



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(1341)

206. posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej
w dniu 27 stycznia 2010 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks cywilny (druk senacki nr 753, druki sejmowe nr 2365, 2368 i 2589).
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (druk senacki nr 755, druki sejmowe nr 2401, 2593 i 2593-A).
3. Przyjęcie planu pracy komisji na I półrocze 2010 r.

(Początek posiedzenia o godzinie 12 minut 05)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Jan Wyrowiński)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej Senatu Rzeczypospolitej Polskiej w środę 27 stycznia 2010 r. w sali nr 24 w budynku G.

W porządku obrad zaplanowaliśmy w punkcie pierwszym rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks cywilny, druk senacki nr 753 i stosowne druki sejmowe; w punkcie drugim rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, druk senacki nr 755 oraz stosowne druki sejmowe, a w punkcie trzecim przyjęcie planu pracy komisji na I półrocze 2010 r. Po rozpatrzeniu tych punktów mamy zaplanowane na godzinę 14.00 posiedzenie problemowe, poświęcone energetyce jądrowej w Polsce.

Chciałbym bardzo serdecznie powitać licznie przybyłych gości. Jeżeli chodzi o ustawę, której omówienie jest przewidziane w punkcie pierwszym porządku obrad, to rząd reprezentuje pan minister Wrona, wiceminister sprawiedliwości. Bardzo serdecznie witam pana ministra wraz z osobami towarzyszącymi.

(Senator Stanisław Kogut: Z Limanowej.)

Z Limanowej, tak jak tu podpowiada pan przewodniczący Kogut.

W odniesieniu do kolejnej ustawy rząd będzie reprezentował pan minister Tadeusz Jarmuziewicz, który – jak sędzę – niebawem dotrze na salę.

Witam wszystkich gości. Oczywiście witam również państwa senatorów.

Podczas rozpatrywania poszczególnych punktów w stosownych momentach będę udzielał głosu.

Chciałbym jeszcze zapytać, czy w posiedzeniu uczestniczą przedstawiciele podmiotów prowadzących działalność lobbingową w rozumieniu ustawy o działalności lobbingowej w stanowieniu prawa. Jeżeli nie ma takich podmiotów, to nie mam więcej pytań.

Jeżeli nie ma sprzeciwu wobec zaproponowanego porządku obrad, a nie widzę, aby ktoś zgłaszał sprzeciw, to przystępujemy do jego realizacji.

Punkt pierwszy to, tak jak mówiłem, rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks cywilny. Jak państwo pamiętacie, Senat już zajmował się tą sprawą, była propozycja inicjatywy legislacyjnej Senatu i dotarła ona do Sejmu. W tym czasie Ministerstwo Sprawiedliwości przygotowało projekt, można powiedzieć, uniwersalny, który umieszcza sprawy gwarancji za roboty budowlane w kodeksie cywilnym. I to jest właśnie ta ustawa, którą uchwalił Sejm.

Bardzo proszę pana ministra o krótkie przypomnienie istoty rzeczy.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości
Zbigniew Wrona:**

Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Tutaj należą się słowa podziękowania także Senatowi, który zajął się tym tematem. Równolegle zajmował się tą sprawą rząd. Senat zmierzał do wykonania wyroku Trybunału Konstytucyjnego. Rząd w swoim projekcie poszedł trochę dalej, bo wprowadził kaskadowość gwarancji.

Istotą całej ustawy jest wprowadzenie gwarancji dla wykonawców robót budowlanych, obowiązkowej gwarancji, udzielanej na żądanie inwestora, czyli gwarancji zapłaty z tytułu wykonanych czy wykonywanych robót budowlanych.

Jak wiemy, bardzo niebezpiecznym zjawiskiem z punktu widzenia gospodarczego, infrastruktury, także z punktu widzenia konkretnych, zwykłych obywateli, są upadłości firm budowlanych, które na różnych etapach procesu budowlanego są zaangażowane jako generalni wykonawcy, jako wykonawcy, podwykonawcy. Ta ustawa ma zmniejszyć takie ryzyko, dlatego wprowadza gwarancję. Wprowadza ona również kaskadowość, co jest pewnym novum w stosunku do propozycji zgłoszonej przez Senat, czyli możliwość żądania gwarancji nie tylko ze strony generalnego wykonawcy w stosunku do inwestora, ale także ze strony wszystkich podwykonawców. Takie zasady będą ich dotyczyć, tak jak jest to zapisane w ustawie. Nie wprowadzamy możliwości gwarantowania zapłaty w szerszym zakresie, poza uczestnikami procesu budowlanego, bo byłby to niekończący się łańcuszek świętego Antoniego. Po prostu wszyscy, którzy produkowali cokolwiek, co może być wykorzystane jako materiał budowlany bądź wyposażenie, musieliby odzyskać gwarancje. Nie muszę mówić, jak bardzo mogłoby wpłynąć na wzrost kosztów procesu budowlanego objęcie wszystkich, którzy dostarczają jakiegokolwiek materiały na użytek tego procesu.

Tak czy inaczej trzeba sobie zdawać sprawę z tego, że ta ustawa z jednej strony zwiększa bezpieczeństwo uczestników procesu budowlanego, ale z drugiej strony – o tym też nie można zapominać – musi się z tym wiązać jakieś podniesienie kosztów.

(Rozmowy na sali)

Zresztą na posiedzeniu komisji sejmowej odbyła się interesująca dyskusja między innymi z panem ministrem...

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Ministrze, bardzo proszę o chwilę przerwy.

Szanowni Państwo, jeżeli państwo macie jeszcze jakieś sprawy do uzgodnienia, to są kuluary, bardzo proszę. W tej chwili trwa posiedzenie komisji i wszystkich państwa, którzy są zainteresowani na przykład drugim punktem, a mają jeszcze coś do uzgodnienia, zapraszam do kularów. Dziękuję.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości
Zbigniew Wrona:**

Dziękuję bardzo.

Odbyła się tam interesująca dyskusja, z której wynikało, że obawy o to, że ta instytucja podniesie koszty, są dość istotne. Prezentowałem odmienny pogląd, twierdzi-

łem, że summa summarum należy ją wprowadzić. Nie możemy jednak tracić z pola widzenia również tych głosów, które w ogóle kwestionują samą instytucję obowiązkowej gwarancji, bo takie głosy były bardzo wyraźne.

Chcę powiedzieć o jeszcze jednej sprawie. Zwiększenie bezpieczeństwa finansowego, bezpieczeństwa ekonomicznego podwykonawców, wykonawców, generalnych wykonawców w sposób oczywisty będzie rzutować również na bezpieczeństwo finansowe, czyli zapłatę, dostawcom materiałów budowlanych, bo jeżeli zamawiający nie upadnie, to będzie miał z czego płacić. Zatem chociaż formalnie nie jest to objęte instytucją gwarancji, to w sposób oczywisty na wprowadzeniu tej instytucji skorzystają również wszyscy ci, którzy dostarczają materiały, bowiem gdy zamawiający, który jest jednym z wykonawców, upada, to i możliwości uzyskania zapłaty są radykalnie zmniejszone albo wręcz spadają do zera. Jeżeli wykonawca będzie się miał dobrze i będzie miał gwarancję, że dostanie zapłatę od inwestora czy od wykonawcy wyższego rzędu, to oczywiście z punktu widzenia bezpieczeństwa finansowego sytuacja dostawców również jest o wiele lepsza. Panie Przewodniczący, tyle z mojej strony. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

**Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Maciej Telec:**

Dziękuję bardzo.

Ustawa nie budzi zastrzeżeń legislacyjnych.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Czy panowie senatorowie macie w tej sprawie pytania, uwagi? Nie ma pytań.

W związku z tym stawiam wniosek o to, abyśmy przyjęli tę ustawę bez poprawek.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem tego wniosku? (7)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (1)

Dziękuję bardzo.

Siedmiu senatorów głosowało za, jeden wstrzymał się od głosu, zatem Komisja Gospodarki Narodowej przyjęła tę ustawę.

Jeszcze senator sprawozdawca.

Kto z panów senatorów czuje się na siłach?

(*Głos z sali:* Senator Owczarek.)

On ma inne obowiązki.

Pan senator Iwan? Pan senator Iwan zgłasza się na ochotnika. Nie widzę przeciwników tego wniosku. Jeżeli nie ma sprzeciwu, to uznaję, że komisja tak właśnie postanowiła. Pan senator Iwan jest sprawozdawcą.

Piętnaście sekund na zmianę.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości Zbigniew Wrona:* Dziękuję bardzo. Do widzenia.)

Dziękuję, Panie Ministrze.

Witam pana ministra Jarmuziewicza wraz z osobami towarzyszącymi, panem dyrektorem i innymi pracownikami ministerstwa.

Przystępujemy do pracy nad punktem drugim porządku obrad, czyli do rozpatrzenia ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw.

W związku z naszym dzisiejszym spotkaniem wpłynęły do nas różne opinie. Wszystkie one, zgodnie z obyczajem, który staram się wprowadzić, zostały umieszczone na stronie internetowej, tak że każdy z państwa senatorów miał możliwość zapoznania się z nimi. Ja przypominę może, kto przekazał nam opinie. To był Automobilklub Polski, to było Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych, Kierowców Zawodowych i Ośrodków Szkolących Kierowców „Kierowca.pl”, to było Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, do pana senatora Koguta została skierowana opinia Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych „Galicja”, opinie przekazały też Liga Obrony Kraju, Polska Izba Ubezpieczeń, Polska Izba Gospodarcza, także Rada Biur Systemu Zielonej Karty przesłała swoje uwagi panu marszałkowi do wiadomości przewodniczącego Komisji Gospodarki Narodowej.

Jak sądzę, większość tych instytucji, które wymieniłem, stowarzyszeń, organizacji jest reprezentowana na sali i w stosownym momencie każdy z państwa otrzyma prawo do zabrania głosu i przedstawienia swoich racji w trakcie posiedzenia komisji. Miałbym tylko taką prośbę, aby czynić to w sposób w miarę zwarty, już bez rozciągania sprawy, bo zakładam, że wszyscy panowie senatorowie zapoznali się z tymi materiałami, a tutaj będą tylko ewentualne sprawy do wyjaśnienia.

Zgodnie z przyjętym porządkiem bardzo proszę pana ministra o przedstawienie w skrócie istoty zmian, które zawarte są w tej ustawie.

Bardzo proszę.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Transport to taka branża, w której w razie kryzysu gospodarczego najbardziej to widać, tam to się najszybciej zaczyna. To jest, można powiedzieć, żywy barometr gospodarki i za każdym razem, bez względu na to, czy jest to medium drogowe, kolejowe, czy lotnicze, transport jako pierwszy pokazuje, że z gospodarką dzieje się coś złego.

W związku z tym, że kryzys mocno dotknął gospodarkę już w 2008 r., było to dość mocno widać, coraz mocniejsze głosy ze strony środowiska przewoźników drogowych znalazły odzwierciedlenie w bardzo trudnym porozumieniu, które podpisaliśmy 2 czerwca między trzema stronami, między stroną społeczną, przedstawicielem parlamentu – mówię o panu pośle Zbigniewie Rynasiewicz, szefie Komisji Infrastruktury – i moją skromną osobą, reprezentującą rząd. Podpisaliśmy trójstronne porozumienie, będące bazą do stworzenia zapisów legislacyjnych, które przybrały formę umownie dziś nazywanej na rynku ustawy kryzysowej. Te bolączki, które udało nam się zidentyfikować, noszą taki, tak to nazwę, kryptonim rynkowy.

Proszę państwa, o czym mówimy? Może tak. Większość zapisów, która znalazła się w tej ustawie – ja już mówiłem o tym bodajże w Sejmie – opiera się tak naprawdę

na zwykłej logice. Jeżeli coś nie jeździ, to nie płaci; mówię o ubezpieczeniach czy innych opłatach. To wynikało z prostej, zwykłej logiki. W bardzo wielu miejscach udało nam się to przenieść do zapisów legislacyjnych. I tak. Mamy tu wprowadzenie instytucji częściowego lub całkowitego zawieszenia wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego bez utraty uprawnień na okres nieprzekraczający dwunastu miesięcy. Dzisiaj jest tak, że gdy nie jeździsz dłużej niż dwanaście miesięcy, to zabiera ci się uprawnienie do wykonywania zawodu. Jest to trochę legalizacja fikcji, dlatego że dzisiaj jest praktycznie tak, że przewoźnicy często nie jeżdżą dłużej niż dwanaście miesięcy, a mimo to nie tracą uprawnień. A żeby nie siedzieć na takiej lipie prawnej, to my to legalizujemy z możliwością przedłużenia bodajże do czterdziestu ośmiu miesięcy...

(Głos z sali: Nie, dwanaście miesięcy.)

Tak, dwanaście miesięcy.

Dalej. Wydłużenie dopuszczalnego okresu czasowego wycofania pojazdu z ruchu – do czterdziestu ośmiu miesięcy. Taki sam motyw. Jeżeli przez cztery lata nie masz towarów, nie masz zleceń, wali ci się firma, to samochód przez cztery lata może być wycofany z firmy.

Umożliwienie odbycia kwalifikacji wstępnej przyspieszonej przez kierowców w transporcie drogowym, skrócenie z dwustu osiemdziesięciu do stu czterdziestu godzin niezbędnego cyklu szkolenia.

Dalej. Rozwiązanie problemów podróży służbowej i diet kierowców w świetle niejednolitego orzeczenia w tym zakresie. Może kilka słów na ten temat, dlatego że to przybrało bardzo niepokojącą formę. A mianowicie chyba blisko rok temu orzeczenie siedmiu sędziów Sądu Najwyższego w konkluzji mówiło o tym, że miejscem pracy kierowcy w transporcie drogowym jest samochód. W związku z tym kwestia diet, kwestia delegacji stała się niezwykle problematyczna. Nagle w myśl tych zapisów praca niezwykle zdrożała, dlatego że wszystko, całość wypłacanych kwot należało obarczać składką ZUS i podatkiem. W związku z tym po konsultacjach z ministrem finansów, po konsultacjach z ministrem pracy prostujemy tę sprawę, stwierdzamy, że miejscem pracy... Patrzę na senatora Koguta. Podobna sprawa dotyczy Warszawy. Czy miejscem pracy jest Warszawa, czy miejscem pracy jest to miejsce, w którym zarejestrowana jest firma?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Wywołani do tablicy przez orzeczenie sędziów Sądu Najwyższego regulujemy tę problematykę. To jest sprawa, która już od kilku miesięcy wymagała załatwienia i doszliśmy do porozumienia.

Teraz sprawa, która budziła ogromne emocje, myślę, że jeszcze dzisiaj zostanie to podniesione. Chodzi o umożliwienie uiszczenia w ratach opłaty rocznej za przejazdy pojazdu samochodowego po drogach krajowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Rząd od samego początku miał takie intencje, sugerował, że jest gotów przystać na raty za, cokolwiek by mówić, drogie winiety, szczególnie te roczne, które są najdroższe, ale pod jednym warunkiem, nie zapisanym, lecz wynegocjowanym 2 czerwca, czemu przewoźnicy nigdy nie zaprzeczali, otóż takim, że sami przedstawią na tyle skuteczne zabezpieczenia finansowe, aby strona rządowa, dbająca o wpływy do budżetu państwa, miała pewność, że wpłynie ostatnia rata płatności za najdroższą winietę. Mieliliśmy dość dużo czasu na przygotowanie tych gwarancji. Jak do tej pory, nie wpłynęły żadne propozycje ze strony społecznej.

Wyeliminowanie nieuczciwej konkurencji poprzez efektywną kontrolę wykonywania przewozów, nowe reguły dotyczące zasad wykonywania przewozów kabotażowych w transporcie drogowym na rzecz przewoźników Unii Europejskiej, zmiany w systemie kar poprzez podwyższenie kar za wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego. W głównej mierze chodzi o to, żeby zwiększyć skuteczność kontroli i weryfikowania zezwoleń dla przewoźników spoza Unii, którzy przejeżdżają lub wjeżdżają na terytorium Polski. Do tej pory mieliśmy, właściwie mamy nieszczelny system. My go próbujemy ręcznie doprecyzowywać, zwiększając natężenie kontroli, szczególnie na wschodniej granicy, myślę o przewoźnikach ukraińskich, białoruskich, rosyjskich, także innych zza wschodniej granicy, z krajów nienależących do Unii. Główna zmiana dotyczy modelu zezwolenia. W nowym modelu zezwolenia, którym będą się posługiwali nasi partnerzy ze Wschodu, do różnego rodzaju zabezpieczeń i mechanizmów świadczących o tym, że ktoś był kontrolowany i zezwolenie zostało użyte, wprowadzamy prozaiczne udzieranie rogu zezwolenia, aby był namacalny dowód na to, że zezwolenie zostało użyte. To jest nieodwracalne, wyklucza pisanie czymś, co można wywabić, pisanie czymś, co można zmazać itd., itd. Wprowadzamy rodzaj mechanicznego kasowania, co jest proste, ale nieodwracalne. Na wszelki wypadek, gdyby tego typu kontrolowanie nie dawało stosownych efektów, nakładamy wyższe kary na przewoźników, którzy będą świadczyli usługi transportowe na terytorium Polski bez stosownych dokumentów. Nie chcę się teraz wgłębiać w kwoty. Pokróćce to tyle, Panie Przewodniczący. Dziękuję za udzielenie głosu.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Czy są pytania do pana ministra ze strony panów senatorów?

Pan senator Kogut, bardzo proszę.

Senator Stanisław Kogut:

Panie Ministrze, ja mam dwa pytania i nie ukrywam, że to nie są moje pytania. Tak jak pan przewodniczący powiedział, stowarzyszenie transportowe „Galicja” oficjalnie wystąpiło do mnie z pismem. Mówię o tym dlatego, żeby było jasne, bo to się nagrywa. Chodzi o to, żeby później nie było, że jest jakiś lobbing.

Pierwsze pytanie jest takie. Oni uważają i ja też po przeanalizowaniu tego uważam, że Sejm postąpił bardzo słusznie, określając, że kiedy pojazdy są wycofywane z ruchu, wtedy maksymalna składka ubezpieczeniowa wynosi 5%, a ulga 95%. Jest ogromne zatroskanie prywatnych przewoźników o to, jakie jest stanowisko Ministerstwa Infrastruktury. My w Senacie, ja osobiście będę wnoszył o podtrzymaniem stanowiska Sejmu. Jakie jest stanowisko pana ministra w tej sprawie? Mam jeszcze jedno pytanie, zaraz je zadam.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Tadeusz Jarmuziewicz:

Panie Senatorze, ja dziękuję za to pytanie, dlatego że pojawiła się okazja, aby powiedzieć państwu, w jaki sposób zachowywali się ubezpieczyciele, do końca chcąc

bronić własnych interesów. Nie wiem, czy dzisiaj są obecni na sali, niezależnie od tego, jak jest, nie przeszkodzi mi to w oddaniu klimatu, w jakim toczyła się dyskusja. Propozycja ze strony ubezpieczycieli była taka, aby od samochodu, który stoi w pokrzywach, płać o 40% mniej. W związku z tym nie trzeba być znawcą przepisów, aby próbować kalkulować, jakiego rodzaju różnica jest w zagrożeniu na drodze, jeśli chodzi o ten, który stoi w pokrzywach, i jeśli chodzi o ten, który jedzie. W związku z tym zaproponowaliśmy 1/20, co wydaje się być z punktu widzenia ubezpieczycieli godziwą wielkością, dlatego że przez skórę czujemy, że to jest jeszcze mniej niż dwudziestokrotny spadek...

(Głos z sali: To jest 5%...)

...gdy porównamy zagrożenia w przypadku samochodu, który nie jedzie, i w przypadku tego, który jedzie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

(Senator Stanisław Kogut: Można?)

Bardzo proszę.

Senator Stanisław Kogut:

Panie Ministrze, wydaje mi się, że decyzja była słuszna. Jeżeli ktoś zdaje dowód rejestracyjny, musi zdać wszystkie dokumenty, to gdzie on będzie jeździł.

Panie Ministrze, druga sprawa dotyczy szkoleń. Prywatni przewoźnicy proszą, żeby okres przejściowy został zachowany do 31 grudnia 2012 r., dlatego że prawo unijne nie nakazuje obligatoryjnie szkolenia. Ja chciałbym uniknąć argumentów, jakie podają prywatni przewoźnicy, że ktoś kupił jakieś symulatory, ktoś tam kupił inne urządzenia, a w związku z tym robi się ustawę pod tych ludzi. Jestem tego ogromnym przeciwnikiem i uważam, że powinien być okres przejściowy. Ja wiem, jak to się odbywało na kolei, pan dobrze wie, że każdy maszynista musi przechodzić szkolenia na symulatorach, ale był okres przejściowy. Czy pan minister nie rozważy takiego okresu dla polskich przewoźników? Oni faktycznie cienko przędą. Może by przedłużyć ten okres i zapisać, że obowiązuje to dopiero od 1 stycznia 2013 r.? Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Senatorze, chciałbym zauważyć, że w ustawie jest taki zapis, tak że tutaj...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ministerstwo nic w tej chwili nie może zrobić, tylko parlament może podjąć jakąś decyzję w tej sprawie.

Pan minister w tej sprawie?

Bardzo proszę.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Tadeusz Jarmuziewicz:

Z tego, co rozumiem, jestem proszony o opinię. Decyzję Sejmu państwo znacie. Prawda? Ja może powiem, jak to się historycznie układało. Rząd był przeciwny tego

typu zapisowi z jednego istotnego powodu. Mianowicie mamy opinię, wcześniej to była opinia Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej, dziś jest to opinia Ministerstwa Spraw Zagranicznych, która nam nie daje kompletnie żadnego pola manewru. Odbyło się spotkanie u szefa klubu poselskiego, u Grzegorza Schetyny, podczas którego rozmawialiśmy na temat możliwości dokonania jakiegoś manewru w tej kwestii, na temat tego, czy dałoby się skrócić okres przejściowy proponowany przez Sejm. Ja byłem gotów nawet ulec pod warunkiem, że dojdzie do zmiękczenia stanowiska Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Nie doszło do zmiękczenia stanowiska, w związku z tym ja będę rekomendował państwu wycofanie tego zapisu w całości.

Chcę jednak, abyście państwo znali otoczkę, która temu towarzyszyła od samego początku. Mianowicie w połowie 2008 r. minister infrastruktury wydał rozporządzenie, w którym powiedział: rozpoczynamy przygotowania do tego, aby w pełni przygotowani technicznie od połowy 2011 r. mieć gotowe do tego ośrodki technicznie. Do 2011 r. mamy okres przejściowy. Wskazał on trzy parametry i powiedział tak: jeżeli spełniasz jeden z tych trzech parametrów, to szkół do połowy 2011 r., ale potem koniec, potem masz mieć wszystkie niezbędne elementy, które mają temu towarzyszyć. To była połowa 2008 r. Wtedy rozpoczęła się gra rynkowa. Przedsiębiorcy biorą kredyty, biorą środki unijne na określonych warunkach, bo w połowie 2011 r. będą określone warunki rynkowe. Tak to biegło. Teraz mamy początek 2010 r. i w polskim parlamencie, w sytuacji gdy trzystu przedsiębiorców już zainwestowało, pojawia się inicjatywa, która mówi: nie, nie, trzystu przedsiębiorców brało kredyty, zaangażowało własne potężne środki, ale zrobimy to w 2013 r. czy w 2012 r. Najpierw państwo obiecało pewne warunki do funkcjonowania biznesu, a dzisiaj, w połowie drogi państwo polskie zmienia te warunki. To jest coś, co mnie wewnątrz razi. Ja się nie chcę powoływać na konstytucję, na jakieś inne przepisy, tylko na przyzwoitość. Z punktu widzenia przyzwoitości tak się po prostu nie robi.

Jako minister mam jednak ten komfort, że mam absolutnie negatywną, niedająca mi najmniejszego pola manewru opinię Ministerstwa Spraw Zagranicznych, zakończoną konkluzją: poprawka do projektu ustawy ujęta w sprawozdaniu komisji jest niezgodna z prawem Unii Europejskiej. W związku z tym ja nie mam ochoty na rozmowy na ten temat, dlatego że nie mam pola manewru w tej kwestii.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Ta poprawka w tej chwili jest art. 5 w tej ustawie.

Jeszcze pan senator Kogut...

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

Przepraszam, Panie Senatorze, jeszcze słowo, żeby wszystko było jasne. Jeżeli pojawi się dyskusja nad art. 5, to chciałbym, aby odebrano to jako negatywną rekomendację rządu i propozycję wykreślenia tego artykułu.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Bardzo proszę, pan przewodniczący Kogut.

Senator Stanisław Kogut:

Panie Ministrze, wydaje mi się, że ludzie z Ministerstwa Spraw Zagranicznych chyba nie umieją czytać dyrektyw. Dyrektywa unijna 2003/59 Wspólnoty Europejskiej jednoznacznie mówi, jest tam zapis 2.1, o tym, że każdy kierowca przez maksymalnie osiem z dwudziestu godzin jazdy może, co nie oznacza, że musi, kierować pojazdem po szczególnym terenie lub na wysokiej klasy symulatorze...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przepraszam, Panie Ministrze, ja wiem, że niepopularne rzeczy, wie pan, czasem kłują w oczy. A wie pan, co piszą przewoźnicy? Ja panu dokładnie przeczytam, piszą, że dwóch, trzech właścicieli płyt poślizgowych oraz dwóch importerów symulatorów dąży do tego, żeby nie było okresu przejściowego. Więcej pytań nie zadaje. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Jeszcze pan senator Gruszka.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Spokojnie, najpierw senatorowie. Każdy z państwa będzie miał prawo zabrać głos w tym przedmiocie. Wywołałem tę dyskusję, żebyście państwo mogli...

Proszę bardzo.

Senator Tadeusz Gruszka:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, tak jak do pana senatora Koguta, tak i do mnie wpłynęło pismo z Polskiej Izby Ubezpieczeń, które zwraca uwagę na niezgodność z prawem europejskim zapisu art. 3 pkt 3 mówiącego o zwolnieniu przyczep z ubezpieczenia. Tę samą wątpliwość podzielił nasz senacki ekspert, legislator. On też ma wątpliwości co do tego, że wprowadzenie takiego zapisu powoduje niezgodność z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady, która mówi o tym, że każdy pojazd silnikowy oraz każda przyczepa zespółona lub nie powinna być ubezpieczona. Tymczasem w zmienianym art. 37 dokonujemy zniesienia opłaty za przyczepę.

Tego dotyczy moja wątpliwość. Po pierwsze, chodzi o zgodność z zapisem dyrektywy, tu podzielam zdanie naszego legislatora. Po drugie, obawiam się tego, że w ten oto sposób dokonamy przerwycenia kosztów ubezpieczenia przyczep na wszystkie pojazdy, które będą mogły lub nie będą mogły ciągnąć przyczepy, bo ubezpieczyciel, żeby w jakiś sposób wyrównać sobie straty, przeczuci te koszty na maszyny ciągnące. Wiemy, że nie każda jest przystosowana do ciągnięcia przyczepy, ale z automatu pojawi się możliwość zwiększenia opłaty. Dojdzie do nierównego podzielenia kosztów zniesienia opłaty za przyczepy, które mogą w ruchu wyrządzić szkodę, bo będą one ponoszone przez tych, którzy nie mają możliwości ciągnięcia przyczep. To jest moja pierwsza uwaga.

Art. 1 pkt 5 mówi o przewozach kabotażowych. W pkt 2 jest mowa o trzech przewozach kabotażowych w okresie siedmiu dni. Skąd wzięła się ta liczba, dlaczego to są trzy przewozy, a nie jeden, pięć czy dziesięć? Czy to uznaniowe, czy może wzorowane na regulacjach sąsiednich państw, państw Unii Europejskiej? Proszę o wyja-

śnienie, skąd wzięła się liczba trzech przewozów kabotażowych w okresie siedmiu dni. Na ten moment chyba tyle.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Czy ktoś jeszcze ma pytania do pana ministra?

(Senator Andrzej Owczarek: W kwestii formalnej.)

Bardzo proszę, pan senator Owczarek.

Senator Andrzej Owczarek:

Panie Przewodniczący, widzę, że wiele osób zgłasza się do zabrania głosu, a nie usłyszeliśmy jeszcze wypowiedzi przedstawiciela Biura Legislacyjnego. Może dobrze byłoby w tej kolejności, żeby nie zacząć dyskusji i nie wydawać wyroków przed wyjaśnieniem sprawy. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

W tej chwili jest runda pytań do ministra. Najpierw runda pytań do ministra, potem Biuro Legislacyjne, a następnie przedstawiciele poszczególnych środowisk, organizacji będą mieli prawo zabierania głosu. Tak że postaram się, Panie Senatorze, mimo napięcia i emocji, które towarzyszą tej ustawie od samego początku, o czym doskonale wiem, bo śledziłem również debatę w Sejmie i wszelkiego rodzaju okoliczności z nią związane, żeby zgodnie z duchem Senatu panowały tu spokój i rozwaga.

Czy panowie senatorowie mają jeszcze pytania do pana ministra? Panie Ministrze, z tego, co rozumiem, pan to notuje, żeby ewentualnie...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dobrze.

Pan senator Iwan, potem pan senator Dobrzyński.

Bardzo proszę.

Senator Stanisław Iwan:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, ja też dostałem imiennie do mnie adresowane pismo z Polskiej Izby Ubezpieczeń. Jest tu taki akapit, który sprawił, że mam pewną wątpliwość. Czy to tak jest? Jest tu takie zdanie, które chciałbym przywołać. Czy ono jest prawdziwe? Oto ono: ponadto należy zauważyć, że przyczepa zarejestrowana w Rzeczypospolitej Polskiej, ale nieobjęta ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, przy każdym wyjeździe za granicę będzie musiała dodatkowo posiadać tak zwany certyfikat zielonej karty. Taki certyfikat trzeba będzie dodatkowo wykupić, a jego koszt może być itd., itd.

Czy będzie to dotyczyło każdego wyjazdu, czy wyjazdu poza Unię? Mnie się wydawało, że zielona karta obowiązuje wtedy, gdy wyjeżdża się poza obszar Unii, tymczasem tu jest napisane, że chodzi o każdy wyjazd poza granice Rzeczypospolitej. Bardzo bym prosił o wyjaśnienie tego, bo to jest bardzo ważne.

(Rozmowy na sali)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Proszę o zachowanie spokoju i nietoczenie dyskusji wewnętrznych w tej chwili. Jeśli państwo macie wewnętrzne problemy czy uzgadniacie stanowisko, to proszę bardzo, są kuluary. To jest instytucja, która funkcjonuje w parlamencie od kilkuset lat, tam się uzgadnia stanowisko nawet w ramach własnej organizacji. Dlatego, proszę państwa, bardzo proszę o spokój. Sprawa jest poważna, rozstrzygamy tu o kwestiach, które również dla państwa mają decydujące znaczenie. Chciałbym, żeby się to odbywało w spokojnej atmosferze. Moja uwaga dotyczy oczywiście także pana ministra i jego współpracowników.

Bardzo proszę, pan senator Dobrzyński.

Senator Jan Dobrzyński:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, chciałbym wrócić do art. 5, który mówi o okresie przejściowym na dostosowanie ośrodków szkolenia, i nawiązać do pisma Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, w którym to piśmie państwo twierdzą, iż w naszym prawie zapisano to w sposób obligatoryjny, tymczasem odwołują się do regulacji w innych krajach, gdzie – jak twierdzą – jest to realizowane w sposób fakultatywny. Czy ministerstwo sprawdzało, jak to jest w innych krajach, jeśli chodzi o zapisy, które przytoczyłem?

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Panie Senatorze.

Nie ma więcej pytań od panów senatorów?

Zatem zamykam tę rundę pytań. Pan minister odpowie na nie, a potem przejdziemy do uwag Biura Legislacyjnego.

Bardzo proszę.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Tadeusz Jarmuziewicz:

Po kolei. Najpierw pan senator...

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Oczywiście także osoby upoważnione...)

Prawdopodobnie będzie tak w innych przypadkach, jednak w przypadku tej ustawy czuję się na tyle swobodnie, że w większości sam pozwolę to sobie komentować.

Pan senator Gruszka. Panie Senatorze, pragnę pana uspokoić. Nie będzie miało miejsca łożenie przez innych ubezpieczonych na szkody wynikające z tego, że w wypadkach brały udział przyczepy czy naczepy. Mianowicie dzisiaj mamy taki oto stan prawny, stan faktyczny, to nawet nie jest stan prawny, że z polis przyczep i naczep nie są pobierane środki na wypłatę ubezpieczeń. Zatem płacenie ubezpieczeń w przypadku przyczep i naczep jest trochę fikcją, bo za każdym razem, gdy w wypadku bierze udział naczepa, to środki są ściągane z polisy ciągnika, nie przyczepy ani naczepy. W związku z tym dzisiaj ubezpieczyciele pobierają opłaty ubezpieczeniowe od przyczep i naczep, ale w wypadku jakiegoś wydarzenia ściągają środki z polisy ciągnika. W tej sytuacji my tak naprawdę likwidujemy pewną

fikcję. Jeżeli to może służyć przewoźnikom, bo mają płacić także za ubezpieczenie ciągnika, a w wypadku jakiegoś zdarzenia losowego środki ściągane są z polisy ciągnika, to dlaczego płacić za przyczepę czy naczepę. Znowu pojawia się tu logika, to nie jest żadne wymyślanie wielkiego prawa, tylko pójdźcie na rękę przewoźnikom. Tyle mam do dodania.

Proszę zauważyć, że konstrukcja finansowa jest taka, że dzisiaj przynosi to korzyści ubezpieczycielom, ale de facto każdorazowo ściągane jest to z polisy ciągnika, który ciągnął przyczepę. Nie ma przyczepy, która sama jedzie. Ktoś ją musiał podwieźć, ktoś musiał zaparkować. Koniec końców prowadzone jest dochodzenie, jaki to był ciągnik. Taka jest moja odpowiedź na pańską troskę.

A do tego wszystkiego po zakończeniu prac komisji sejmowej dostaliśmy opinię UKIE jeszcze w poprzednim kształcie, bo to było pod koniec ubiegłego roku, z taką oto konkluzją: projekt ustawy ujęty w sprawozdaniu nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej. W związku z tym pana troska o to, że gdzieś tam możemy bezcześcić, przepraszam za takie słowo, prawo europejskie, nie jest uzasadniona.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Informuję pana. Jeżeli pan chce do wglądu... To było pod koniec ubiegłego roku. Tę sprawę uważałbym za jakoś wyjaśnioną.

Panie Senatorze, pytał pan również o uwarunkowania, które towarzyszą kabotażowi, czyli trzy przewozy w ciągu tygodnia itd. W ubiegłym roku, żeby się nie pomylił, bodajże gdzieś na początku, tak, to był początek 2009 r., minister Grabarczyk w Luksemburgu brał udział w posiedzeniu Rady Ministrów do spraw transportu, gdzie zapadły tego typu ustalenia w sensie globalnym, dlatego że ten problem nie jest tylko nasz, to jest problem wewnątrzunijny. Chodzi o to, w jakim stopniu obcy przewoźnicy mogą dokonywać przewozów w kraju unijnym, uprawiać kabotaż wewnątrz danego kraju czy pomiędzy krajami. Takie jest ustalenie. To jest, szczerze mówiąc, przepisanie ustaleń, które zostały podjęte w Luksemburgu ponad rok temu. To tyle w ramach objaśnienia.

Powiem szczerze, że trochę zaskoczyło mnie to pytanie o zieloną kartę. Pan cytował jakiś dokument, z którym nie miałem okazji się zapoznać, bo przed chwileczką go dostałem. Nie jestem w stanie tego ocenić, potwierdzę jednak pańskie przypuszczenie, że z zieloną kartą jeździmy na pewno poza Unię Europejską. W związku z tym nie wiem, czy ten argument jest do końca trafiony. Ja się z tym zapoznam, a w tej chwili nie dam się wciągnąć w dyskusję o dokumencie, który nie do końca znam.

(Senator Stanisław Iwan: Tytułem uzupełnienia...)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Proszę, pan senator.

Senator Stanisław Iwan:

Mnie chodziło tylko o to, czy przewoźnicy wyjeżdżający poza teren Rzeczypospolitej, na przykład do Czech, do Niemiec itd., muszą mieć zieloną kartę. Chyba nie.

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

Dzisiaj nie.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Senatorze, może pan przypomni.
(*Wypowiedź poza mikrofonem*)
Czy treningi w warunkach specjalnych...

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

Zapytał pan między innymi o odwzorowania w innych krajach. Ja pamiętam, że na pewno jest tu Francja. Jeżeli można, to bym poprosił pana dyrektora Bogdanowicza o wsparcie w tej materii. Wiem, że myśmy tego prochu tak do końca nie wymyślili, ściągałiśmy te rozwiązania z innych krajów.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.
Bardzo proszę, pan dyrektor Bogdanowicz.

**Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Bogdanowicz:**

Panie Przewodniczący! Panie Senatorze! Szanowni Państwo!
Cytowany fragment, mówiący o tym, że państwa miały możliwość wyboru, oczywiście jest prawdą, bo dyrektywa pozostawiała możliwość wyboru, szkolenie być mogło, a nie musiało, jednak w naszym systemie prawnym zdecydowano, że takie szkolenie musi się odbyć. Podejrzewam, bo to nie ja podejmowałem decyzję, że wzorowano się na rozwiązaniu chyba wtedy najbardziej zaangażowanym, wdrożonym już we Francji, bo tam jest to obowiązkowe. Wiemy, że na tym rozwiązaniu wzorowali się także Litwini, bo Litwini jako duża siła przewozowa w Europie też wprowadzili obligatoryjne szkolenie kierowców w warunkach specjalnych. Mamy potwierdzenie, że jest tak również w innych, mniejszych krajach, na przykład w Luksemburgu, ale te dwa są dla nas charakterystyczne i wydaje mi się, że te przykłady stały się przesłanką do podjęcia takiej decyzji w Polsce. Niemcy wybrali inne, specyficzne rozwiązanie, ponieważ w przepisach zlecieli prowadzenie tego szkolenia organizacjom zrzeszającym przewoźników, czyli nie uruchamiali specjalnej działalności gospodarczej, tylko powiedzieli, że za przygotowanie kierowców i za to szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej odpowiadają organizacje zrzeszające przewoźników. Tak że my wybraliśmy takie rozwiązanie, praktycznie w ustawie już w 2006 r.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Panie Dyrektorze.
Jeszcze pan senator Gruszka ad vocem.

Senator Tadeusz Gruszka:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Uwaga do pana ministra. Ustawa dotycząca ubezpieczeń obowiązkowych, Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego itd., itd. mówi w ten sposób, jeśli chodzi o to, co pan powiedział w odpowiedzi na pytanie o przyczepy. W pierwszym przypadku, jeżeli jest ona złączona z pojazdem lub odłącza się i jeszcze się toczy, to tak, to wtedy jest to liczone z polisy pojazdu ciągnącego, ale pkt 2 mówi o tym, że ubezpieczeniem OC posiadacza przyczepy są objęte szkody spowodowane przyczepą, która nie jest złączona z pojazdem silnikowym ciągnącym albo odłączyła się od pojazdu silnikowego ciągnącego i przestała się już toczyć. Toteż mamy tu dwa różne spojrzenia na to, z którego ubezpieczenia są pobierane środki zgodnie z ustawą o ubezpieczeniu obowiązkowym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

To było pytanie, a właściwie opinia poprzedzająca wystąpienie przedstawiciela Biura Legislacyjnego.

Panie Mecenasiu, bardzo proszę o przedstawienie swoich uwag.

**Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Maciej Telec:**

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, wątpliwości biura zostały przedstawione szczegółowo w opinii, więc ja może tylko pokrótce przedstawię nasze uwagi.

Pierwsza uwaga dotyczy art. 28 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, jest to art. 1 pkt 3 noweli. Naszym zdaniem ten przepis posługuje się nieszczęśliwą terminologią, ponieważ stanowi o tym, że zagraniczny podmiot wykonujący międzynarodowy przewóz drogowy jest obowiązany wypełnić zezwolenie, mówi o tym ust. 1. W ust. 2 mówi się o tym, że w przypadku niewypełnienia, nieprawidłowego wypełnienia lub błędnego wypełnienia zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, przejazd uznaje się za wykonywany bez zezwolenia. Ponieważ zgodnie z art. 28 ust. 1 zezwolenie na wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego wydaje minister, wydaje się, że to minister wypełnia zezwolenie, zaś podmiot może jedynie uzyskać zezwolenie.

Podobnie niejako nielogiczne i niezrozumiałe jest uzależnianie uznania transportu za niezgodny z zezwoleniem od jego nieprawidłowego wypełnienia. Jest to jakiś, jak się wydaje, lapsus. Konsekwencją tego jest uwaga druga, dotycząca art. 29b, jest to art. 1 pkt 5 noweli. Art. 29b zawiera upoważnienie dla ministra transportu do określenia w drodze rozporządzenia szczegółowych warunków wydawania tego zezwolenia i mówi się tu o wskazaniu na przykład sposobu wypełnienia zezwoleń. Jeżeli zezwolenie jest decyzją administracyjną, którą wydaje minister, to zezwolenie wypełnia sam minister, a w rozporządzeniu powinny się znaleźć takie elementy, jak na przykład wzór formularza wniosku o zezwolenie, a nie sposób wypełnienia samego wniosku.

Uwaga trzecia dotyczy art. 39a ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym. Jest to przepis określający warunki, które musi spełnić kierowca, aby mógł wykonywać przewozy drogowe. W porównaniu do aktualnego stanu prawnego różnicuje się wiek

kierowcy i w zależności od wieku kierowca może uzyskać uprawnienia do prowadzenia pojazdów określonej kategorii i wielkości. Dotychczas kategoria ta była jednolita, kierowca musiał ukończyć dwadzieścia jeden lat i uzyskać kwalifikację wstępną. Obecnie dzieli się kierowców na trzy kategorie i w zależności od tego, w jakim wieku jest kierowca i jakiego rodzaju posiada uprawnienia do prowadzenia pojazdów, musi uzyskać odpowiednio kwalifikację wstępną lub wstępną przyspieszoną.

Naszym zdaniem takie brzmienie pktu 1 w art. 39a ust. 1 wymaga uchylecia pktu 5, który mówi ogólnie o uzyskaniu kwalifikacji wstępnej, ponieważ sugeruje to, że kierowca powinien uzyskać te kwalifikacje dwukrotnie, po pierwsze, na podstawie pktu 1, w którym mówi się o uprawnieniach czy o warunkach, jakie musi spełnić kierowca w zależności od jego wieku, po drugie, na podstawie pktu 5, w którym powtarza się ten wymóg.

Uwaga czwarta dotyczy załącznika do ustawy, chodzi o pozycję 2.7 w załączniku. Dotychczas w tej pozycji przewidziano karę za wykonywanie transportu drogowego lub przewozu na potrzeby własne rzeczy bez posiadania w pojeździe wymaganego zezwolenia. W ustawie sejmowej proponuje się nadanie tej pozycji nowego brzmienia i nałożenie kary za wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy bez wymaganego zezwolenia.

Zmiana wynikająca z ustawy przyjętej przez Sejm wprowadza węższe rozumienie od treści pozycji 2.7 załącznika w aktualnym brzmieniu, w związku z tym wyłącza możliwość nakładania kar za wykonywanie transportu drogowego lub przewozu na potrzeby własne rzeczy bez posiadania w pojeździe wymaganego zezwolenia, czyli wyłącza możliwość karania za sytuacje, które obecnie są opisane w pozycji 2.7. Poza tym treść zapisu w pozycji 2.7 w wersji sejmowej jest niezgodna z dyspozycją art. 28 ust. 3 – jest to przepis materialny, z którego wynika możliwość nakładania kar – ponieważ w tym przepisie mówi się o posiadaniu zezwolenia w pojeździe.

Wątpliwość piąta została już przedstawiona. Jest to kwestia ewentualnych wątpliwości co do zgodności art. 3 pkt 1 i pkt 3 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych z prawem unijnym. Poruszył tę kwestię pan senator Gruszka.

W punkcie szóstym opinii proponujemy dodanie do ustawy przepisu przejściowego. Chodzi o to, że art. 39a ustawy o transporcie drogowym zmienianym tą nowelą zmienia katalog warunków, które musi spełnić kierowca, aby mógł wykonywać przewozy drogowe, w pewnym zakresie poszerza te warunki. W związku z tym, aby respektować art. 2 konstytucji i wynikające z niego zasady, należy zastosować w ustawie przepis przejściowy, na podstawie którego kierowcy mający już uprawnienia do wykonywania przewozów drogowych zachowają te uprawnienia na podstawie nowego prawa.

Kolejne poprawki, które są opisane w punkcie czwartym rzymskim, są to poprawki o charakterze legislacyjnym. One, jak się wydaje, nie wymagają komentarza. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Mecenasie.

Ja proponuję, żeby pan dyrektor miał trochę czasu na przemyślenie tych propozycji, w związku z tym...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

W tej chwili może się pan do tego ustosunkować?

To bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

**Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Bogdanowicz:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Mogę, dlatego że już wczoraj po południu otrzymaliśmy te uwagi, za co bardzo dziękuję, i mogliśmy się nad nimi pochylić. Być może to, co powiem, pokazując, jak to prawo wpisuje się w systemowe działanie i uwarunkowania systemowe, którego ma dotyczyć, wyjaśni problemy i pozwoli nam podjąć rozstrzygnięcia co do tych poprawek.

Uwaga pierwsza dotyczyła wydawania zezwolenia i wypełniania zezwolenia. Potrzebna jest tu wiedza, że są to zezwolenia blankietowe, które tylko w nagłówku są sygnowane podpisem ministra i blankietowo rozprowadzane obecnie do dwudziestu siedmiu krajów w ilościach wynegocjowanych z poszczególnymi krajami. Są to czyste blankiety, to są blankiety zezwoleń nazywane zezwoleniami. Te zezwolenia są wewnętrznie dystrybuowane do poszczególnych przewoźników. Ażeby przewoźnik mógł wykonać przewóz, dostaje od krajowego dystrybutora polskie zezwolenie, na przykład w Rosji otrzyma je od rosyjskiego ASMAP. Wydający ASMAP wypełnia je jako pierwszy, czyli jest pieczętka wydawcy, podpis wydawcy, a to jest już kolejny podmiot zaangażowany w wydanie zezwolenia. Następnie przewoźnik sam, kiedy przyjeżdża na granicę, wypełnia ostatnią część przewidzianą dla przewoźnika, a związaną z realizowanym przewozem. Chodzi tu przede wszystkim o wpisanie tego przewozu, czyli faktu, że jedzie, oraz konkretnej daty. Dlatego też wypełnienie zezwolenia przez pozostałe podmioty jest tak ważne. Minister de facto tych zezwoleń nie wypełnia.

Dlaczego chcemy wyegzekwować to wypełnienie, nawet w drodze kontroli i kar? Dlatego że zezwolenie na przejazd przez Polskę czy przyjazd do Polski jest dobrem limitowanym. Jeżeli przewoźnikowi zagranicznemu uda się wykonać przewóz przez Polskę lub do Polski bez wypełnienia części obowiązkowej, to wiemy, że automatycznie będzie miał jeden przejazd gratis w związku z tym, że ponosi koszt uzyskania takiego blankietu, a i przez to, że samoistnie podwyższa przydzielony kontyngent dla danego kraju. Dlatego w naszej ocenie te zapisy dobrze opisują systemowy stan prawny, wynikający z istniejących umów międzynarodowych podpisanych w tym zakresie, i poprawiają prawo krajowe, chroniąc polskiego przewoźnika. Jeżeli to wytlumaczenie zostałoby przyjęte, to prosiłbym o wycofanie tej uwagi.

Uwaga druga, w pewnym sensie związana trochę z pierwszą, dotyczyła wzoru formularzy wniosku o wydanie zezwolenia. W tej ustawie określamy wzory zezwoleń, sposób ich wypełnienia, ale nie definiujemy wzoru formularza o wydanie zezwolenia. Jest to zrobione z rozmysłem, ponieważ wnioski o wydanie zezwolenia nie spływają do Polski. My po negocjacjach z Rosją, z Ukrainą, z Białorusią, z Kazachstanem przekazujemy kontyngent kilku tysięcy lub kilkudziesięciu tysięcy zezwoleń i nie wnikamy w ich sposób dystrybucji poprzez narzucanie określonego wzoru wniosku. Byłoby to chyba niezręczne, gdybyśmy naszym prawem narzucali wzór wniosku w przypadku starania się o to zezwolenie przez przewoźnika rosyjskiego u rosyjskiego dystrybutora, którym w imieniu ministerstwa Rosji jest stowarzyszenie przewoźników rosyjskich ASMAP. Dlatego prosiłbym o odstąpienie od tej uwagi i niewprowadzanie wzorów formularzy wniosków.

Uwaga trzecia dotyczyła kwalifikacji wstępnej i kwalifikacji wstępnej przyspieszonej. Są to dwie oddzielnie funkcjonujące kwalifikacje, czyli dwa oddzielnie funk-

cjonujące szkolenia, i jedno nie zastępuje drugiego. Funkcjonująca dzisiaj kwalifikacja wstępna, wprowadzona ustawą w 2006 r., w wymiarze dwustu osiemdziesięciu godzin po jej ukończeniu uprawniała czy uprawnia kierowców do ubiegania się o zawód kierowcy w najmłodszym wymaganym dyrektywą wieku. Istniała możliwość wprowadzenia kwalifikacji przyspieszonej i obecnie ta możliwość jest wykorzystywana. Otóż kierowców, którzy są w wieku wyższym niż minimalny – w przypadku kierowców autobusów są to na przykład dwadzieścia trzy lata – uznaje się za dojrzałych, także emocjonalnie, i przyjmuje się, że mogli zdobyć już doświadczenie w kierowaniu pojazdem niższej kategorii, chociażby amatorsko czy z kategorią B przy rozwożeniu towarów mniejszych mas. Przyjmuje się, że w tym wieku mogą oni zamiast kwalifikacji wstępnej, tej dwustuosiemdziesięciogodzinnej, dojść do zawodu w drodze kwalifikacji przyspieszonej, stuczterdziestogodzinnej. Jest to automatyczne skrócenie wszystkich norm i tematów szkoleniowych o połowę. W związku z tym zapisy w brzmieniu zaproponowanym w tej ustawie pokazują i jedną ścieżkę, i drugą ścieżkę, tę specjalną, krótszą, jeżeli jest osiągnięty wymagany wiek. Czy jest to zapisane legislacyjnie poprawnie? Ja wierzę, że tak, dlatego wnosiłbym, aby niczego nie zmieniać w tym zakresie, tak aby funkcjonowały obie kwalifikacje.

Uwaga czwarta dotyczyła kar. Przesłanka do wymierzenia kary, której wysokość jest określona w załączniku do ustawy w tabeli 2.7, musi być w pełni kompatybilna – tak można by powiedzieć – czy w pełni odpowiadająca sformułowaniom z art. 28 ust. 1. Tutaj nie jest ważna kwalifikacja transportu de facto...

(Rozmowy na sali)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Przepraszam, Panie Dyrektorze.

Panowie Senatorowie, jeżeli macie uwagi i potrzebę skonsultowania się, to są kuluary. Bardzo proszę wzorem pozostałych uczestników naszego spotkania zachować spokój. Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz:

W związku z tym sformułowanie użyte w nowym brzmieniu pozycji 2.7 ma odzwierciedlać bezpośrednią możliwość nałożenia kary w transporcie międzynarodowym, jeżeli przewoźnik nie posiada zezwolenia, ale de facto tylko i wyłącznie przewoźnik zagraniczny, bo to on przyjeżdża na podstawie zezwolenia, którego nie ma. I czy nazwiemy to transportem drogowym, czy przewozem drogowym, czy przewozem okazjonalnym, w rzeczywistości to wszystko to jest przewóz drogowy w rozumieniu naszych umów, przede wszystkim prawa krajowego, prawa unijnego i prawa międzynarodowego. Chodzi o to, że jest to najszersze pojęcie nieprzestrzegania przez przewoźnika zagranicznego wymogu posiadania polskiego zezwolenia na wykonanie przewozu przez Polskę lub do Polski. W naszej ocenie jest to prawidłowo sformułowana przesłanka zarówno w tabeli, jak i wynikowo w powiązaniu z art. 28 ust. 1 w brzmieniu nadanym tą ustawą.

O ubezpieczeniach pan minister już mówił przy okazji zadawanych pytań.

Uwaga szósta dotyczyła zachowania uprawnień do wykonywania przewozów drogowych przez kierowców, którzy nabyli je na podstawie przepisów ustawy wymienionej w art. 1. W naszej ocenie nie ma zagrożenia, żeby po zmianie przepisów ktokolwiek mógł wzruszyć fakt odbycia kwalifikacji wstępnej i uzyskania prawa wykonywania zawodu przed zmianą ich brzmienia. My dyskutowaliśmy, może nie na posiedzeniu komisji, na ten temat i uznaliśmy, że taki przepis w tym momencie nie jest potrzebny, ponieważ pojawia się nowa możliwość, możliwość skorzystania z krótszej ścieżki, a wszyscy ci, którzy już weszli do zawodu, nigdy nie będą prowokowani do tego, żeby powtórnie zdobywać kwalifikację wstępną i drugi raz do niego wchodzić. Warto przy okazji pamiętać o tym, że to jest cały system i są jeszcze szkolenia okresowe, które odbywają się co pięć lat. Co pięć lat kierowcy będą odbywali szkolenia okresowe, uzupełniające wiedzę i jednocześnie odświeżające ich wiedzę w zakresie przepisów.

Jeśli chodzi o poprawki legislacyjne, to oczywiście wszystkie one są zasadne i są do przyjęcia. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Panie Dyrektorze.

Dziękuję panu legislatorowi za przygotowanie uwag.

Gdy przejdziemy do głosowania, to będę kolejno pytał o stanowisko. Jeżeli będą jeszcze jakieś pytania czy ktoś będzie chciał jakieś poprawki przejąć, to wtedy poprowadzimy jeszcze taką rundę wyjaśniającą.

Jeżeli pan mecenas chciałby teraz zabrać głos, to bardzo proszę.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Maciej Telec:

Gdybym mógł tylko dodać dwa słowa komentarza do dwóch poprawek, z którymi pan dyrektor polemizował, to może bym to wyjaśnił.

Chodzi o poprawkę z punktu pierwszego, dotyczącą wypełniania zezwoleń. Ja w dalszym ciągu podtrzymuję uwagę, że jest to bardzo nieszczęśliwe sformułowanie, bo art. 28 ust. 1, który mówi o tym, że zezwolenia wydaje minister, nie współgra z art. 28a, w którym jest mowa o tym, że zezwolenia wypełnia kierowca. Ja rozumiem sens zapisów, ale są to zapisy, można powiedzieć, bardzo kolokwialnie sformułowane. Jeżeli chodzi o wypełnienie samego zezwolenia, to może chociaż można to zmienić na takie określenie, że kierowca czy podmiot wykonujący transport jest zobowiązany wypełnić formularz zezwolenia. W przeciwnym razie to jest jakaś fikcja, jeżeli z jednej strony mówimy o tym, że minister wydaje zezwolenie, a z drugiej strony o tym, że zezwolenie wypełnia przewoźnik.

Kolejna uwaga dotyczy kwalifikacji wstępnych. Ustawa przyjęta przez Sejm przesądza o tym – w tej chwili mówię o punkcie trzecim opinii – że kwalifikacje wstępne i wstępne przyspieszone, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 1 w nowym brzmieniu, są to te same kwalifikacje, o których mowa w pkt 5, ponieważ w pkt 5 w przedłożeniu sejmowym mówi się o uzyskaniu kwalifikacji wstępnej lub wstępnej przyspieszonej, zwanej dalej kwalifikacją. Zatem chodzi o te same kwalifikacje. Powtarzamy to, jest to zapisane dwukrotnie w tym samym przepisie, co sugeruje, że kierowcy muszą to dwukrotnie otrzymywać.

Jest to niewłaściwa metoda legislacyjna. Przepisy z art. 39 ust. 1 należy czytać łącznie, czyli wszystkie warunki, które musi spełnić kierowca, muszą być spełnione łącznie, więc z jednej strony mówimy o tym, że łącznie musi spełnić warunki z pktu 1, czyli uzyskać między innymi kwalifikację wstępną lub przyspieszoną, a następnie powtarzamy ten warunek, tak jakby jeszcze raz musiał ją uzyskiwać. To, że państwo uważacie, że jest inaczej... Przepisy czyta się w określony sposób. Tutaj te warunki muszą być spełnione łącznie.

Odniosę się jeszcze do przepisu przejściowego, który proponujemy w punkcie szóstym. Zasada jest taka, że z chwilą wejścia w życie nowego prawa obowiązuje ono wprost i jeżeli nie ma przepisu przejściowego, wówczas stosunki prawne zastane, czyli te, które są uregulowane starym prawem, powinny być dostosowane. W tym wypadku mogą się zdarzyć sytuacje, w których kierowcy nie będą spełniali nowych warunków, choćby w przypadku grupy kierowców, którzy nie ukończyli dwudziestego trzeciego roku życia, ponieważ w tej chwili mówimy o jednolitym wieku dla wszystkich kierowców, kierowca może wykonywać przewozy drogowe, jeżeli ukończył dwadzieścia jeden lat. Teraz w stosunku do niektórych kategorii przewozów drogowych wprowadzamy wiek dwudziestu trzech lat. Respektowanie konstytucji wymaga, aby w ustawie znalazł się przepis przejściowy, jeżeli nawet wydaje się nam, że takie sytuacje praktycznie nie zajdą. Życie niesie różne problemy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Panie Mecenasie.

Robimy jeszcze jedną rundę. Tak? Bardzo proszę, Panie Dyrektorze. Jednak powtarzam, że wrócimy jeszcze do sprawy w momencie, gdy przejdziemy do bloku głosowań. Wtedy panowie senatorowie przejmą te poprawki i będzie jeszcze możliwość wypowiedzenia się na ich temat.

(Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz: Dobrze.)

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, oddaję zatem głos naszym gościom. Najpierw przedstawiciel Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, pan prezes Jan Buczek. Ponieważ już wiele powiedziano, można się odnieść do tej dyskusji, ale jednocześnie bardzo proszę w miarę krótko sformułować swoje tezy.

Bardzo proszę, Panie Prezesie.

Prezes Zarządu

Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Jan Buczek:

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

Odniosę się tylko do dwóch spornych kwestii, bowiem wydaje mi się, że wszystkie pozostałe zostały już w zasadzie wyjaśnione i nie ma tu punktów spornych.

Jeżeli chodzi o obowiązek ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej posiadacza przyczepy, to w różnych państwach jest różnie, w wielu państwach, również Unii Europejskiej, jest to automatyczne ubezpieczenie, ubezpieczenie tak zwanego

piątego koła. Obejmuje ono pojazd silnikowy przystosowany do holowania przyczepy i jest to automatyczne przejęcie odpowiedzialności za wszystkie zdarzenia, które mają miejsce podczas ruchu drogowego. Jeżeli chodzi o wszelkie szkody wyrządzone przez przyczepę pozostającą poza pojazdem, to mają tu zastosowanie przepisy prawa cywilnego poszczególnych państw i mówią one o odpowiedzialności posiadacza rzeczy, która wywołała jakąkolwiek szkodę. Dotyczy to wszelkiego rodzaju budynków, przenośnych toalet, a w tym wypadku również takiego urządzenia pozostającego w bezruchu, jak odczepiona przyczepa. Jeżeli ona wyrządzi komukolwiek szkodę, bo ktoś się o nią potknie czy się o nią uderzy, to oczywiście dochodzi swoich racji w ramach prawa cywilnego. Tak że stan prawny w Unii Europejskiej jest taki, że istnieje możliwość wyłączenia z tego obowiązku dodatkowego ubezpieczenia.

W naszym kraju, z tego, co wiemy, w ani jednym przypadku szkoda nie została zlikwidowana z polisy ubezpieczeniowej OC przyczepy, wtedy kiedy szkoda została wyrządzona przez pojazd pozostający w ruchu. Zatem jest to – tak jak powiedział pan minister – pewnego rodzaju fikcja, którą właśnie tym nowym przepisem można by było zlikwidować.

Druga kwestia, która wywołuje sporo emocji, to jest kwestia szkoleń. Mamy tu do czynienia z taką sytuacją – przedstawiciele ministra infrastruktury o tym mówili – że opinia UKIE jednoznacznie stawia tę kwestię. Według naszej wiedzy ta opinia nie obejmuje tej kwestii w pełni. Sami zwróciliśmy się bezpośrednio do Brukseli z zapytaniem, jak ta kwestia może być traktowana, ale niestety, nie mamy jeszcze informacji w formie pisemnej, nie otrzymaliśmy jeszcze odpowiedzi. Wiemy tylko, że przykład, którym posłużyło się Ministerstwo Infrastruktury, przykład Francji, jest przykładem... Szanowni Państwo, jeżeli nawet we Francji jest obligatoryjnie wprowadzony taki system szkolenia, to tam istnieje też system finansowania, która to sprawa w Polsce przez polskiego ministra infrastruktury nie została do dziś rozwiązana. We Francji państwo dopłaca do obligatoryjnych szkoleń.

Chcę też powiedzieć, że Francja jest tu przykładem, można powiedzieć, wyjątkiem, który potwierdza regułę, ale we wszystkich innych państwach jest to rozwiązywane różnie. Szanowni Państwo, przede wszystkim niemal we wszystkich państwach istnieje zawód, popularny zawód, jakim jest zawód kierowcy lub kierowcy mechanika. W naszym systemie prawnym taki zawód nie istnieje, w związku z tym państwo czuje się niejako zwolnione z obowiązku szkolenia w tym zawodzie, z tego powodu w szkołach ponadpodstawowych nie ma nauczania w tym kierunku, tak aby absolwenci tych szkół mieli odpowiednie dokumenty, uprawniające do wykonywania takiego zawodu. W związku z tym dość sprytnie państwo przerzuca ten obowiązek na samego zainteresowanego.

Jest to zawód wykonywany bardzo powszechnie przez ogromną grupę obywateli, najczęściej młodych, bez środków pozwalających na opłatę za uzyskanie kwalifikacji, w związku z tym wydaje mi się, że akurat ta kwestia w naszym kraju powinna być uregulowana zupełnie inaczej niż to proponuje minister infrastruktury.

Szanowni Państwo, my jesteśmy zdania, że w ustawie o zmianie ustawy o transporcie i innych ustaw należy pozostawić zapis dotyczący szkoleń, ponieważ na dzień dzisiejszy – niestety administracja nie podążała za aktami wykonawczymi do ustawy z 2008 r. – mimo że był obowiązek szkolenia, to tak na dobrą sprawę nie było do tego warunków technicznych. Ażeby z tego absurdu jakoś się wydostać, proponujemy przesunięcie terminu dotyczącego obowiązku szkolenia w warunkach specjalnych do końca

2012 r. po to, żeby potencjalny inwestor, po pierwsze, po zapoznaniu się ze wszystkimi technicznymi parametrami takich obiektów i urządzeń, mógł się zastanowić nad tym, skąd weźmie środki, często są to środki pochodzące z różnych funduszy wspierających, funduszy unijnych, a po drugie, mógł dostosować swój obiekt, nieruchomości, uzyskać stosowne pozwolenia na budowę i zrealizować to zadanie.

Szanowni Państwo, obecnie dysponujemy rzeczywiście chyba trzema torami poślizgowymi, które oczywiście nie spełniają warunków określonych...

(*Głos z sali: Płytami.*)

Słucham?

(*Głos z sali: Płytami poślizgowymi.*)

Tak, płytami poślizgowymi. To nie są tory do nauczania w warunkach specjalnych, bowiem nie mają one innych elementów składowych. Są to płyty poślizgowe, których użytkownicy, a w zasadzie osoby posiadające prawo do korzystania z nich, wynajmują je ośrodkom. Tu mamy kolejny absurd. Polega on na tym, że jest około trzystu ośrodków zarejestrowanych przez wojewodów. Te ośrodki mają najczęściej podpisane tylko porozumienia i płacą za to haracz użytkownikom płyt poślizgowych, płacą haracz za udostępnienie w przypadku... w tych dokumentach, z którymi ubiegali się o uzyskanie pozwolenia.

Szanowni Państwo, problem jest dosyć poważny i ma wymiar społeczny, bo tu nie mówimy o trzydziestu ośrodkach szkolenia, tylko o kilkusettyśięcnej rzeszy kierowców, mówimy o naprawdę poważnych sprawach. Uważamy, że taka ułomna ustawa nie może być szansą na prowadzenie intratnego biznesu przez prowadzących szkolenia czy oferujących szkolenia przedsiębiorców. Tę sprawę, tak jak powiedziałem, trzeba zupełnie poważnie przeanalizować i dlatego trzeba dać szansę na spełnienie wszystkich warunków, aby kolejną fikcją nie potęgować fikcji już istniejącej w tym zakresie.

My prezentujemy jednoznaczne stanowisko co do tego, że zapis, który został przyjęty przez Sejm, powinien pozostać, bowiem nie pozostaje w żadnej sprzeczności z przepisami unijnymi, choć oczywiście wywołuje kontrowersje ze strony tych, którzy w zasadzie mieli już zapewniony biznes. Niestety, tego biznesu nie mają. Tak samo jak nie mają go przedsiębiorcy, którzy wykładają wiele milionów na tabor, a nikt im nie gwarantuje załadunku. I my nie zwracamy się, nie klinujemy rządu, mówiąc, że rząd powinien nam zapłacić odszkodowanie za to, że nie możemy jeździć chociażby z tego powodu, że granice są niedrożne czy brakuje podaży na rynku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Teraz oddam głos drugiej organizacji, Polskiej Izbie Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców. Tak? Bardzo proszę zmieścić się w limicie pięciu minut.

Bardzo proszę.

Prezes Zarządu

Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców

Aleksander Igielski:

Aleksander Igielski, Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców.
Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowna Komisjo!

W sumie to ze zdziwieniem słucham wypowiedzi pana Buczka, gdyż tak ogólnie to można wszystko powiedzieć. Ja chciałbym przypomnieć o tym, że dyrektywa weszła w życie w 2003 r., implementacja nastąpiła dosyć późno, bo w 2006 r., a dokumenty wykonawcze moim zdaniem też pojawiły się w odpowiednim czasie z okresem przejściowym. My nie mówimy o tym, że trzeba wymienić wszystko, tylko – tak jak określił to pan minister – do 2 lipca 2011 r. trzeba dostosować pewne elementy.

Do dzisiaj te dwieście czy trzysta ośrodków, bo to trudno powiedzieć, ile ich teraz jest, ale coś koło tego, wobec takiej liczby szkolonych, a w odniesieniu do tej liczby mamy dane z CEPiK, które do nas wpłynęły, i jest to mniej więcej o 80% mniej w porównaniu z tym, co było przed wprowadzeniem tego systemu, w zupełności wystarczy, biorąc pod uwagę okres dostosowawczy, który określił minister. W tej chwili mamy nie trzy płyty, a osiem czy dziesięć płyt, które spełniają wymogi określone w rozporządzeniu ministra infrastruktury.

Ja bym chciał przypomnieć również o takiej sprawie. My mówimy cały czas: płyta, płyta, a do przeprowadzenia procesu szkolenia potrzebna jest nie tylko płyta. Potrzebna jest cała infrastruktura szkolenia, budynki, lokale. Po co ośrodki to budowały? Mnie na przykład były potrzebne dwie sale i dobudowałem dwie sale wykładowe właśnie z myślą o tym, to był rok 2005, rok 2006, wtedy kiedy trzeba było.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ja panu nie przeszkadzałem.

Potrzebne są pojazdy szkoleniowe. To nie jest trudne. Ja tu słyszę, że przewoźnicy mają problem z zakupem pojazdu szkoleniowego, pojazdu ciężarowego. Ja to rozumiem, bo wy przewozicie towary, my szkolimy. Ja mam przygotowaną dla was specyfikację, złóżcie ją, a na pewno okaże się, że taki pojazd jest dostępny na rynku. Ja też taki sobie zakupiłem, nasze ośrodki również. W tej chwili prowadzone są przetargi, także na symulator, który będzie dostępny.

Uczestniczyliśmy w posiedzeniach komisji sejmowej podczas procedowania całego projektu, w zasadzie implementacji ostatniego etapu tej dyrektywy i dostosowania, bo faktycznie tamta ustawa była troszeczkę ułomna i trzeba było dopasować pewne zapisy. I to się tutaj dokonało. Jednak powstrzymywanie teraz systemu, w zasadzie w najlepszym okresie – o zgrozo! – tak, ja się nie pomyliłem, w najlepszym okresie, bo mamy w tej chwili budżetowanie na lata 2007–2013, a w zasadzie do 2015 r. – kiedy ośrodki szkolenia, podmioty, powiatowe i wojewódzkie urzędy pracy wykorzystują te środki na szkolenia... Jeśli chodzi o sposób finansowania, to tak bym to widział, na pewno jakieś fundusze, które pan minister ma przy okazji funduszy unijnych, można by było przerzucić gdzieś na takie szkolenia. My chcemy to teraz przesunąć do 2013 r., do czasu, kiedy te środki się skończą. W ten sposób popełnilibyśmy błąd. Prawda? Popełnilibyśmy błąd.

Padło tu pytanie o system, bo w jednym kraju jest taki, a w drugim inny. Głównym celem dyrektywy jest poprawienie stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Proszę popatrzeć na statystyki wypadków we Francji, w Niemczech i na te w Polsce. Słusznie nasz parlament wybrał taki system szkolenia. Chodzi o poprawę tego stanu. Niemcy być może mają lepsze statystyki, u nas ginie dziesięć, jedenaście osób na sto wypadków, a tam giną dwie, trzy. Prawda? Różnica jest dosyć znacząca. Dlatego też każdy kraj wybrał odpowiednio dla siebie. Panowie byli na spotkaniu na dziewiątym piętrze, wtedy był jeszcze pan dyrektor Wroński. Zastanawiano się, jaki wybrać sys-

tem, czy wybrać egzamin, czy wybrać szkolenie. Wszyscy, jak pamiętam, pięć organizacji wybrało system szkolenia. Dlaczego wybraliście system szkolenia?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Obydwaj panowie tam byli. Tak że proszę... A jeżeli chodzi...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Bardzo proszę, jeżeli można, to jeszcze słowo co do sposobu wypowiedzania się.

(Prezes Zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców Aleksander Igielski: Ja już kończę.)

Proszę nie wprowadzać elementów polemiki, tylko przedstawiać swoje stanowisko, dlatego że jeżeli...

(Prezes Zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców Aleksander Igielski: Ja nie przeszkadzałem, a cały czas mnie próbowano przeszkodzić.)

Ja rozumiem. Proszę zachować powściągliwość, dotyczy to również oponentów.

Prezes Zarządu

Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców

Aleksander Igielski:

Jeżeli chodzi o system kwalifikacji wstępnej przyspieszonej i tej dwustuosiemdziesięciogodzinnej, to uważam, że jest to uzasadnione, gdyż być może wreszcie ruszy szkolnictwo, będzie się to odbywało w formie szkolenia, a tam już można zacząć w wieku osiemnastu lat, więc te dwieście osiemdziesiąt godzin... Ja znam program, jaki opracowało Ministerstwo Edukacji Narodowej, jest on dostosowany do tego sposobu szkolenia. Jeśli zaś chodzi o kwalifikację wstępną przyspieszoną, to jest ona jak najbardziej wskazana. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Ponieważ jest na sali przedstawiciel Ministerstwa Spraw Zagranicznych, pan wicedyrektor departamentu, pan Mikołaj Jarosz, to bardzo bym prosił o opinię w kwestii, na ile jest zaawansowana implementacja dyrektywy, którą tu wspominamy, oraz o opinię na temat zgodności ustawy, która wyszła z Sejmu, z prawem unijnym, jeżeli to jest możliwe.

Bardzo proszę.

Zastępca Dyrektora Departamentu Prawa Unii Europejskiej

w Ministerstwie Spraw Zagranicznych

Mikołaj Jarosz:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Jeżeli chodzi o kwestie szkolenia, to muszę powiedzieć, że nie do końca rozumiem, na czym polega spór, który się tu toczy. Ja nie jestem specjalistą od szkolenia kierowców, ale na podstawie oceny przepisów i tego, jak rozumiem tę dyskusję, dotyczy

ona obowiązku szkolenia w zakresie jazdy w warunkach specjalnych. Problem polega na tym, że taki obowiązek nie wynika z przepisów, co do których planuje się wprowadzenie okresu przejściowego, bo obowiązek szkolenia jazdy w warunkach specjalnych czy obowiązek posiadania odpowiedniej infrastruktury nie wynika ani z art. 39g ust. 2 pkt 2, ani z ust. 11 tego artykułu. Z art. 39g ust. 2 pkt 2 lit. c wynika jedynie obowiązek tego, żeby jeżeli prowadzone są zajęcia w zakresie jazdy w warunkach specjalnych, czy to na miejscu do tego przeznaczonym, którego obowiązek posiadania wynika już z obecnie obowiązujących przepisów, czy na specjalnym urządzeniu, były one prowadzone przez instruktora posiadającego odpowiednie uprawnienia. Uchylenie czy zawieszenie tego obowiązku, tego, żeby te zajęcia były prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowanego instruktora, jest naszym zdaniem niezgodne z dyrektywą, ponieważ dyrektywa wyraźnie mówi o obowiązku prowadzenia zajęć przez odpowiednio wyszkolonych instruktorów. Czymś zupełnie innym jest kwestia samego obowiązku prowadzenia takich zajęć, jednak – tak jak mówię, przynajmniej tak rozumiem te przepisy – to nie z tego przepisu wynika ten obowiązek. W związku z tym ja podtrzymuję naszą negatywną opinię co do wprowadzenia okresu przejściowego, przynajmniej w takiej postaci, jak on został zapisany w art. 5 ustawy, o której dzisiaj mówimy.

Skoro jestem przy głosie, to dodałbym słowo, jeżeli mogę. Z przykrością muszę stwierdzić, że opiniując tę ustawę jeszcze na etapie projektu, popełniłmy błąd w zakresie obowiązku ubezpieczenia przyczep. Otóż z dyrektywy wyraźnie wynika, że przyczepy są jedną z kategorii pojazdów, które muszą być ubezpieczone. W związku z tym naszym zdaniem są tylko dwa wyjścia. Jeżeli – tak jak jest to w Polsce – istnieje możliwość zarejestrowania samej przyczepy na osobnych numerach rejestracyjnych, to musi być ona również objęta obowiązkowym ubezpieczeniem. Drugie wyjście, ale z tego, co rozumiem, nie jest to przypadek Polski, dotyczy sytuacji, w której przyczepy nie są rejestrowane osobno, tylko razem z jakimś pojazdem. Wtedy oczywiście ubezpieczenie pojazdu obejmowałoby również przyczepę. W związku z tym muszę niestety stwierdzić, że wbrew naszej początkowej opinii przepis ustawy zwalniający przyczepy z obowiązkowego ubezpieczenia jest niezgodny z prawem Unii Europejskiej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję. To jest nowa okoliczność.

Bardzo proszę teraz o zabranie głosu przedstawiciela Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych, Kierowców Zawodowych i Ośrodków Szkolących Kierowców „Kierowca.pl”. Maksimum cztery minuty.

Proszę bardzo.

Radca Prawny w Ogólnopolskim Stowarzyszeniu Przewoźników Drogowych, Kierowców Zawodowych i Ośrodków Szkolących Kierowców „Kierowca.pl”

Michał Łydka:

Ja dość szybko to przedstawię.

Michał Łydka.

Nasze stanowisko zostało wyrażone w piśmie, które zostało złożone na ręce pana przewodniczącego. Kwestią sporną jest aktualne brzmienie art. 5. Faktycznie – tak

jak powiedział przedstawiciel ministra spraw zagranicznych – to zwolnienie, a zauważyliśmy to na samym początku, dotyczy tylko i wyłącznie infrastruktury czy też osób, które mają nadzorować szkolenie. Zaś kwestia tego, czy to szkolenie będzie się odbywało w warunkach specjalnych, jest regulowana zupełnie gdzie indziej. Tak jak podkreślaliśmy, jeżeli wprowadzimy art. 5, pojawia się wątpliwość, jak to rozumieć. Czy należy to rozumieć w ten sposób, że nie będziemy szkolić w warunkach specjalnych, czy też będziemy szkolić w warunkach specjalnych, ale nie musimy mieć do tego ani infrastruktury, ani instruktora? To jest pierwsza sprawa. A co do meritum uważamy, że szkolenie w warunkach specjalnych powinno być zapewnione niezależnie od tego, czy ośrodek szkolenia będzie spełniał te wymagania od razu, czy też później, ale należałoby to wtedy wyraźnie zaznaczyć. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Proszę bardzo, Automobilklub Polski.

Kierownik

Ośrodka Doskonalenia Techniki Jazdy Automobilklubu Polski

Adam Goss:

Dzień dobry.

Adam Goss.

Witam szanowną komisję, pana przewodniczącego i wszystkich zebranych.

Cieszę się, że do tej pory pewne wątpliwości zostały wyjaśnione i że przedstawiciele przewoźników nie wypowiadali się już w ten sposób, że Polska jest jedynym krajem, w którym szkoli się w warunkach specjalnych, bo tak wszędzie podnosili. Druga wątpliwość, jak sądzę, też została już wyjaśniona. Otóż to nie są dwie, trzy płyty poślizgowe w kraju, tych płyt jest kilkanaście.

Zwracam uwagę na to, że okres przejściowy do tej pory obowiązuje i będzie obowiązywał do lipca 2011 r. Na podstawie tych przepisów ośrodek szkolenia może dysponować płytą poślizgową lub torem szkoleniowym, do dyspozycji jest jeszcze symulator.

Ja się nie dziwię, że przedstawiciele ministerstwa w czasie debaty sejmowej nie mogli zidentyfikować wszystkich płyt poślizgowych, dlatego że one nie są zarejestrowane jako ODTJ, po prostu nie są. Powtarzam jednak, że na podstawie przepisów przejściowych ośrodek szkolenia może taką płytą dysponować i jeżeli chce, to ją znajdzie.

Zostałem poniekąd wywołany do tablicy, bo podobno tylko dwóch przedsiębiorców z tego korzysta. W takim razie trzeba zapytać przedsiębiorców, dlaczego klient z Poznania jedzie do mnie do Warszawy na szkolenie w warunkach specjalnych, skoro ma pod nosem płytę w Bednarach i w Kąkolewie. Trzeba spytać przedsiębiorcy ze Słupska czy z Gdańska, dlaczego jedzie do mnie, chociaż ma po drodze płytę, chociażby w Szymanach czy w Toruniu.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Widzi pan, wystarczy poszukać. Prawda? Jest płyta w Szymanach, która spełnia wymogi rozporządzenia. Po prostu trzeba się zainteresować.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

No właśnie, widzi pan.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Bardzo proszę o niepolemizowanie. Proszę o powściągnięcie emocji i zachowanie spokoju.)

Przepraszam.

Można też spytać przedsiębiorcy z Kielc, dlaczego do mnie jedzie, choć ma pod nosem płytę na przykład w Opolu. Prawda? Jest wolny rynek. Widocznie robię to dobrze, skutecznie, tak, i po przystępnej cenie, skoro ludzie wolą przyjechać do mnie. Prawda? Nie wiem, dlaczego z tego powodu miałbym mieć teraz zawieszone szkolenia, skoro poniosłem nakłady, opracowałem program szkolenia, zainwestowałem w to. Prawda?

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Wczoraj przed naszym dzisiejszym spotkaniem pozwoliłem sobie zajrzeć na stronę internetową www.112.pl, gdzie są opisane zdarzenia drogowe. Z ostatnich dni znalazłem kilkanaście wypadków z udziałem pojazdów ciężarowych i autobusów, które jednoznacznie wpadły w poślizg. Już nie mówię o przypadkach, kiedy coś wydarzyło się z niewiadomych przyczyn, ktoś nie wyrobił się na łuku, chociaż też możliwy jest poślizg. Dziwię się, że panowie tego nie widzą, bo straty są ewidentne. Skoro koszt poważnego wypadku drogowego to jest rząd setek tysięcy złotych, jeśli nie miliona, to przypuszczam, że wystarczy, aby co dziesiąty czy co dwudziesty kierowca dzięki temu szkolenia uniknął wypadku, i już będziemy do przodu, tak mi się wydaje, nie mówiąc już o nieszczęściu ludzkim. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Teraz poproszę przedstawiciela Ligi Obrony Kraju o zabranie głosu, bo i taka opinia do nas dotarła.

Proszę bardzo.

Specjalista do spraw Szkoleń w Biurze Zarządu Głównego Ligi Obrony Kraju – Oddział w Krakowie Rafał Resil:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Rafał Resil, Liga Obrony Kraju.

Do art. 5 nawiążę za momencik. Najpierw chciałbym wrócić do pisma, które zostało złożone na ręce pana przewodniczącego. Po pierwsze, na posiedzeniu Komisji Infrastruktury wnosiliśmy już o naprawienie naszym zdaniem błędu legislacyjnego, czyli usunięcie z ustawy art. 39a ust. 1 pkt 2, który wprowadza troszeczkę zamieszania. W pkt 1 jest mowa o tym, że kwalifikację wstępną przyspieszoną może ukończyć kierowca mający prawo jazdy kategorii C1, a w pkt 2 jest mowa o tym, że wymagania, o których mowa w ust. 1 pkt 1, nie dotyczą kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy pojazdem samochodowym lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 t do 7,5 t, zatem w pkt 2 zwalniamy z tego tych kierowców. To jest pierwsza sprawa.

Druga sprawa to kwestia dopuszczenia do szkolenia instruktorów nauki jazdy w warunkach drogowych w ramach kwalifikacji wstępnej. Naszym zdaniem, a mamy chyba najdłuższy staż, jeżeli chodzi o szkolenie, obniży to jakość szkolenia. Jeżeli instruktor nauki jazdy mógł przeprowadzić to szkolenie w ramach nauki jazdy, to dla-

czego potem dodatkowo jeździ, notabene z osobą, która może nie mieć prawa jazdy. Zresztą przepisy prawa o ruchu drogowym wymuszają na instruktorze techniki jazdy posiadanie uprawnień instruktora nauki jazdy.

W kolejnej sprawie kieruję pytanie do ministerstwa. W jaki sposób wyegzekwować od instruktora techniki jazdy na przykład utratę uprawnień, jeżeli jechał pod wpływem alkoholu? Dzisiejsze zapisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym nic na ten temat nie mówią. Mówią one o tym, że zatrzyma się uprawnienia instruktora techniki jazdy, jeżeli osoba straci uprawnienia instruktora nauki jazdy, których notabene nie ma, straci średnie wykształcenie – nie słyszałem o tym, żeby ktokolwiek stracił średnie wykształcenie, jeśli je zdobył zgodnie z przepisami – nie zda egzaminu, a nie musi go zdawać, no i coś nabroił, czyli prowadził szkolenie niezgodnie z przepisami. Nie ma nic na temat tego, co będzie, gdy na przykład zostanie mu zatrzymane prawo jazdy za jazdę pod wpływem alkoholu bądź nie ma takich uprawnień. To kolejna sprawa.

I wreszcie ten najbardziej kontrowersyjny zapis art. 5, nad którym tu debatujemy. Po pierwsze, podnoszę to, o czym była mowa, czyli to, czy brak infrastruktury jest równoznaczny z brakiem szkolenia. Dla mnie nie jest to jednoznaczne. Po drugie, padły tu pewne liczby, mówiono o tym, że są dwie czy trzy płyty. Jeszcze raz prosiłbym o niemylenie ośrodka doskonalenia techniki jazdy z pełną infrastrukturą, z pełnym wpisem, bo faktycznie takie są dwa, przynajmniej ja tyle znam, jeden jest w Warszawie, drugi jest w Toruniu, z ośrodkami spełniającymi warunki przejściowe, czyli mającymi płytę. Tutaj cały czas operuje się tymi dwoma pojęciami. Czym innym jest płyta, a czym innym jest ODTJ, wynika to z innych przepisów.

Wreszcie sprawa bezpieczeństwa, o czym też była mowa. Pan Adam Goss powiedział o setkach tysięcy. Z danych ITS wynika, że koszt społeczny jednej ofiary śmiertelnej jest na poziomie od 1 miliona do 1 miliona 200 tysięcy zł. Koszt szkolenia w warunkach specjalnych to jest około 1 tysiąca zł z obiadem, z noclegiem. Teraz proszę mi odpowiedzieć, co wolimy. Ja już tu nie wspominam o nieszczęściu ludzkim. Co wolimy? Co jest lepsze? Ja uważam, że lepiej zapobiegać niż leczyć, tak mnie cały czas uczono. Tymczasem tutaj cały czas staramy się leczyć i naprawiać coś, co już jest.

Przepisy istnieją od półtora roku. Poza tym w 2008 r., gdy było wprowadzone rozporządzenie, my chcieliśmy rozmawiać również ze stroną przewoźników. Wtedy nie było zainteresowania. Minęło półtora roku i okazuje się, że nagle powstaje, przepraszam za wyrażenie, szum. Kto mi zagwarantuje, że pod koniec 2011 r. czy w 2012 r. znowu ktoś nie wpadnie na pomysł, żeby to przesunąć, bo znowu się okaże, że jest kryzys? To jest ustawa, pracujemy nad ustawą. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Grupę wypowiedzi ze strony przewoźników i ośrodków szkolących zamknij wypowiedź przedstawiciela Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, pana Macieja Wrońskiego, a potem oddam głos ubezpieczycielom, jeżeli są obecni na sali.

Chciałbym jeszcze poinformować państwa o tym, że w związku ze skomplikowaniem tej problematyki, a także z faktem, że przedstawiciel Ministerstwa Spraw Zagranicznych zgłosił dziś zmianę co do opinii, ja zażądam od Ministerstwa Spraw

Zagranicznych opinii w tej sprawie na piśmie, opinii dotyczącej całej ustawy, która opuściła Sejm, a do podejmowania naszych decyzji wrócimy w przeddzień posiedzenia Senatu, czyli...

(*Głos z sali: Drugiego.*)

Tak, na posiedzeniu 2 lutego już bez udziału państwa, z udziałem samych senatorów i przedstawicieli rządu. Dzisiaj państwo macie prawo się wypowiedzieć. Panowie senatorowie będą mogli zadać pytania i wyjaśnić ewentualne wątpliwości. Oczywiście będziecie państwo również w kontakcie z naszą komisją.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Wroński.

**Dyrektor Biura Prawnego
w Ogólnopolskim Związku Pracodawców Transportu Drogowego
Maciej Wroński:**

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

Sprostowanie. Nie jestem przewodniczącym, jestem dyrektorem Biura Prawnego w OZPTD.

Na wstępie chciałbym podziękować panu ministrowi Jarmuziewiczowi i panu dyrektorowi Bogdanowiczowi za to, że okazali wsparcie i pomogli wprowadzić 99% zapisów wynikających z dyskusji ze środowiskiem społecznym, tak że jesteśmy już praktycznie u kresu procesu legislacyjnego. No, jest jedno małe „ale”, ono jest przyszłościową łyżką dziegiu w beczce miodu.

Na początek przedstawię państwu parę liczb. Kwalifikacja wstępna ruszyła 10 września 2008 r. Niebawem minie półtora roku. Ile osób zostało wyszkolonych? Ja podam pewne dane. W województwie kujawsko-pomorskim kwalifikację wstępną uzyskało osiem osób, w lubuskim i podkarpackim po dziewięć osób, w zachodniopomorskim czternaście, w lubelskim dziewiętnaście. Mogę mówić dalej. W każdym razie dojdziemy do zaledwie kilkuset osób. Owszem, są wyjątki, to znaczy województwo mazowieckie, gdzie kwalifikację wstępną uzyskało czterysta dwadzieścia sześć osób, i wielkopolskie, gdzie uzyskało ją dwieście trzydzieści siedem osób. Te dane uzyskałem z urzędów wojewódzkich, więc jeżeli są one niezupełnie zgodne z prawdą, to znaczy, że pan wojewoda nie wie, ile wydał świadectw kwalifikacji, a sądzę, że wie. Szanowni Państwo, co to oznacza? To oznacza, że tak naprawdę implementacją dyrektywy 2003/59 zamknęliśmy dostęp do zawodu kierowcy. Panie Dyrektorze, czy taki był cel dyrektywy 2003/59? Ja przeczytałem ją w całości i nie zauważyłem, żeby jej celem było zamknięcie dostępu do zawodu kierowcy.

W dyrektywie jest mowa, tak wyczytałem, o bezpieczeństwie ruchu drogowego. Tak, celem tej dyrektywy jest poprawa stanu bezpieczeństwa, ale popatrzmy, jak ta dyrektywa była wdrażana w Polsce. Jeszcze do niedawna, bo teraz usłyszałem, że niektórzy szkoleniowcy zaczynają już kupować odpowiedni sprzęt, szkolenie kierowców autokarów i autobusów odbywało się na samochodach dostawczych Ford Transit. Szanowni Państwo, mam protokoły z kilku kontroli przeprowadzonych w kilku ośrodkach szkolenia, otrzymałem je też z urzędów wojewódzkich, w których jest napisane, czym dysponowały te ośrodki i jak były prowadzone szkolenia. Panie Dyrektorze – pytam przedstawiciela Ministerstwa Spraw Zagranicznych – czy możemy

mówić o bezpieczeństwie w ruchu drogowym w sytuacji szkolenia kierowców MZK czy kierowców autokarów...

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Dyrektorze, bardzo proszę nie czynić osobistych wycieczek.

(Dyrektor Biura Prawnego w Ogólnopolskim Związku Pracodawców Transportu Drogowego Maciej Wroński: Przepraszam.)

Jaką winę ponosi pan dyrektor departamentu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych...

(Dyrektor Biura Prawnego w Ogólnopolskim Związku Pracodawców Transportu Drogowego Maciej Wroński: Przepraszam, przepraszam.)

...za ten stan rzeczy, karygodny...

(Dyrektor Biura Prawnego w Ogólnopolskim Związku Pracodawców Transportu Drogowego Maciej Wroński: Przepraszam.)

...jeżeli rzeczywiście tak jest, który pan tu prezentuje? Proszę bez emocji, spokojnie przedstawić swoje racje dotyczące tej ustawy, a nie kwestii ogólniejszych.

**Dyrektor Biura Prawnego
w Ogólnopolskim Związku Pracodawców Transportu Drogowego
Maciej Wroński:**

Tak naprawdę, Szanowni Państwo, mamy do czynienia z dwoma ośrodkami, które zdominowały rynek. Są to bardzo dobre ośrodki. Mówię tu o Automobilklubie Polski i o Test & Training, spółce pana Zasady w Poznaniu. Są to bardzo dobre ośrodki. Pytanie: dlaczego ludzie je wybierają? Dlatego że są dobre. Jednak tak naprawdę, powiedzmy sobie szczerze, umowy zawierane z tymi ośrodkami – jest to pozycja dominująca, jeden ma sto trzydzieści umów, drugi około sześćdziesięciu umów, a wszystkich ośrodków jest dwieście czterdzieści – służą nie temu, żeby szkolić, te umowy umożliwiają po prostu szkolenie okresowe, jest to wykazanie tego, że ośrodek spełnia warunki i tylko tyle, bo tak naprawdę, proszę mi wierzyć, liczby pokazują, że szkoleń prowadzących do uzyskania kwalifikacji wstępnej nie ma. One są prowadzone tam, gdzie znajdują się pieniądze unijne. A czy my możemy zakładać budowę systemu na podstawie pieniędzy unijnych? Nigdzie, w żadnym programie operacyjnym nie spotkałem zapisu, który by mówił o tym, że te pieniądze są przeznaczone na szkolenie kierowców. Może się uda, może się nie uda. Jeden projekt zostanie przyjęty, a w przypadku drugiego projektu okaże się, że na przykład projekt szkolenia kucharek zdobędzie więcej punktów i on zostanie przyjęty, a nie projekt dotyczący szkolenia kierowców.

Szanowni Państwo! Mówimy o bardzo dużych pieniądzach, o pieniądzach rzędu 240 tysięcy zł miesięcznie, które zasilają za nicnierobienie, za samą gotowość dosłownie dwa czy trzy podmioty na terenie kraju. Jeżeli mówię nieprawdę, to proszę, jestem do państwa dyspozycji, jeśli ktoś poczuł się urażony informacją, którą przekazałem.

Kwestia zgodności z dyrektywą unijną. Szanowni Państwo, wielkie nieporozumienie. Dyrektywa unijna w ogóle nie mówi o wymaganiach w stosunku do ośrodków, mówi tylko o możliwości prowadzenia jazdy w warunkach specjalnych, co przyznał

pan dyrektor Bogdanowicz. Państwo może, ale nie musi organizować jazdy w warunkach specjalnych.

Dlaczego debatujemy nad art. 5? Dlatego że tak naprawdę w ustawie nie ma nigdzie zapisu mówiącego o jeździe w warunkach specjalnych, zaś sprawa organizowania jazdy w warunkach specjalnych wynika z faktu, że są w ustawie zapisy mówiące o symulatorach itd. Po to są symulatory, po to są płyty, po to są ODTJ, żeby tę jazdę w warunkach specjalnych realizować. Z tego, co rozumiem, jeżeli parlament podejmie decyzję o zawieszeniu tych wymagań na dwa czy na trzy lata, to zostanie to także zawieszony w rozporządzeniu.

Zaskakująca jest taka sprawa. W tym momencie dysponujemy rozporządzeniem, projektem rozporządzenia ministra infrastruktury, który został nam dziś przekazany do konsultacji. W tym projekcie nadal ujęta jest płyta poślizgowa, nadal jest symulator, nadal jest jazda w warunkach specjalnych. Zatem z tego, co rozumiem, resort mimo decyzji Sejmu stwierdził, że nie będzie jej respektował, bo czy to zostanie, czy nie, tego jeszcze nie wiemy, zależy to między innymi od decyzji Senatu.

Szanowni Państwo, dlaczego przewoźnicy chcą zmiany zasad szkolenia przynajmniej na czas kryzysu? Dlatego że chcemy mieć pracowników. Dlaczego Sejm przyjął tę poprawkę? Dlatego że nie chce ograniczania rynku pracy. Kierowcy to są ludzie z małych ośrodków, ze wsi, z małych miasteczek. Ich nie stać na zapłacenie 7 tysięcy zł czy 5 tysięcy zł za szkolenie. Niebawem po prostu zabraknie kierowców, tak jak w tej chwili w branży budowlanej brakuje operatorów maszyn i innych specjalistów, bo całe koszty szkolenia przerzucono na młodych ludzi. Ja przepraszam za może zbyt emocjonalne wystąpienie. Jeżeli kogoś obraziłem, to chcę powiedzieć, że nie było to moim celem. My tak naprawdę żyjemy tym na co dzień, to są nasze problemy.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Proszę przedstawiciela Polskiej Izby Ubezpieczeń.

Członek Zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń

Andrzej Maciążek:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Bardzo proszę się przedstawić.)

Andrzej Maciążek, członek Zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń.

Chciałbym powiedzieć, że przytaczane na początku dyskusji propozycje dotyczące wypłaty składki ubezpieczeniowej za okres, kiedy dowód rejestracyjny pojazdu znajduje się w starostwie, czyli kiedy pojazd nie uczestniczy w przewozie towarów, uważamy za sprawę uzgodnioną ze środowiskiem ubezpieczeniowym, nie mamy żadnych uwag co do zapisów dotyczących tak wielkości wypłacanej składki, jak i sposobu jej wypłacania.

Jeśli zaś chodzi o zniesienie obowiązku posiadania ubezpieczenia OC dla przyczep, to uważamy, że byłaby tu kolizja z przepisami, w tym przypadku europejskimi. W pełni podzielamy tu pogląd wyrażony przez przedstawiciela Ministerstwa Spraw Zagranicznych, pana dyrektora. Uważamy także, że zarówno polskie przepisy, jak i praktyka ubezpieczeniowa wskazują na to, że przyczepy i naczepy mogą stanowić samoistne ryzyko i między innymi dlatego w dyrektywie unijnej jest zapis, który mówi

o tym, że ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego winien być objęty każdy pojazd silnikowy oraz każda przyczepa zespolona lub nie. Na tym gruncie, jak sądzę, nie ma żadnych wątpliwości.

Była tu podnoszona sprawa certyfikatu zielonej karty. Tak, rzeczywiście, gdyby z tej definicji zostały wyłączone przyczepy i naczepy, to powrócilibyśmy do porządku prawnego z drugiej połowy lat dziewięćdziesiątych, kiedy to w ustawie nie był wskazany obowiązek posiadania pokrycia ubezpieczeniowego poza granicami. Wtedy każdy pojazd mechaniczny, który wyjeżdżał poza granice Polski, musiał mieć certyfikat zielonej karty, który był wydawany na rok albo po prostu na określony czas. W tej sprawie wątpliwości rozwiewa także pismo, które panom senatorom, jak sądzę, zostało przedstawione, a zostało ono przesłane przez dyrektora biura prezydenta porozumienia zielonej karty, grupującego czterdzieści pięć krajów, które według określonych reguł przestrzegają przepisów dotyczących międzynarodowego ubezpieczenia.

Tak że jeszcze raz wnoszę do szanownej komisji, ażeby podzieliła opinię Polskiej Izby Ubezpieczeń w sprawie pozostawienia w dotychczasowym kształcie w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych obowiązku posiadania ubezpieczenia komunikacyjnego OC w odniesieniu do przyczep i naczep. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś reprezentuje Radę Biur Systemu Zielonej Karty? Chyba nie.

(*Głos z sali:* Jest, jest.)

A, jest z nami przedstawiciel.

Bardzo proszę.

**Prezes Polskiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych
Mariusz Wichtowski:**

Mariusz Wichtowski, polskie biuro, członek Systemu Zielonej Karty.

Państwo senatorowie otrzymali pismo wystosowane przez prezydenta Rady Biur, który niezwykle dyplomatycznie, ale stanowczo chciał zaprezentować stanowisko Systemu Zielonej Karty w tej konkretnej sprawie.

Na wstępie bardzo bym prosił o przyjęcie wyjaśnienia, że System Zielonej Karty nie reprezentuje zakładów ubezpieczeń, a zainteresowany jest wyłącznie zapewnieniem swobodnego przemieszczania się między krajami i zapewnieniem odszkodowania dla poszkodowanych. Nie ma innego celu. Z naszego punktu widzenia nie jest istotne, czy zakład ubezpieczeń otrzyma składkę, czy nie. Z naszego punktu widzenia istotne jest wyłącznie to, czy będzie można bez żadnych przeszkód poruszać się między naszym krajem a innymi krajami i czy poszkodowani z tytułu wypadków spowodowanych ruchem takich pojazdów otrzymają odszkodowanie. Nie ma innych celów naszej działalności.

Chciałbym powiedzieć, że jedną z podstaw naszej działalności jest dyrektywa Unii Europejskiej z września 2009 r., która wyraźnie określa, co rozumiemy przez pojazd. Jest tu wyraźnie powiedziane, że przyczepa zespolona czy też nie także jest pojazdem i podlega ubezpieczeniu. Chciałbym powiedzieć, iż nieprawdą jest to, co zostało powiedziane wcześniej, że nie ma przypadków, w których przyczepa pozostawiona sama sobie nie powoduje wypadków. Sam prowadziłem takie sprawy. Jest taki bar-

dzo spektakularny przypadek polskiej przyczepy pozostawionej w porcie na wzniesieniu, w Pireusie, przyczepy, która zaczęła się toczyć. Staranowała ona kilkadziesiąt samochodów i parę budynków. Do zapłacenia było kilkaset tysięcy euro. Proszę mi powiedzieć, czy na drodze postępowania cywilnego którykolwiek z przewoźników, małych przewoźników, byłby w stanie zapłacić za tę szkodę. Wydaje się, że nie.

Na koniec chciałbym jeszcze podzielić obawy pana senatora, które zostały wyrażone na początku dyskusji. Otóż zniesienie obowiązku ubezpieczenia tych pojazdów będzie skutkowało ponownym wprowadzeniem certyfikatów zielonej karty i zapewniam państwa, że będą one dużo droższe niż obecnie ubezpieczenie przyczepy. Tak dla informacji podam, bo zadaliśmy sobie trochę trudu, żeby to ustalić, jaka jest w Polsce przeciętna składka za przyczepę. Otóż jest to 58 zł, czyli mniej więcej tyle, ile wypala kierowca w ciągu jednego tygodnia. Zielona karta będzie kosztowała przynajmniej kilkaset złotych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Wszyscy, którzy figurowali na mojej liście, zabrali głos. W związku z tym teraz panowie senatorowie mają możliwość zadawania pytań naszym gościom, jeżeli pojawiły się jakieś wątpliwości.

Bardzo proszę, przewodniczący Kogut.

Senator Stanisław Kogut:

Drodzy Państwo!

Wydaje mi się, że choć mamy różne zdania, to sprawa bezpieczeństwa jest sprawą najważniejszą. Ja kiedyś, kiedy zginął kierowca rajdowy, pan Kulig, byłem w takiej komisji. Mam dokładne rozeznanie, wiem, że w ciągu dziesięciolecia na polskich drogach zginęło sześćdziesiąt sześć tysięcy ludzi, a rannych zostało około siedmiuset tysięcy osób. Państwo Drodzy, z tym że my musimy – tak jak powiedział pan przewodniczący, bo wydaje mi się, że bardzo dobrze prowadzi posiedzenie komisji – po prostu się szanować.

Zwracam się teraz do pana z Automobillklubu. Wie pan, ja mam wszystkie dane na 3 grudnia 2009 r., bo przygotowywałem się do tego, i wszystkich miejsc przeznaczonych do wprowadzenia zajęć praktycznych z jazdy w warunkach specjalnych jest tylko dziesięć. Jest ich tylko dziesięć i o żadnych Szymanach nie ma tu mowy. Powiem panu tak. Gdy popatrzy pan na to – z tym że to jest stan na 3 grudnia – to całe południe Polski nie ma ani jednej takiej stacji, od Katowic, przez Kraków, po Rzeszów, mówię o tym terenie. Najwięcej tych stacji jest... Ja może to państwu przeczytam. Nie będę się upierał, czy są Szymany, czy ich nie ma, bo mogły zostać powołane w styczniu. Są tu wymienione: Warszawa, Wrocław, Toruń, Bydgoszcz, Kamień Śląski, Błonie, Bednary, Kąkolewo, Chojno i Polska Nowa Wieś.

Sprawa następna. Słuchałem pana dyrektora i mam pewne pytanie. Gdy mówiliśmy o obowiązkowych szkoleniach, to pan powiedział, że państwo nie podejmowali decyzji. To ja mam pytanie: kto podjął taką decyzję?

(Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz: To nie ja.)

Dobrze, to nie pan, ale chciałbym wiedzieć, kto podjął taką decyzję. Drodzy Państwo, jeśli chodzi o kolej, to szkolenia...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Drodzy Państwo, ja nie będę dochodził, państwo pokazujecie na tego czy na tego. Na kolei szkolenia na symulatorach maszyniści odbywają co pół roku, tak, co pół roku ze względu na bezpieczeństwo.

Panie Ministrze, następna sprawa, a właściwie taka prośba. Ja rozumiem sytuację firm transportowych. Wiele z nich upada. Przecież pieniądze na szkolenia są w urzędach pracy. Ja to rozumiem, bo słuszna była uwaga jednego z moich przedmówców, że 7 tysięcy dla chłopaka ze wsi to są straszne pieniądze. Jeśli pracodawca tego nie opłaci, to on w życiu nie zostanie przeszkolony.

Sprawa następna to zielone karty. Ja panu powiem tak. Nie twórzmy czarnej wizji, nie twórzmy. Drodzy Państwo, każdy pojazd ma kartę badania, bada się i nie jest tak, że nie zostanie dopuszczony do ruchu. Wie pan, gdy sytuacja jest taka, że zdjęta jest tablica rejestracyjna, to ja się akurat z ubezpieczycielami nie zgadzam, bo każdy ubezpieczyciel patrzy na to, żeby mieć dochód. Ja w tym przypadku osobiście będę optował za tym, żeby poprzeć stanowisko Sejmu.

Drodzy Państwo, nie chciałbym przeciągać, choć o wielu sprawach powiedział pan z LOK. Wie pan, akurat w tej branży jestem bardzo mocny. Niech pan weźmie i poczyta na temat dopuszczenia do pracy kierowców skandynawskich. W tirach są takie urządzenia, że gdy ktoś przyjdzie po przepitku, gdy wskaźnik przekracza normę, to nie uruchomi samochodu, tak, nie uruchomi tira. Na co my czekamy? Ja osobiście składałem wnioski i w czasie tamtej kadencji, i w czasie tej – ja jestem senatorem z opozycji – aby wprowadzić takie urządzenie przy produkcji tirów, bo to już najwyższy czas. Przychodzi, pił, jest po przepitku, więc nie uruchamia samochodu. Wtedy zapewniamy ogromne bezpieczeństwo, Drodzy Państwo, bezpieczeństwo użytkowników dróg.

Sprawa następna. Wie pan, my tu nie mówimy...

(Rozmowy na sali)

Możecie państwo posłuchać?

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Proszę o spokój.)

Drodzy Państwo, ja tu nie poruszam spraw, które jeszcze czekają przewoźników. Wszyscy wiecie, co proponują kraje skandynawskie, otóż zwiększenie długości naczepy, żeby można było wozić większy ładunek. Tu się zjednoczcie, tu się zjednoczmy, bo trzeba naszych przedsiębiorców do tego przygotować, dostosować, żeby oni nie przejęli całego rynku. Uważam, że bardzo dobrze robi pan przewodniczący. Skoro stanowisko Ministerstwa Spraw Zagranicznych różni się od stanowiska ministra infrastruktury, to my musimy otrzymać wszystko na piśmie, żeby podjąć konkretną decyzję. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Teraz panowie senatorowie mają głos. Jeżeli mają wolę zadania pytań naszym gościom, to bardzo proszę. Jeżeli nie ma takiej woli, to gdyby ktoś z państwa chciał jeszcze...

(Senator Stanisław Kogut: Ja zapytałem pana dyrektora, kto podjął taką decyzję.)

Aha, rozumiem. W tej chwili jako senator opozycji, ale trzy lata temu byłeś senatorem koalicji rządzącej.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Mówię o tym dlatego, że o godzinie 14.00 musimy zakończyć tę część naszego posiedzenia, bo następni już czekają.

Panie Dyrektorze, bardzo proszę.

**Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Bogdanowicz:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Ja tylko dlatego pozwoliłem sobie tak sformułować odpowiedź, że wiele pytań było personalizowanych, kierowanych do konkretnych osób. Ja osobiście tej decyzji nie podejmowałem, ta decyzja zapadła w resorcie.

(Senator Stanisław Kogut: Ale kto...)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

To może na piśmie pan dyrektor...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dobrze.

Pan minister chce odpowiedzieć? Poproszę tak spokojnie, niepolemicznie, bez wywołania sporów.

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

Niepolemicznie, dlatego że ja tu nie polemizowałbym w sprawie ojcostwa pomysłu, tego, kto się nad tym bardziej pochylił, a kto mniej.

Gdy rozmawiamy o szkoleniu w warunkach specjalnych, które – prawdę mówiąc – jest ślepą uliczką w samej ustawie, bo ustawa kryzysowa nie stanowi o szkoleniu w warunkach socjalnych, w ogóle nie o tym jest ta ustawa, to jest temat kompletnie oboczny, to chcę państwu powiedzieć w ten sposób. Ostrożnie, jeżeli zabieramy się za jakiegokolwiek manipulacje czy liberalizacje w odniesieniu do bezpieczeństwa na drogach. Wiele spraw zrobiła poprzednia ekipa. Szanowni Państwo, rok 2009 był pierwszym rokiem, w którym radykalnie spadła liczba zabitych na drogach, prawie o 20%. Oczywiście nie ma mądrych, którzy by pokazali, że z tego powodu tyle, z tego tyle czy z tego tyle. Skoro doprowadziliśmy do tego, że są wysepki, ronda, następuje spowalnianie ruchu w naturalny sposób, tyle zrobiono, prowadzone są dodatkowe szkolenia, jak je znał, tak je znał, i obserwujemy taki efekt, to znaczy, że chyba idziemy w dobrym kierunku. Skoro z tego tytułu udało się pochować kilkaset osób mniej – my mówimy o tym, że w 2009 r. zginęło czterysta, pięćset osób mniej – to, Kochani, to jest gigantyczna rzecz. Ja chylę czoła przed opozycją, bo to nie są działania tej natury, że przyszło czterech gości i wymyśliło, jak uratować paręset osób na drogach, to jest konsekwencja wszystkich działań. Dlatego mówię o tym, że trzeba się zastanowić nad jakiegokolwiek działaniami liberalizującym w odniesieniu do bezpieczeństwa na drogach.

Zastanówmy się, bo nie ma mądrego, który by wskazał, że z tego powodu ratujemy tyłu, a z tego tyłu.

Jazda w warunkach specjalnych. No, dałem się sprowokować. Mówimy o szkoleniu dwustuosiemdziesięciogodzinnym, w ramach którego na jazdę w warunkach specjalnych są cztery godziny, i o stuczterdziestogodzinnym, w którym są na to dwie godziny. Po 2011 r. sytuacja prawdopodobnie niewiele się zmieni, jeżeli chodzi o liczbę płyt poślizgowych. To nie będzie tak, że każdy będzie miał swoją płytę poślizgową. Nie dajmy się zwariować. Jeden będzie miał lepszą, drugi gorszą, ten będzie miał droższą, ten będzie miał tańszą. Rynek tak się poukłada, że wyeliminuje drogich i kiepskich, a zostawi dobrych i tańszych, wzorem innych krajów, tak jak pan podpowiadał, mówiąc o Niemczech, gdzie jest zdecydowanie więcej kierowców. To, ile ma być płyt poślizgowych, to nie jest problem, to w ogóle nie jest problem.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Troska o bezpieczeństwo na drogach łączy nas wszystkich, jak sądzę.

Zgodnie z naszymi ustaleniami zamykam w tej chwili tę część naszego posiedzenia.

Do głosowania nad poprawkami przystąpimy na posiedzeniu dnia 2 lutego, zostanie ono zwołane na godzinę 12.00. Wówczas już państwa, naszych gości nie zaprosimy, rozstrzygną to senatorowie w obecności pana ministra.

Bardzo serdecznie dziękuję wszystkim państwu za uczestnictwo w obradach.

(Rozmowy na sali)

Proszę państwa, proszę jeszcze o chwilę spokoju.

Gdybyście państwo mieli jeszcze potrzebę wyartykułowania w sposób specjalny swoich postulatów, to jako komisja jesteśmy oczywiście otwarci, otwarci są również senatorowie, więc proszę ewentualnie z tego skorzystać.

Dziękuję bardzo wszystkim naszym gościom, dziękuję panu ministrowi. Pano-
wie senatorowie niestety zostają.

Bardzo proszę pana dyrektora z Ministerstwa Spraw Zagranicznych o to, aby na moje ręce wpłynęła opinia na piśmie. Dobrze? Dziękuję bardzo.

(Brak nagrania)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

...zrealizować trzeci punkt naszego posiedzenia, jest to kwestia planu pracy. Pozwolę sobie zaproponować pewien projekt. Pojawiła się uwaga pan senatora Owczarka, by podczas posiedzenia dotyczącego energetyki odnawialnej odnieść się również do biogazowni, co oczywiście uczynimy, rozszerzymy ten temat.

Oprócz tego zgłaszał się do mnie pan senator Ortyl i pan senator Dobrzyński.

Bardzo proszę.

Senator Jan Dobrzyński:

Mamy już bardzo dużo tematów, nad którymi mamy zamiar pracować, ale chciałbym prosić, abyśmy umieścili tu jeszcze dwa punkty. Otóż jeden punkt dotyczyłby krajowej strategii rozwoju regionalnego, a druga sprawa byłaby to wizyta studyjna

w Narodowym Centrum Badań i Rozwoju. Gdyby jeszcze to udało się zmieścić, Panie Przewodniczący, to bardzo bym o to prosił.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Rozumiem.

Rozmawiałem na ten temat również z panem senatorem Ortyłem.

(Senator Jan Dobrzyński: Tak, tak, to podobna sprawa.)

Myślę, że posiedzenie dotyczące strategii lizbońskiej niejako wiąże się...

(Senator Jan Dobrzyński: Tak, to można rozszerzyć, oczywiście.)

...z tym Narodowym Centrum Badań i Rozwoju. Moglibyśmy to tam zrobić. To jest na terenie Warszawy, w związku z tym nie będzie chyba jakichś problemów z uzyskaniem zezwolenia.

(Senator Jan Dobrzyński: Bardzo dobre rozwiązanie, Panie Przewodniczący.)

Wtedy moglibyśmy rozmawiać na ten temat. Strategia Lizbońska też wiąże z innowacyjnością i z naszymi w tej sprawie możliwościami. W taki sposób byśmy to rozwiązali, Panie Senatorze, jeżeli można. Tak? Dobrze.

Czy są jeszcze jakieś wnioski?

Bardzo proszę, pan senator Jurcewicz.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Panie Przewodniczący, ja bym prosił może o uwzględnienie tematu dotyczącego komunikacji elektronicznej. Była już na ten temat konferencja z komisarzem z Unii Europejskiej, ale w tej chwili są procedowane przepisy dotyczące dużych zmian i możliwości związanych z internetem szerokopasmowym, z włączeniem w to gmin, samorządów. Myślę, że to jest ważki temat. Termin pozostawiam do przemyślenia panu przewodniczącemu, ale wydaje się, że komunikacja elektroniczna to taki temat, któremu można by było poświęcić posiedzenie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Przyjmujemy to do interesujących nas zagadnień.

Bardzo proszę, pan senator Bisztyga.

Senator Stanisław Bisztyga:

Panie Przewodniczący, ja mam taką sugestię i prośbę. Otóż omawialiśmy w Senacie informację na temat prywatyzacji, był minister Leszkiewicz i była dyskusja o bardzo ambitnym programie prywatyzacji. Czy nie powinniśmy poprosić o informację na temat przebiegu tej prywatyzacji? Ja nawet bym prosił o przekazywanie takich informacji po każdym kwartale. Jeśli uznamy, że lepiej po półroczu, to proszę bardzo, wtedy to będzie raz czy dwa razy w roku. Nie upieram się przy przedstawianiu takiej informacji co kwartał na posiedzeniu plenarnym, ale prosiłbym, żebyśmy może się zastanowili, czy nie zbierać tych danych po każdym kwartale. To również byłoby...

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Przyjmuję tę uwagę, Panie Senatorze. Postaramy się to jakoś tu zmieścić. Jeszcze pan senator Kogut.

Senator Stanisław Kogut:

Wydaje mi się, że powinniśmy mieć także relacje ze strony ministra infrastruktury na temat wykorzystania środków unijnych przez PKP i bieżącej sytuacji na kolei. Ja tu chciałbym poinformować kolegów, że poprosiłem pana przewodniczącego, żeby 2 lutego dokończyć debatę, która została przerwana, na temat sytuacji w Przewozach Regionalnych i w ogóle sytuacji na kolei.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Postaramy się to jakoś zmieścić w tym planie, a jeżeli nie będzie to możliwe, to umieścimy to jako pierwsze punkty do omówienia w drugim półroczu.

Czy jest sprzeciw wobec planu wraz z przyjętymi modyfikacjami? Nie ma.

Z tego, co rozumiem...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dobrze. To powiemy o tym. Tak, dobrze.

Ponieważ mamy teraz okres w pewnym sensie wakacyjny, to posiedzenie dotyczące efektywności promowania polskiej gospodarki na świecie zostanie trochę przesunięte w czasie, żeby nie stwarzać konieczności przyjazdu do Warszawy.

Zatem kończymy ten punkt. Uznaję, że plan pracy z uwagami, które zostały dziś naniesione, został przyjęty.

Zamykam posiedzenie komisji.

Za moment rozpoczniemy posiedzenie poświęcone energetyce jądrowej. Proszę panów senatorów o pozostanie, oczywiście tych, którzy mogą. Dziękuję.

(Koniec posiedzenia o godzinie 13 minut 58)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851