczyił, informując o opiniach. Ja powiem tylko jeszcze rzecz następującą, zanim oddam głos obecnym tutaj przedstawicielom Ministerstwa Infrastruktury i Komendy Głównej Policji. Mianowicie Komisja Ustawodawcza występowała o wydanie opinii do Ministerstwa Infrastruktury, a także do Komitetu Integracji Europejskiej, skąd mamy opinię pozytywną. Ponieważ nie widzę tutaj przedstawiciela, sam ją przedstawię. Jest ona pozytywna, zawiera sformułowanie, że nie zgłasza się zastrzeżeń. Ponadto występowaliśmy o opinię do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Jak rozumiem, tutaj stanowisko przedstawi Komenda Główna Policji. Występowaliśmy też o opinię do Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, do Zrzeszenia Transportu Prywatnego oraz do Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji. Otrzymaliśmy w zasadzie jedną opinię od tych organizacji, a mianowicie opinię Zrzeszenia Transportu Prywatnego miasta stołecznego Warszawy, którą przed chwilą przytaczał pan senator Woźniak. Ona jest, ogólnie rzecz biorąc, zdecydowanie negatywna co do proponowanej zmiany.

Teraz bardzo proszę o przedstawienie stanowiska resortu przez pana ministra Jarmuzewicza.

Proszę bardzo.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Tadeusz Jarmuzewicz:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Rzeczywiście, jak państwo pamiętają, kilka miesięcy temu, szczególnie w dużych miastach, a na pewno w Warszawie, miały miejsce różnego rodzaju protesty taksówkarzy, dotyczące nierównouprawnienia dwóch grup zawodowych świadczących, praktycznie rzecz biorąc, taką samą usługę. W polskim prawodawstwie są dzisiaj dwie takie grupy zawodowe. Jedną z nich to grupa stricte taksówkarzy, z dużymi obostrzeniami i dużym rygorem, jeśli chodzi o uprawianie zawodu, a druga to osoby świadczące przewóz osób, którego zasady są, delikatnie mówiąc, mocno zliberalizowane. Obie te grupy rządzą się nieco innymi prawami, co z punktu widzenia rodzaju świadczonych usług właściwie wskazuje na ich nierównouprawnienie. Ten problem nabrzmiewał od dawna. Z całą pewnością nie będę tu wielkim odkrywcą, gdy powiem, że projekt jest

w dużym stopniu efektem współpracy ministerstwa i państwa senatorów. Z zadowoleniem witamy tę inicjatywę. Powiem państwu, że większość zapisów była omawiana w ministerstwie w czasie spotkań z samorządami i tymi grupami zawodowymi, które pan przewodniczący raczył przytoczyć.

Ja mogę podzielić opinię pana przewodniczącego w stosunku do wielu kwestii, które pan przytoczył. Ministerstwo Infrastruktury popiera ten projekt i prosi o możliwie szybkie przejście do dalszego procedowania.

**Przewodniczący Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Proszę o zabranie głosu przedstawiciela Komendy Głównej Policji, jeżeli jest taka potrzeba.

**Ekspert w Biurze Ruchu Drogowego  
w Komendzie Głównej Policji  
Adam Jasiński:**

Nadkomisarz Adam Jasiński, Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. Panie Przewodniczący, myślę, że takiej potrzeby nie ma. Myśmy nie zgłaszali do tejże ustawy żadnych uwag.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję bardzo.

Proszę o zabranie głosu przedstawiciela Biura Legislacyjnego Kancelarii Senatu.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Szymon Giderewicz:**

Szymon Giderewicz, Biuro Legislacyjne.

Biuro ma kilka uwag doprecyzowujących, właśnie o charakterze legislacyjnym.

Pierwsza z tych uwag dotyczy zmiany wprowadzanej w art. 1 w pkt 2 w lit. c, która odsyła do odpowiedniego stosowania art. 11 ust. 1 i 3. Art. 11 jako artykuł ogólny ma zastosowanie bezpośrednio, więc nie ma tutaj potrzeby dodatkowego odsyłania do niego. On i tak będzie stosowany jako artykuł ogólny.

Kolejne uwagi dotyczą pominięcia odesłań do art. 6a. Wynikają z wcześniejszego wprowadzenia tego artykułu. I tak w zmienianym art. 8 w pkt 7 ustawy brakuje odesłania do odesłania do art. 6a. Artykuł ten określa dokumenty, które muszą być dostarczone do wniosku o udzielenie licencji. W art. 7 brakuje wymienienia dokumentów, które byłyby dostarczane do wniosku, zawierających oświadczenie o zamiarze zatrudnienia kierowców spełniających warunki określone w art. 6a przez przedsiębiorców prowadzących przewóz osób nietaksówkami. Taki sam brak odesłania jest też w art. 8 w ust. 4 w pkt 1. Chodzi o dokumenty, które dotyczą kserokopii certyfikatu kompetencji zawodowych oraz dokumentów potwierdzających spełnienie warunków finansowych przez przedsiębiorców prowadzących transport osób samochodem osobowym

niebędącym taksówką. Te dokumenty nie powinny być dostarczane, bo ci przedsiębiorcy nie będą mieli teraz takiego obowiązku, zgodnie z nowelizacją.

Kolejna zmiana dotyczy art. 10. W art. 10 w ust. 2 również pominięto odesłanie do art. 6a. Przepis ten określa warunki odmowy udzielenia licencji. Niespełnienie tych warunków skutkuje tym, że taka licencja nie może być przyznana. Wydaje się, że tutaj też należy dodać odesłanie do art. 6a.

Następne kwestie dotyczą terminologii. W art. 6a wnioskodawcy posługują się sformułowaniem „krajowy transport drogowy osób samochodem osobowym niebędącym taksówką”. W kolejnych artykułach pomijane są wyrazy „niebędącego taksówką”. Wydaje się, że należałoby te wyrazy dodać. I tak miałyby to miejsce w zmianie piątej w art. 87 ust. 4, w zmianie szóstej w załączniku do ustawy. W dwóch zmianach w lit. a i w lit. b po wyrazach „i samochodów osobowych” należałoby dodać „niebędących taksówkami”.

Ostatnia zmiana dotyczy samego art. 6a. I jeżeli porównać by go z art. 6 dotyczącym taksówkarzy, osoby wykonujące przewóz osób samochodami niebędącymi taksówką nie muszą spełniać wymogów określonych w przepisach prawa o ruchu drogowym. A taksówkarze muszą spełniać te wymogi. Jest to zmiana tak naprawdę... Te wymogi i tak powinny być spełnione, bo to jest prawo powszechnie obowiązujące, ale dla zachowania jakiejś korelacji pomiędzy jednym a drugim artykułem zasadne się wydaje dodanie tego punktu jako lit. a przed lit. b i c. Dziękuję.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, otwieram dyskusję.

*(Głos z sali: Może najpierw stanowisko ministra.)*

A, jeszcze mam propozycję, żeby najpierw pan minister odniósł się do tych poprawek.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Tadeusz Jarmuziewicz:**

To jest typowo legislacyjny materiał, większość z tego, co usłyszałem, ma rzeczywiście charakter doprecyzowujący, redakcyjny. Ale nad paroma propozycjami pochyliłbym się i zobaczył, co one oznaczają z punktu widzenia skutków tych zapisów. Proszę mi nie kazać na bieżąco się do tego odnosić.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Otwieram dyskusję.

Proszę bardzo.

**Senator Grzegorz Banaś:**

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

Ja mam takie spostrzeżenia, uwagi, pytania. Mianowicie chciałbym się dowiedzieć, co konkretnie oznacza zapis w materiale stanowiącym uzasadnienie do treści

proponowanych przez nas zmian ustawowych, który mówi o tym, że został sformułowany zarzut niezgodności z konstytucją. No, sformułować zarzut to można zawsze. Czy ten zarzut jest prawdziwy, fałszywy, czy jego słuszność została w jakikolwiek sposób przez kogokolwiek dowiedziona? To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie. Dzisiaj o tym, ile licencji jest udzielanych taksówkarzom, decydują rady gmin. Zazwyczaj tak się dzieje, że część licencji jest odnawiana, bo wiadomo, że w skali roku zawsze są jakieś tam ubytki, ktoś rezygnuje, ktoś kończy działalność, a także rady, zgodnie z zapisami prawa, ustanawiają dodatkowy limit. W opinii przesłanej przez Zrzeszenie Prywatnych Przewoźników z Warszawy czytamy, że na pięćset nowych licencji udzielonych w ubiegłym roku niewiele zostało wykorzystanych. Ja mam dane z mojego miasta rodzinnego, z Kielc, w którym rada miejska na ten rok udzieliła sto siedemdziesiąt siedem nowych licencji ponad stan istniejący, z czego do dzisiaj zostało wykorzystanych dwadzieścia. Moje pytanie brzmi: dlaczego pozbawiamy tak ważnego narzędzia, jeśli chodzi o stymulowanie tego zjawiska, jakim jest przewóz osób na terenie gminy? Pamiętajmy, że prowadzenie transportu jest to jedno z zadań własnych samorządu gminnego, oczywiście nie bezpośrednio, mam na myśli organizowanie transportu zbiorowego na terenie gminy, bo to się wiąże nie tylko oczywiście z licencjami, ale z całą infrastrukturą i logistyką miejską. Przecież trzeba zabezpieczyć odpowiednią liczbę miejsc postojowych. Nie wszystkie taksówki są cały czas w ruchu, tak to nazwijmy, i korzystają ze zgłoszeń na przykład poprzez radio czy w inny sposób technicznie możliwy. Te postoje muszą być. Wobec tego pytanie jest takie: dlaczego pozbawiamy samorząd decydowania o tym, w jaki sposób on chce regulować zadanie własne? Przy czym przypominam, bo to zapewne będzie się powtarzało w większości ośrodków miejskich, że limity, które przyznaje samorząd ponad liczbę aktualnie prowadzonych przedsiębiorstw taksówkowych, są zdecydowanie wyższe i nie do końca są obecnie wykorzystywane, niekiedy jedynie w znikomej części. A więc skąd pomysł, żeby to zupełnie rozregulować i puścić na wolny rynek, przy tych wszystkich zastrzeżeniach, które przed chwilą wymieniłem? Dziękuję bardzo. Przepraszam za zbyt długą może wypowiedź.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję panu senatorowi Banasiowi.

Czy pan senator sprawozdawca ustosunkuje się do tych pytań?

**Senator Henryk Woźniak:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Ja nie dysponuję opinią prawną, która by stwierdzała niekonstytucyjność przepisów. Jest to raczej dość powszechne odczucie w środowiskach, na które wnioskodawcy się powołują. Choćby takie różnicowanie, że jedna grupa zawodowa ma obowiązek oznakowywania pojazdów, a druga nie, w tym samym obszarze działalności, bardzo zbliżonej działalności, daje powody, by takie wrażenie mieć. To jest jedna kwestia.

I druga kwestia. Ja myślę, że pan senator Banaś sam odpowiedział sobie na te wątpliwości, które przedstawił. Przepis martwy powinien być usunięty. Bo cóż oznacza przepis, który daje prawo określania liczby taksówek, skoro limity ustalane przez lokalne samorządy nie są wypełniane zapotrzebowaniem społecznym? Pan senator Banaś



sam powiedział w swojej wypowiedzi, że te limity powinny być skorelowane z infrastrukturą itd., itd. Jeśli one nie są wypełniane, no to życie to koreluje w sposób taki, który my tym projektem ustawy sankcjonujemy. Dziękuję uprzejmie.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję bardzo.

Czy pan minister chciałby się do tego odnieść?

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Moja wypowiedź będzie kontynuacją stanowiska pana senatora sprawozdawcy, które popieram. Panie Senatorze, zarząd niekonstytucyjności miał charakter bardziej werbalny. Nikt tego rzeczywiście nie udowodnił na zasadzie analizy prawnej. My odpowiadamy na zapotrzebowanie prawne tą ustawą. Ta grupa zawodowa ma konflikt wewnątrz siebie. My korzystamy z usług tej grupy zawodowej i w trosce o to, aby ujednoczyć rynek, wprowadzamy takie zapisy. Nawet gdyby nie było zarzutu niekonstytucyjności, to pewnie byśmy się tym zajęli. I to jest główny powód. Zarzut niekonstytucyjności, niepotwierdzony, nie stanowił kryterium wprowadzenia tej ustawy. Kryterium było takie, że w grupie zawodowej panuje ewidentny bałagan. Rzeczywiście, nie ma dzisiaj limitu licencji. Nie ma. Na taksówki jest, ale na przewóz osób nie ma. W związku z tym dostęp do zawodu jest pełny, są tylko dwa różne statusy prawne, dwie różne formy zorganizowania. W związku z tym jeżeli my dzisiaj zniesiemy limit, to tego stanu nie zmienimy. Nie zmienimy tego stanu, bo poprzez wprowadzenie usługi typu przewóz osób na rynek przewozów osobowych mogło się tego wlewać, ile kto chciał. Dzisiaj po zniesieniu limitu licencji, które dalej będzie samorząd wydawał, to samorząd się będzie troszczył o przystanki taxi, bo zdaje się, że pan pytał o to. I pod tym względem ta sytuacja nie ulegnie zmianie.

Powrócę teraz do poprawek, które pani pozwoliła mi już tutaj obejrzeć. Rzeczywiście, praktycznie do żadnych nie wnosimy zastrzeżeń. Uznajemy je za słuszne.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Jeszcze przedstawiciel Komendy Głównej Policji zabierze głos.

**Ekspert w Biurze Ruchu Drogowego  
w Komendzie Głównej Policji  
Adam Jasiński:**

Chciałbym tutaj w dwóch słowach poprzeć to, co powiedział pan minister, i podać pewną informację. Przekracza to może kompetencje Komendy Głównej Policji, ale tytułem uzupełnienia powiem, że z informacji, które ja mam, w tej chwili jest skarga w Trybunale Konstytucyjnym o niezgodność z konstytucją. Nie potrafię do końca powiedzieć, czy to jest skarga w trybie art. 79 konstytucji, czy też idzie to trybem art. 188, 193. W każdym razie zarzut niezgodności z konstytucją dotyczy, o ile dobrze pamiętam, art. 18 ust. 5 ustawy o transporcie drogowym. Jako konfliktowy jest wska-

zywany art. 20, dotyczący wolności działalności gospodarczej gwarantowanej przez konstytucję. Tak mi się wydaje. Dziękuję.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję bardzo.  
Jeszcze pan senator Banaś.  
Proszę bardzo.

**Senator Grzegorz Banaś:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.  
Szanowny Panie Ministrze! Panie Senatorze Sprawozdawco!

Jakbym się chciał posługiwać określeniem werbalnym, tobym powiedział wprost, że to jest knot, a nie dobra ustawa. Prosiłbym, żeby...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

A zechciałby pan minister najpierw posłuchać, a potem się do tego odnieść? Bardzo dziękuję, uprzejmie dziękuję.

Trochę się zmartwiłem, że pan senator Woźniak zechciał moje uwagi odnieść ad personam konkretnie do mnie, a nie zechciał, że tak powiem, posłużyć się jakąś statystyką w tej sprawie. Zatem zapytam: czy samorząd terytorialny był odpytywany, mówiąc kolokwialnie i w cudzysłowie, jakie jest jego stanowisko w tej sprawie? Panie Senatorze, proszę o odpowiedź.

**Senator Henryk Woźniak:**

Dziękuję bardzo.

Przepraszam, jeśli nie wypowiedziałem się w sposób satysfakcjonujący kolegę senatora, ale w żadnej mierze ta odpowiedź nie miała charakteru wypowiedzi ad personam. Oczywiście, ja nawiązałem w odpowiedzi w sposób polemizujący do wypowiedzi pana senatora. I tylko tyle. Ale myślałem rzeczowo i merytorycznie. Nie, takie pytanie nie zostało zadane, bo ono by musiało być adresowane do krajowych związków jednostek samorządu terytorialnego, których jest przecież, jak dobrze wiemy, kilka. Takiej opinii nie zasięgaliśmy. Jest opinia, która odnosi się do sytuacji w Warszawie, i opinia, którą wyraził pan senator, dlatego też właśnie uznałem za stosowne odnieść się do nich. No i oczywiście jest jeszcze nasze powszechne odczucie, że tak w istocie rzeczy jest, że jest więcej koncesji wydanych aniżeli zrealizowanych. Dziękuję uprzejmie.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję bardzo.  
Proszę jeszcze o zabranie głosu pana przewodniczącego Kleinę.

**Senator Kazimierz Kleina:**

Chciałbym potwierdzić, że w wielu gminach sytuacja jest taka, że jest dużo więcej zgód rad gminy i burmistrzów na to, by było więcej taksówkarzy, niż w rzeczywi-

stości jest chętnych, którzy by chcieli podjąć tę działalność. I w związku z tym trzeba w tej sprawie sporo zrobić. Myślę, że ta inicjatywa, która została podjęta w naszej komisji, jest warta poparcia.

Chciałbym też zapytać pana ministra, czy rzeczywiście potwierdza pan to, że w Polsce jest takich sytuacji bardzo dużo, nie dotyczy to tylko największego miasta, jakim jest Warszawa, ale także miast mniejszych.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś jeszcze chce zabrać głos?

Proszę bardzo.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**

**Tadeusz Jarmuziewicz:**

Odnoszę wrażenie, że było zapotrzebowanie od pana senatora Banasia na dane co do wielkości rynku. Jak to mniej więcej w liczbach wygląda? Ja mogę panu powiedzieć, że w całej Polsce jest około stu pięćdziesięciu, dwustu tysięcy przewoźnych, proporcja to 1:2, jeden taksówkarz, dwa przewozy osób. Pięćdziesiąt tysięcy, można by powiedzieć, taksówkarzy, sto tysięcy przewozów osób. I tak jak zauważył pan senator Kleina, to się nasila w dużych miastach. Im niżej się schodzi, im mniejsze miasto, tym to zjawisko jest mniejsze. W związku z tym następują przerysowania w dużych miastach, takich jak Warszawa. I te protesty, które się pojawiają, proszę zauważyć, są w dużych miastach.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś jeszcze chce zabrać głos?

Proszę, pan senator Kogut.

**Senator Stanisław Kogut:**

Popieram pana senatora Banasia. No przecież, Drodzy Państwo, my musimy szanować prawo. Jest powołane coś takiego, takie ciało jak Wspólna Komisja Rządu i Samorządu Terytorialnego, gdzie można było to wszystko pouzgadniać. Jeżeli chodzi o zasadność, to tak, argumenty pana ministra są słuszne. No ale pewne rzeczy... Jest demokracja i trzeba kogoś zapytać. To mi przypomina najgorsze czasy dyktatury: wprowadzamy i nikt nie ma nic do gadania. To po co takie ciała statutowe zostały powołane? No to nie jest pierwsza ustawa, która nie została skonsultowana z samorządami. Ja też wywodzę się z samorządu. Dziękuję.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję bardzo.

Proszę, Panie Ministrze.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**

**Tadeusz Jarmuziewicz:**

Pan senator Kogut jak zwykle rzuca poważne argumenty. Panie Senatorze, my nie zmieniamy stanu prawnego. Robimy porządek wewnątrz grupy zawodowej. Nadal licencje wydaje samorząd, podobnie jak do tej pory nie ma limitu, w związku z tym, o co się mieliśmy pytać komisji wspólnej? O co mieliśmy pytać? Czy jeszcze bardziej nie będzie limitu? My nie zmieniamy stanu prawnego. Dostęp do zawodu poprzez przewóz osób jest pełen, czyli furka była otwarta. Samorządowcy dalej to będą robili, nadal będą pobierali opłaty za wydawanie licencji. Nie ma zmian na rynku w tej kwestii.

*(Senator Grzegorz Banaś: Można, Panie Przewodniczący?)*

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Proszę bardzo.

**Senator Grzegorz Banaś:**

Z całym szacunkiem, Panie Ministrze, ale jest istotna zmiana. Limit do tej pory określała rada gminy, a w tej chwili rada gminy nie będzie go określała, bo już nie będzie miała do tego prawa.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**

**Tadeusz Jarmuziewicz:**

Pan mnie nie zrozumiał. Jeszcze raz powtórzę tę kwestię: przewóz osób był Nielimitowany. I w danym mieście jeździli i tacy, i tacy. Na taksówki był limit, ale jako przewóz osób jeździło tyle osób, ile chciało. W związku z tym sumarycznie liczba uprawiających zawód przewozu osób, bez względu na to, czy to była taksówka, czy przewóz osób... No, nie mieliśmy zupełnie wpływu na liczbę osób świadczących te usługi, wchodziło się na rynek bez ograniczeń. Limit był jedynie na taksówki.

*(Senator Grzegorz Banaś: Częściowo przynajmniej mieliśmy wpływ, nie my, tylko rada gminy.)*

Panie, nie mieliśmy żadnego wpływu! Kto chciał wozić ludzi, brał sobie przewóz osób...

*(Senator Grzegorz Banaś: Panie, jeżeli jest tak, że jest limit, który określa rada gminy, to znaczy, że jest to liczba skończona.)*

Tak.

*(Senator Grzegorz Banaś: Czyli jest to limit.)*

Ale to była fikcja prawna.

*(Senator Grzegorz Banaś: Od kiedy to liczba jest fikcją prawną?)*

*(Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski: Ja proszę o ostudzenie trochę emocji.)*

Nie, taki stan prawny, kiedy są dwie grupy zawodowe i jedna z nich nie ma ograniczenia, a druga ma, jest fikcją.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję bardzo.  
Proszę, Panie Przewodniczący.

**Senator Kazimierz Kleina:**

W związku z tym, że jest trochę emocji związanych z tą ustawą, ja bym prosił o dziesięciominutową przerwę, abyśmy mogli przedyskutować to na spokojnie. Ta ustawa nie budzi specjalnych wątpliwości, ale wydaje mi się, że takie konsultacje, także wewnątrz poszczególnych grup, żeby...

*(Senator Witold Idczak: Przerwy nie trzeba, Panie Przewodniczący.)*

Nie trzeba?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Pan senator Idczak, tak? Wniosek.

**Senator Witold Idczak:**

Składam wniosek przeciwny.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Jak rozumiem, Panie Senatorze Kleina, pan złożył wniosek formalny o przerwę?

**Senator Kazimierz Kleina:**

Nie.

*(Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski: Nie?)*

Jeżeli jest dobra wola, no to możemy głosować.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Proszę państwa, będziemy dalej procedować. Jak rozumiem, głosy już zostały wyczerpane.

Ktoś jeszcze chce zabrać głos? Może nie przedłużajmy.

*(Senator Kazimierz Kleina: Wycofuję ten wniosek.)*

Tak? Ja mam pytanie do pana senatora Banasia. Czy pan senator Banaś formuluje jakiś wniosek w stosunku do tego projektu?

**Senator Grzegorz Banaś:**

Nie, Panie Przewodniczący, będę się ustosunkowywał do niego w trakcie dalszych prac legislacyjnych na posiedzeniu Senatu.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Rozumiem. Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, Biuro Legislacyjne zgłosiło tutaj pewne uwagi. Proponuję je potraktować jako poprawki.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Tak, ja z nimi się zgadzam.*)

Pan minister wyraził się o tych poprawkach pozytywnie.

I mam pytanie, czy możemy przyjąć następującą formułę: pan z Biura Legislacyjnego przedstawi nam wszystkie te poprawki i przegłosujemy je łącznie? Czy nie ma przeciwwskazań formalnych?

(*Senator Kazimierz Kleina: Ja bym już nie przedstawiał.*)

Ale niech pan je jeszcze powtórzy.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Szymon Giderewicz:**

Jeżeli nikt z państwa senatorów nie wyrazi sprzeciwu co do przegłosowania ich w bloku, to formalnych przeciwwskazań nie ma.

(*Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski: Proszę jeszcze w skrócie przytoczyć te poprawki.*)

Poprawka pierwsza. W art. 1 w pkt 2 skreśla się lit. c.

Poprawka druga. W art. 1 w pkt 3, art. 6a pkt 2 otrzymuje brzmienie: „zatrudnieni przez niego kierowcy oraz sam przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy

a) spełniają wymagania określone w przepisach prawa o ruchu drogowym,

b) nie byli skazani za przestępstwa, o których mowa w art. 5 ust. 3 pkt 4, za przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajności,

c) spełniają wymagania określone w art. 39a ust. 1 pkt 1–4 oraz posiadają od co najmniej trzech lat prawo jazdy wymaganej kategorii”.

W art. 1 po pkt 3 dodaje się pkt 3a. Jeżeli Wysokie Komisje pozwolą, to nie będę przytaczał całego brzmienia ust. 3, bo jest ono identyczne z tym zawartym w druku, poza pkt 7. A pkt 7 brzmiałby: oświadczenie o zamiarze zatrudnienia kierowców spełniających warunki, o których mowa w art. 5 ust. 3 pkt 4, w art. 6 ust. 1 pkt 2 lub w art. 6a pkt 2.

Kolejna poprawka dotyczy art. 1, gdzie dodaje się pkt 3b. W art. 8 ust. 4 otrzymuje brzmienie: przy składaniu wniosku o udzielenie licencji nie dołącza się dokumentów, o których mowa w art. 1 ust. 3 pkt 4 i 6, gdy wniosek dotyczy licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówką albo licencji na wykonywanie transportu krajowego drogowego osób samochodem osobowym niebędącym taksówką. Pkt 2 pozostaje bez zmian, tak jak jest w projekcie zawartym w druku nr 157.

Kolejna poprawka dotyczy także art. 1, gdzie dodaje się pkt 3c. W art. 10 ust. 2 otrzymuje brzmienie: w razie niespełnienia przez przedsiębiorcę warunków, o których mowa w art. 5, 6 lub 6a, odmawia się udzielenia licencji.

Następna poprawka dotyczy art. 1 pktu 5. W art. 87 ust. 4 otrzymuje brzmienie: podczas przejazdu wykonywanego w ramach transportu drogowego kierowca taksówki i samochodu osobowego niebędącego taksówką jest obowiązany mieć przy sobie i okazać na żądanie organów uprawnionych do kontroli wypis z licencji.

I ostatnia poprawka, w załączniku do ustawy. Lit. a, liczba porządkowa 1.1. otrzymuje brzmienie: wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji z wyłączeniem taksówek i samochodów osobowych niebędących taksówkami... Tutaj dodaje się wyrazy „niebędących taksówkami”. I tak samo w liczbie porządkowej 1.3 po wyrazach „lub samochodem osobowym” dodaje się wyrazy „niebędącym taksówką”. Dziękuję.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, przegłosujemy teraz poprawki. Poddaję je pod głosowanie.

Kto jest za przyjęciem tych poprawek, które przed chwilą odczytał przedstawiciel Biura Legislacyjnego? Proszę o podniesienie ręki.

(*Głos z sali: Łącznie?*)

Tak, łącznie. Tak jak było to przewidziane. (14)

Kto się wstrzymał od głosu? (3)

Kto jest przeciw? (0)

Poprawki zostały przyjęte.

Kto jest za przyjęciem całości? Proszę o podniesienie ręki. (10)

Kto jest przeciw? (7)

Kto się wstrzymał od głosu? (0)

Wyberzmy sprawozdawcę. Ja mam pewną propozycję. Czy pan senator Woźniak w dalszym ciągu podjąłby się tej funkcji? Dziękuję. To mamy ustalonego sprawozdawcę, jak rozumiem, obu komisji. Dziękuję.

Proszę państwa, przystępujemy do drugiego punktu porządku obrad, czyli do pierwszego czytania ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym. Jest to również projekt Komisji Gospodarki Narodowej.

Mam prośbę do pana senatora Kazimierza Kleiny, który jest przedstawicielem komisji, o jego przedstawienie.

**Senator Kazimierz Kleina:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Potrzeba uchwalenia ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym wynika z tego, że od wielu lat nie ma możliwości, aby dopuszczono do ruchu tak zwane kolejki turystyczne, które są już od wielu lat bardzo popularne w miejscowościach turystycznych, ale także i innych. Prawo o ruchu drogowym nie dopuszcza możliwości korzystania z tych kolejek i prowadzenia transportu.

Ustawa o ruchu drogowym mówi, że dopuszczalny jest przewóz w pojazdach ciągnących przyczepy tylko i wyłącznie pracowników do pracy oraz uczniów do szkół. Inne sytuacje są niedopuszczalne. I w związku z tym w Komisji Gospodarki Narodowej, a wcześniej w Podkomisji „Przyjazne Państwo”, pojawiła się inicjatywa ustawodawcza, aby te sprawy, konkretnie praktykę przewozu turystów tymi kolejkami, uregulować i usankcjonować w sposób, że tak powiem, legalny i zgodny z prawem.

Proponowane zmiany zmierzają do wyłączenia spod wymogu uzyskania licencji na wykonywanie transportu drogowego działalności polegającej na turystycznym prze-

wozie osób kolejką turystyczną, składającą się z pojazdu ciągnącego i odpowiednio dostosowanej do przewozu pasażerów przyczepy lub przyczep. Zgodnie z projektowanym art. 3 ust. 1a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym jej przepisy nie będą stosowane do turystycznego przewozu osób, wykonywanego kolejką turystyczną. Wyłączenie działalności polegające na przewozie osób kolejką turystyczną spod obowiązku uzyskania licencji na wykonywanie transportu drogowego umożliwi przedsiębiorcom organizowanie takich przewozów w ramach usług turystycznych. Działalność ta ma charakter lokalny i sezonowy, nie będzie więc stanowić poważnej konkurencji dla przewoźników realizujących przewozy osób w ramach posiadanych licencji.

Ponadto zaproponowano niezbędne zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. W art. 2 prawa o ruchu drogowym dodano nowy pkt 59, w którym definiuje się kolejkę turystyczną. Proponuje się, aby wymogiem wobec osób kierujących kolejką turystyczną było ukończenie osiemnastu lat i posiadanie prawa jazdy odpowiedniej kategorii. Przewidziano delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia warunków technicznych dla kolejek turystycznych oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Okresowe badania techniczne kolejek turystycznych miałyby być przeprowadzane corocznie. Aby zapewnić bezpieczeństwo pasażerów, wprowadzony zostaje obowiązek rejestracji kolejek przed dopuszczeniem do ruchu drogowego. W przypadku przewozów osób kolejką turystyczną w czasie imprezy typu zawody sportowe, manifestacje, zgromadzenia, procesje, pielgrzymki, pochody itp., organizator imprezy będzie obowiązany uzgodnić trasę przejazdu kolejki z Policją.

Poza kwestiami dotyczącymi kolejek turystycznych w ustawie zaproponowano także uregulowanie sprawy powtórnej rejestracji pojazdu, który wcześniej został wyrejestrowany w związku z jego wywozem z kraju. Konieczność wyeliminowania tej luki prawnej jest podnoszona przez osoby wracające z zagranicy samochodami, które wcześniej zostały w naszym kraju wyrejestrowane. Zmiana wynika także z obowiązku respektowania zasady swobodnego przepływu osób i towarów we Wspólnocie Europejskiej. Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Wejście w życie ustawy nie spowoduje wydatków ze strony budżetu państwa oraz nie wpłynie na dochody jednostek samorządu terytorialnego. Dziękuję bardzo.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję bardzo.

Zanim oddam głos ministrowi infrastruktury, chciałbym poinformować, że Komitet Integracji Europejskiej nie zgłosił uwag. Ponieważ jest z nami pan minister, to proszę o przedstawienie opinii ministra infrastruktury.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Szanowni Państwo!

Sprawa dotyczy około stu przedsiębiorców w Polsce. Panie Senatorze, jeżeli się myślę, to proszę mnie sprostować. Mamy taki oto przedziwny stan, że kawałek biznesu uprawia się bez ulokowania prawnego. W polskim prawie nie dostrzega się tych samochodów, to znaczy nie wiadomo, czy to jest kolejka turystyczna, jakie ma spełniać



wymogi techniczne. W związku z tym ten biznes się kręci dzięki życzliwości Policji, bo teoretycznie rzecz biorąc, nie powinien się w ogóle kręcić. Policjanci powinni zatrzymywać te pojazdy i nie dopuszczać ich do ruchu. Ale jest jeszcze coś takiego, jak zdrowy rozsądek. Policjanci wiedzą, że to jeździ z prędkością dwadzieścia na godzinę, nie było wypadków, co świadczy o świadomości tych ludzi, w związku z tym, żeby oczyścić... Ale jest dobrze, jak jest dobrze, a jak coś się stanie, to będziemy mieli kłopoty. W związku z tym chcemy uporządkować kawałek rynku, który funkcjonuje na nie do końca umocowanych prawem pozycjach. W związku z tym musimy powiedzieć, co to jest kolejka, opisać ją technicznie i stwierdzić, kto może ją dopuścić, kto jej nie może dopuścić. Taka jest intencja tego przedsięwzięcia. Proszę zauważyć, że kolejny sezon ci przewoźnicy przeżywają w męczarniach. To nie może być tak, żeby nie mając umocowania prawnego... I oni o tym wiedzą, żeby było jasne. Konsultacje społeczne, w których poseł Kleina odegrał niepoślednią rolę, również miały miejsce. I to tyle. No, intencja ustawy powinna być dla państwa jasna. Dziękuję.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, występowaliśmy również do ministra spraw wewnętrznych i administracji, otrzymaliśmy opinię, gdzie są uwagi do tego projektu. Mam takie pytanie do przedstawiciela Komendy Głównej Policji: czy można by było poprosić o przedstawienie opinii resortu?

**Ekspert w Biurze Ruchu Drogowego  
w Komendzie Głównej Policji  
Adam Jasiński:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Myśmy zgłaszali pewne uwagi, pewne zastrzeżenia do projektu, ale oczywiście, jak państwo uznacie, że one są niesłuszne... No, chcielibyśmy, żeby było dobrze. Nie wiem, czy ja ma omówić te zastrzeżenia?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Tak.

Do art. 1 pktu 1. Obecnie z definicji w tym projekcie nie wynika, jakim rodzajem pojazdu jest pojazd ciągnący, w szczególności, czy jest to pojazd wolnobieżny, co sugerowałoby ograniczenie prędkości do 20 km na godzinę, czy też ciągnik rolniczy. No, określenie pewnych parametrów przewozów w definicji nie konweniuje z systematyką ustawy, w szczególności z art. 63. Dlatego też zaproponowaliśmy tutaj do rozważenia następujące brzmienie tego przepisu – mam na myśli definicję tejże kolejki, czyli pkt 59 w art. 2 – kolejka turystyczna jest to zespół pojazdów składający się z ciągnika rolniczego albo pojazdu wolnobieżnego, ciągnącego przyczepę lub przyczepy przewożące osoby w ramach prowadzonej działalności turystycznej.

Kolejna kwestia dotyczy pkt 2. Mając na względzie zgłoszoną uwagę, proponowalibyśmy następujące brzmienie pktu 3 w ust. 3 w art. 63: osób w przyczepie lub przyczepach kolejki turystycznej pod warunkiem, że osoby te przewożone są wyłącznie na miejscach siedzących i prędkość zespołu pojazdów nie przekracza 20 km/h.

I pkt 3. Usytuowanie przepisu nakazującego uzgadnianie z Policją trasy przejazdu kolejki turystycznej w przepisie dotyczącym obowiązków organizatora imprezy na drodze jest, naszym zdaniem, nieporozumieniem. Oznacza to, że działalność turystyczna, której istotą jest przewóz turystów określonym środkiem transportu, jest imprezą na drodze, wymagającą zezwolenia obwarowanego określoną procedurą, a także na bieżąco angażującą siły policji do zapewnienia bezpieczeństwa takiej imprezy. Z pragmatycznego punktu widzenia, mając na uwadze lokalny charakter przewozu kolejką, należałoby tutaj rozważyć taką sytuację, aby przejazd ten odbywał się na podstawie zezwolenia, wydanego w innym trybie, w trybie art. 64 ustawy – Prawo o ruchu drogowym lub też ewentualnie nowego art. 64a, a wydane zezwolenie określało uzgodnione z właściwym komendantem powiatowym, komendantem miejskim lub też stołecznym Policji trasy przejazdu kolejki.

Kolejna kwestia dotyczy pkt 4. Ponieważ kolejka turystyczna staje się pojęciem zdefiniowanym w ustawie, nie ma potrzeby tworzenia dodatkowej podstawy do określenia warunków technicznych takiego zespołu pojazdów. Wystarczające w tym przypadku jest w naszej ocenie odpowiednie poszerzenie treści rozporządzenia wydanego na podstawie art. 66 ust. 5. Tam ta delegacja jest bardzo pojemna i wydaje się, że nie ma potrzeby, żeby tworzyć nowy przepis.

Pkt 8. Mając na uwadze zawartą w pkt 1 niniejszych wywodów definicję kolejki turystycznej, proponuje się następujące brzmienie pktu 9 w ust. 2 w art. 88. Chodzi o kategorię prawa jazdy. Prawo jazdy kategorii T uprawniałoby do prowadzenia ciągnika rolniczego z przyczepą lub z przyczepami bądź pojazdu wolnobieżnego z przyczepą lub z przyczepami. Konsekwencja tego...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Proszę?

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Czym to się różni od dotychczasowego zapisu?)*

Ja zaraz zerknę, porównam to. Powiem szczerze, że w tej chwili, Panie Ministrze...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Tam jest mowa o kolejkach, propozycja. My byśmy tutaj zrezygnowali z kolei, w konsekwencji tego, co wcześniej zostało powiedziane. Znaczący, proponowalibyśmy rozważyć to.

I w art. 88 ust. 3 pkt 4, tam, gdzie są kategorie praw jazdy, jako konsekwencję tego, co wcześniej proponowaliśmy, zapisalibyśmy, że prawo jazdy kategorii B+E, C+E, C1+E, D+E, D1+E, uprawniałoby do kierowania ciągnikiem rolniczym z przyczepą lub z przyczepami bądź pojazdem wolnobieżnym z przyczepą lub z przyczepami. Czyli jak gdyby konsekwencją jest rezygnacja z kolejek turystycznych w tychże przepisach.

No i te propozycje wypełniłyby również lukę prawną w zakresie uprawnień do ciągnięcia przyczep przez pojazd wolnobieżny, co jest dopuszczalne w świetle obecnego art. 62 ust. 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

*(Głos z sali: To jest dopuszczalne?)*

To jest dopuszczalne w świetle art. 62 ust. 4 ustawy.

I uwaga o charakterze ogólnym. Potraktowanie kolejki turystycznej jako pewnej całości rodzi wątpliwości w świetle proponowanych zmian treści art. 71 ust. 1 i art. 81

ust. 1. Dotyczą one tego, czy kolejka turystyczna jako zespół pojazdów będzie posiadała jeden dowód rejestracyjny, a więc jeden numer rejestracyjny, czy ma być on umieszczony na każdym z pojazdów wchodzących w skład tego zespołu, czy możliwe będzie łączenie przyczep jednej kolejki z ciągnikiem drugiej kolejki, czy też kolejka byłaby badana jako całość. Obecnie funkcjonuje pewna zasada, polegająca na tym, że niemal w każdym przypadku pojazd ciągnący, czy to jest ciągnik siodłowy, czy to jest samochód ciężarowy i przyczepa, traktowany jest jako oddzielny pojazd i jest rejestrowany oddzielnie, oddzielnie badany. Istnieje techniczna i prawna możliwość przyłączenia tychże do innych po prostu pojazdów. Dziękuję.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję bardzo.

Przed rozpoczęciem dyskusji prosiłbym o przedstawienie stanowiska Biura Legislacyjnego, ogólnie co do projektu zmiany ustawy, ale także co do uwag MSWiA.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Szymon Giderewicz:**

Co do praktycznego stosowania tych przepisów i obowiązku rejestracji czy prowadzenia badań okresowych, podzielamy pewne wątpliwości. Ale tu jest przede wszystkim pytanie do wnioskodawców, jaka była ich intencja, czy chodziło po prostu o potraktowanie kolejki turystycznej jako pewnej całości. Wtedy to automatycznie pociąga za sobą obowiązek rejestracji kolejki jako całości, obowiązek przeprowadzania badań technicznych dla konstrukcyjnie ze sobą połączonych dwóch pojazdów o prędkości nieprzekraczającej 20 km/h, potraktowanie ich jako całości i analogicznie jedno badanie techniczne. I dopiero odpowiedzenie na to pytanie pozwoli odnieść się do proponowanych kolejnych poprawek, w szczególności do definicji kolejki turystycznej.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Proszę, pan senator Kleina.

**Senator Kazimierz Kleina:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Cała inicjatywa związana z tą ustawą wynika z tego, że Policja zaczęła zatrzymywać użytkowników drogi, którzy tymi kolejkami turystycznymi jeździli. I ta cała argumentacja, jaką tutaj przedstawił pan z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, była także przedstawiana przez użytkowników. Mówiono, że to jest pojazd samobieżny, że często jest zarejestrowany i w związku z tym mógłby normalnie funkcjonować. Ale właśnie Policja mówiła, że to jest niedopuszczalne i dwuletnie zabiegi o to, żeby to w taki sposób traktować, były nieskuteczne ze względu na postawę Policji. Ale też tylko dlatego, że ostatecznie Policja była dość życzliwa do tej pory, przez dwa ostatnie lata te kolejki funkcjonowały, chociaż w takim kształcie, w jakim są już od kilkunastu lat. No i problem pojawił się tylko dlatego, że dwa lata temu Policja zaczęła zatrzymywać te kolejki jako niedopuszczone do ruchu drogowego, co rzeczywi-

ście wynika wprost z zapisów prawa o ruchu drogowym. Mogą jeździć po drogach publicznych tylko i wyłącznie ciągniki ciągnące przyczepę, jeżeli przewożą osoby do pracy lub dzieci do szkoły. Inna sytuacja jest niemożliwa.

Pan w tej chwili mówi, że można tym jeździć, jeżeli są to pojazdy wolnobieżne, tak? Policja oczywiście, mimo że część takich pojazdów jest w taki sposób zarejestrowana czy tak funkcjonuje, uprzejmie, ale w sposób, że tak powiem, zdecydowany je zatrzymywała. I w związku z tym pojawiła się ta inicjatywa, aby tę sprawę uporządkować w taki oto sposób, że do ruchu drogowego są dopuszczane także tak zwane kolejki turystyczne. I tę definicję wypracowaliśmy wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury, niezwykle życzliwym, z poszczególnymi dyrektorami departamentów. Cała ustawa była konsultowana także z Komendą Główną Policji. Chodziło nam o to, żeby ona była rzeczywiście jak najbardziej dostosowana do obowiązujących wymogów i żeby była, że tak powiem, jak najlepiej dostosowana do tego, by zapewnić bezpieczeństwo na drogach.

Kolejna kwestia. Wydaje mi się, że to jest rozsądne, na to już zwracali uwagę przedsiębiorcy. Rzeczywiście nie powinno być w tej ustawie takiego zapisu, że trasa przebiegu tej kolejki będzie uzgadniana z komendantem Policji. Ale to było zrobione, że tak powiem, znowu z ostrożności. Cieszymy się, że Policja dzisiaj mówi, że to jest niepotrzebne. Chodziło o to, żeby Policja nie miała wątpliwości w tej sprawie itd., żeby mogła się przyzwyczaić do tego zapisu. Jeżeli ten zapis można byłoby, że tak powiem, wyeliminować, to ja o to wnoszę, bo on rzeczywiście no nie jest potrzebny i nie jest wymagany, ale właśnie Ministerstwo Infrastruktury ze względu na sugestie Policji czy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, taki zapis sugerowało. W związku z pana, że tak powiem sugestiami, będę prosiło to, żeby ten zapis wyrzucić, bo on rzeczywiście nie jest tutaj najbardziej potrzebny.

Pytanie, czy powinien być rejestrowany cały pojazd, czy oddzielnie pojazd ciągnący i przyczepka. Wydaje mi się, że lepszym byłoby chyba rozdzielne traktowanie tego, bo czasami może się zdarzyć taka sytuacja... Ale nie chcę też ostatecznie wyrokować, bo to jest trudniejsza sprawa...

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**  
**Tadeusz Jarmuziewicz:**

Czasami w Sejmie czy w Senacie mamy do czynienia z taką sytuacją, kiedy o sprawach kompletnie inżynierskich próbują rozmawiać politycy. Ja zlecę ekspertyzę tego do stacji diagnostycznej albo do Instytutu Transportu Samochodowego, żebyśmy nie my politycy wypowiadali się na temat, czy jedna rejestracja, czy pięć, czy ile, tylko eksperci. Niech inżynierowie powiedzą, jak ma być.

*(Senator Kazimierz Kleina: Panie Ministrze, ale my jesteśmy już na tym etapie, że powinniśmy przyjąć pewne rozwiązanie dzisiaj, prawda?)*

Panie Przewodniczący, moja skromna propozycja jest następująca. W związku z tym, że pana propozycje udoskonalają tę ustawę, bo te poprawki idą w dobrym kierunku, dążą do zwiększenia bezpieczeństwa, ale na obecnym etapie nie sposób ich merytorycznie przerobić, ja bym nieśmiało sugerował, żeby przyjąć tę ustawę w takiej postaci, jaka jest. A ja obiecuję, że my już wdrożymy ekspertyzę z obszaru czy oddzielnie, czy razem. Ale niech to już jedzie dalej.

*(Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski: No to jest jeszcze lepsze rozwiązanie. Jeżeli tutaj pan minister na to, że tak powiem...)*

Z całym szacunkiem, pan nie zmienia tej ustawy. To nie są jakieś fundamentalne zmiany. Pan zachowuje filozofię, ale w trosce o bezpieczeństwo zasadne jest pytanie, czy jeden dowód rejestracyjny, czy pięć.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Ponowię swoje pytanie do Biura Legislacyjnego: czy w kontekście tego, co zostało powiedziane, są do ustawy jakieś uwagi legislacyjne? Abstrahujmy już od przyjmowania, powiedzmy, uwag Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Szymon Giderewicz:**

Myślę, że uwagi MSWiA są jak najbardziej warte rozważenia. Ale nie sposób się odnieść do nich w tej chwili, w tak krótkim czasie.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Senator Banaś, proszę.

**Senator Grzegorz Banaś:**

Zechcą państwo mi wybaczyć dzisiaj moją aktywność, ale...

*(Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski: Ciężko będzie, Panie Senatorze, ale proszę.)*

Jak patrzę w oczy panu ministrowi, to rzeczywiście widzę strach, więc może tak być. Żartuję oczywiście, proszę to potraktować jako być może niezbyt udany żart.

W każdym razie ja ponawiam swoje pytanie, które już raz zadałem. Z łatwością można sobie wyobrazić, że tym pojazdem ciągnącym będzie zaprzęg konny.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

I co wtedy? Koń będzie miał wypalaną rejestrację na swoim lewym boku lub tylnym pośladku? Przy czym, Panie Ministrze, nim pan odpowie, ja mam taką...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Szanowni Państwo, mam taką propozycję, którą kieruję do pana ministra właśnie, żeby zechciał w tym trybie, który zgłosił... Chodzi mi o włączenie tych zmian i skierowanie zapytania do osób, które są inżynierami i zajmują się tymi typu rzeczami, czy jeżeli się pojawi zaprzęg konny, a to się zdarza... Ja widzę przed oczami górę, która nazywa się Święty Krzyż, gdzie raz traktor, a raz zaprzęg konny ciągnie tę samą kolejkę, z takimi samymi ławkami i z taką samą liczbą ludzi. A więc prosiłbym, żeby to też było rozważone. Dziękuję bardzo.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Jeżeli chodzi o pojazdy ciągnięte przez konie, to wypowiedzieć powinien się raczej Instytut Weterynarii, a nie Instytut Transportu Samochodowego.

A teraz już zupełnie poważnie. Polskie prawo zna pojęcie pojazdu zaprzęgowego. To jest już rozwikłane. Pojazd zaprzęgowy jest opisany, wiadomo, jak ma wyglądać. My mówimy o kolejce z definicji mechanicznej, ja pomijam elektryczne i spalinowe ciągniki czy jakieś tam inne samochody. My opisujemy coś, czego nie ma. Pojazdy zaprzęgowe już są opisane.

**Senator Grzegorz Banaś:**

Chodzi o to, Panie Ministrze, że my tak naprawdę zajmujemy się tylko i wyłącznie napędem tej kolejki.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: I warunkami technicznymi, tym, jak ma wyglądać przyczepa, czy ma mieć zamykane burty, czy ma mieć drzwi.*)

No ale znowu... Przepraszam, że się upieram, ale przyczepa może być ciągnięta przez konie albo przez ciągnik. I będzie tą samą przyczepą, o której dywagujemy.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Proszę państwa, są tutaj jeszcze głosy...

(*Senator Stanisław Bisztyga: Wniosek formalny.*)

O, jeżeli jest wniosek formalny, to bardzo proszę.

**Senator Stanisław Bisztyga:**

Ja bardzo prosiłbym, żebyśmy przystąpili już do głosowania nad tym dokumentem, bo wszystkie wątpliwości, jak pan minister powiedział, muszą być rozstrzygnięte, a ustawa zobowiązuje pana ministra, żeby w drodze rozporządzenia to uczynił. A więc te wszystkie kwestie się wyjaśnią, kiedy ukaże się rozporządzenie wykonawcze, bo musi się ukazać. W związku z tym bardzo proszę, żebyśmy nie wchodzili w sprawy koni, bo dojdziemy do wielbłądów za chwilę, tylko żebyśmy zagłosowali. To jest wniosek formalny. Dziękuję.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Proszę państwa, został zgłoszony wniosek formalny.

W sprawie wniosku formalnego? Proszę bardzo.

**Senator Witold Idczak:**

Ja chciałbym zgłosić wniosek przeciwny. Proszę państwa, ta dyskusja ujawnia wiele wątpliwości. Jeżeli ma to służyć bezpieczeństwu, to warto nawet pod kątem, Panie Senatorze, właśnie tego bezpieczeństwa, o które się staramy, zainspirować ministra, żeby tych pytań zadał więcej. A więc to, że my tutaj jeszcze przez pięć minut czy przez dziesięć będziemy wymieniać się tymi poglądami, moim zdaniem będzie służyło raczej tej ustawie, a nie przeciwnie. Tym bardziej, że ja będę miał spory dylemat, bo widać, że niedociągnięcia tej ustawy są na tyle istotne, że właściwie należałoby popracować

nad lepszym dokumentem. A więc jeżeli chcielibyście państwo sceptyków do tego przekonać, to proponuję, żebyśmy jednak podyskutowali jeszcze chwilę. Dziękuję.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję bardzo.

Ale wniosek formalny został zgłoszony i nie został wycofany. Jak rozumiem, ten wniosek należy odczytywać jako wniosek o przyjęcie projektu ustawy bez poprawek, no i oczywiście przejście do głosowania. W trybie formalnym nie możemy wniosku zamykającego dyskusję przegłosowywać, bo to jest ograniczenie praw i swobód wypowiedzi senatorów. No ludzie, chwileczkę!

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Trudno mi się do tego odnieść. Padł wniosek formalny, proszę państwa, i musimy zagłosować.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Ja bym jednak prosił wnioskodawców o jego wycofanie, bo to by tworzyło niepotrzebny precedens, byśmy w ten sposób zamykali sobie zawsze usta.

Kto jeszcze chciałby zabrać głos? Pan senator Iwan, pan senator Kleina i pan senator Banaś?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Ustalmy i zamknijmy listę mówców.

Kto jest za zamknięciem listy mówców?

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Dobrze.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Panie Senatorze, ja mam taką propozycję. Przed chwilą padł wniosek o zamknięcie listy mówców. Mamy już tę listę mówców, przegłosujemy to, jak rozumiem, pan senator wycofa wniosek w takim wypadku.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Dobrze, ja mam tylko jeszcze jedną uwagę. Mianowicie tutaj miało być posiedzenie i Komisji Gospodarki Narodowej, i Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej o 16.00. Tak że to też uwzględnijmy. Mam przegłosować wniosek, żeby zamknąć listę mówców, czy zgadzamy się na to, żeby...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Po dżentelmeńsku zgadzamy się, wniosek został wycofany przez senatora Bisztygę. Jaka tam była kolejność? Pan senator Iwan.

Proszę.

**Senator Stanisław Iwan:**

Ja bardzo krótko. Mam uwagę do tego, co powiedział przedstawiciel Komendy Głównej Policji. Chodzi o to, żeby mieć akurat prawo jazdy kategorii T, czyli na ciągnik itd. Pojazd jest wolnobieżny, tam wchodzi w grę magiczna cyfra 20 km/h, a jak jest emerytowany kierowca, powiedzmy, tira, który ciągał też przyczepy, no...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

No, ale ma wyższe, a jeżeli tylko T... Mnie o to właśnie chodzi, żeby można było również to rozszerzyć na inne typy prawa jazdy.

*(Ekspert w Biurze Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji Adam Jasiński: Czy mam odpowiedzieć od razu?)*

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Proszę odpowiedzieć.

**Ekspert w Biurze Ruchu Drogowego  
w Komendzie Głównej Policji  
Adam Jasiński:**

Nie ma z tym problemu, bo wiadomo, że jeżeli ktoś ma więcej, to ma i mniej. Zasada jest taka, że kategoria B+E, C+E, C1+E, D+E, D1+E uprawnia do tego. Uprawnia! Zgodnie z naszą koncepcją będzie uprawniać. Nie ma problemu.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję bardzo.  
Pan senator Kleina, proszę.

**Senator Kazimierz Kleina:**

Ja już w zasadzie wszystko powiedziałem, oddaję swój głos kolegom z Prawa i Sprawiedliwości, którzy czują, że może ktoś ich ogranicza w prawie głosu.  
*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Pan senator Banaś, proszę.

**Senator Grzegorz Banaś:**

Bardzo dziękuję.

Dziękuję za wszystkie dowody sympatii ze strony kolegów, szczególnie ze strony pana senatora Bisztygi, bo to jest również osoba, którą darzę niezwykle dużą sympatią.

Bardzo krótko, już nie nadużywając niczyjej cierpliwości. Panie Ministrze, prosiłbym, żeby w tej ekspertyzie, o którą pan lub też Komenda Główna Policji się zwróci, uwzględnić, czy zaprzęg konny w tej sytuacji to jest zupełnie co innego i podlega innym przepisom prawa. Chodzi o to, żebyśmy to już mieli raz na zawsze dookreślone i zamknięte. Dziękuję bardzo.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję za wypowiedź.  
*(Wypowiedź poza mikrofonem)*  
Proszę.



**Ekspert w Biurze Ruchu Drogowego  
w Komendzie Głównej Policji  
Adam Jasiński:**

Pan senator miał na myśli każdy zaprzęg konny czy kulig?

*(Wypowiedzi poza mikrofonem)*

Rozumiem, że każdy.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Proszę państwa, jak rozumiem, możliwość zadania pytań i wypowiedzi była. W związku z tym stoimy w tej chwili przed następującym problemem. W zasadzie poprawek do przedłożonego projektu nikt nie zgłosił. Ale, Panie Ministrze, jest prośba, jak rozumiem, komisji, żeby do tych uwag, które zostały zgłoszone przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji ustosunkowało się Ministerstwo Infrastruktury.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Rozmawiałem z przedstawicielem wnioskodawców, czyli Komisji Gospodarki Narodowej, i wiem, że zamierzenie jest takie, żeby ten projekt trafił na posiedzenie gdzieś na początku sierpnia. Tak że będzie trochę czasu, aby się do tego ustosunkować i powiadomić o ostatecznym stanowisku.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Nie, to głosujemy.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Szanowni Państwo!

Przepisy ruchu drogowego w Polsce określają, że pojazd wolnobieżny to jest pojazd mający maksymalną prędkość 25 km/h. Myśmy zeszli jeszcze niżej w trosce o bezpieczeństwo. Staraliśmy się opisać każdą sytuację, którą żeśmy wymyślili. Nie odrzucajcie tego, bo ktoś wymyślił, że tam konia nie ma!

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Przegłoszycie to, a ja zatroszczę się o ekspertyzy na następne posiedzenie. Nadajmy temu bieg. Oczywiście ekspertyza będzie na temat konia i innych przypadków, które się pojawiają.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Tak jest.

Pan senator Kleina, proszę.

**Senator Kazimierz Kleina:**

Zgłaszam wniosek o przyjęcie projektu ustawy bez poprawek.

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Chwileczkę, jeszcze pani z Biura Legislacyjnego ma jakąś uwagę.

**Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Renata Bronowska:**

Dziękuję bardzo.

Jeżeli jeszcze można, to chciałabym odnieść się do kwestii regulaminowych, o których państwo teraz dyskutujecie. Otóż pan minister był łaskaw powiedzieć, że pewne ekspertyzy zostaną przygotowane na posiedzenie Senatu. Ja bym bardzo prosiła, żeby one były jednak wcześniej, bo na kanwie tych ekspertyz konieczne będzie przygotowanie wniosków legislacyjnych dość zasadniczo modelujących ten projekt ustawy. Biuro Legislacyjne chciałoby mieć czas na przygotowanie się.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

**Zastępca Przewodniczącego Bohdan Paszkowski:**

Dziękuję za tę uwagę.

Panie Ministrze, ja mam taką prośbę, aby tę opinię do uwag Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji do końca lipca można było otrzymać. Tak, żeby był jeszcze czas na to, by Biuro Legislacyjne je rozpatrzyło.

A teraz, proszę państwa, ponieważ oprócz wniosku pana senatora Kleiny, by przyjąć projekt ustawy bez poprawek, innych nie było, poddaję pod głosowanie ten wniosek.

Kto jest za przyjęciem ustawy bez poprawek? (11)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał od głosu? (6)

I jeszcze została nam do ustalenia kwestia sprawozdawcy. Ja proponuję, żeby pan senator Kleina już kontynuował swoją misję. A więc mamy wyznaczonego sprawozdawcę.

Wyczerpaliśmy porządek obrad. Dziękuję państwu, dziękuję przedstawicielom ministerstw.

Zamykam wspólne posiedzenie Komisji Ustawodawczej i Komisji Gospodarki Narodowej.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 16 minut 28)*



Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 6 egz.

ISSN 1643-2851