



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

**Zapis stenograficzny**  
**(1959)**

287. posiedzenie  
Komisji Gospodarki Narodowej  
w dniu 19 stycznia 2011 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks pracy (druk senacki nr 1078, druki sejmowe nr 2019, 3397 i 3652).
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (druk senacki nr 1083, druki sejmowe nr 2924, 3702 i 3702-A).

*(Początek posiedzenia o godzinie 13 minut 20)*

*(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Jan Wyrowiński)*

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Szanowni Państwo!

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej Senatu.

Będzie ono poświęcone rozpatrzeniu ustaw, które zostały nie tak dawno przyjęte przez Sejm, konkretnie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks pracy, druk senacki nr 1078, oraz ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, druk senacki nr 1083.

Witam wszystkich państwa, panów senatorów, przedstawicieli Biura Legislacyjnego, organizacji pracodawców – „Lewiatan” jest chyba reprezentowany przez panią Monikę Zakrzewską, eksperta – bardzo mi miło. Ministra pracy będzie reprezentowała pani dyrektor Eugenia Gienieczko – bardzo mi miło, witam panią bardzo serdecznie.

Przystępujemy do rozpatrzenia punktu pierwszego.

Bardzo proszę panią dyrektor o parę słów wprowadzenia w tę ustawę.

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

Szanowni Państwo!

Projekt powstał w podkomisji w wyniku połączenia dwóch kwestii, które dotyczą zmian w kodeksie pracy. Pierwsza kwestia dotyczy art. 97, czyli obowiązku wydawania przez pracodawcę świadectwa pracy. Propozycję złożył Senat, w 2009 r. rząd zaproponował w swoim stanowisku wiele uściślających zmian i wszystkie te zmiany zostały już uwzględnione w pracach sejmowej podkomisji. Później nie były zgłaszane żadne zmiany.

Druga kwestia dotycząca tego projektu to jest obowiązek poddawania pracowników wstępnym badaniom lekarskim w wypadku ponownego zatrudniania tegoż pracownika. Zmianę zaproponowała Komisja Nadzwyczajna „Przyjazne Państwo” i rząd również ją popiera. Polega ona na tym, że jeżeli ten sam pracodawca zatrudnia na tym samym stanowisku pracownika na podstawie kolejnych umów terminowych, to nie musi wysyłać go na badania lekarskie, o ile przerwa między poszczególnymi terminowymi umowami nie trwa dłużej niż trzydzieści dni. Pierwsza zmiana dotyczyła podobnej kwestii, dlatego Sejm połączył te dwa projekty. Mianowicie zwolniono pracodawcę z obowiązku wydawania świadectwa pracy, jeżeli zatrudnia tego samego pracownika

---

na podstawie kolejnych umów terminowych; przerwy między tymi umowami mogą trwać dłużej. Obecna regulacja zwalnia z tego obowiązku pracodawcę tylko wtedy, jeżeli bezpośrednio po jednej terminowej umowie zawiera następną terminową umowę. Zgodnie z tym projektem pracodawca ma obowiązek wydać świadectwo pracy, jeżeli kończy się dwudziestoczteromiesięczny okres zatrudnienia na podstawie umów terminowych, chyba że ostatnia umowa terminowa jest zawarta na dłużej i będzie trwała dłużej niż te dwadzieścia cztery miesiące w sumie – wówczas zostanie ona rozwiązana zgodnie z przewidzianym terminem. Przyznano jednocześnie pracownikowi prawo wystąpienia z żądaniem wydania świadectwa pracy również w ciągu tych dwudziestu czterech miesięcy, jeżeli ma taki interes prawny – to znaczy w ogóle interes, bo nie używa się tutaj określenia „interes prawny”. Jeżeli to żądanie pracownika wpłynie, to pracodawca będzie miał obowiązek wydania świadectwa pracy po kończącej się umowie terminowej. Jednocześnie w trakcie prac w podkomisji zostały zaproponowane przepisy przejściowe, których nie było zarówno w projekcie senackim, jak i poselskim. Projekt uzyskał poparcie rządu w obu kwestiach, dlatego że w projekcie tym nie obniża się poziomu ochrony pracownika, a jednocześnie obniża się koszty ponoszone przez pracodawców. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Pani Dyrektor, dziękuję za to precyzyjne wyjaśnienie.  
Bardzo proszę o opinię Biuro Legislacyjne.

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

Ustawa nie budzi zastrzeżeń legislacyjnych. Dziękuję.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Rozumiem.  
Pan senator Iwan, bardzo proszę.

**Senator Stanisław Iwan:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Chciałbym zapytać o to, dlaczego to jest trzydzieści dni, a nie trzydzieści jeden? Ja wiem, że pracodawcom chodzi o tę miesięczną przerwę... Miesiące miewają trzydzieści jeden dni, dlaczego zatem tu jest zapisane trzydzieści? Czy to wyczerpuje, że tak powiem, oczekiwania pracodawców?

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję.  
Czy panowie senatorowie mają jeszcze pytania, wątpliwości? Nie ma innych pytań? Może „Lewiatan” się wypowie?  
Pani Dyrektor?

**Dyrektor Departamentu Prawa Pracy  
w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej  
Eugenia Gienieccko:**

To jest wyłącznie umowny termin. Pracodawcy zbytnio nie obstawali przy tym, czy to ma być trzydzieści, czy trzydzieści jeden dni, nie kwestionowali tego. A dlaczego przyjęto akurat trzydzieści dni? Bo w tymże art. 229, który obecnie obowiązuje, występuje taki zapis, zgodnie z którym nie wymaga się od pracodawcy wysłania pracownika na badania kontrolne, lekarskie, jeżeli był on chory nie dłużej niż trzydzieści dni i wraca do pracy. A ponieważ to jest w tym samym artykule i sprawa dotyczy badań, to przyjęliśmy te trzydzieści dni.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję bardzo, Pani Dyrektor.  
(*Senator Stanisław Iwan*: Tylko... Przepraszam, czy mogę?)  
Bardzo proszę, pan senator Iwan.

**Senator Stanisław Iwan:**

Jeszcze tylko dopytam... Rozumiem, że są przedstawiciele organizacji pracodawców i to akceptują, tak?

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Proszę bardzo.

**Ekspert w Departamencie Dialogu Społecznego i Stosunków Pracy  
w Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”  
Monika Zakrzewska:**

Dzień dobry.  
Monika Zakrzewska, „Lewiatan”.  
Wypowiadam się wyłącznie w imieniu „Lewiatana” – my to jak najbardziej akceptujemy.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Rozumiem.  
Czy są inne pytania, opinie? Nie ma.  
Zatem ja stawiam wniosek o przyjęcie tej ustawy bez poprawek.  
Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tego wniosku? (5)  
Kto jest przeciwny? (0)  
Kto się wstrzymał? (1)  
Dziękuję bardzo.  
Zatem przyjęliśmy tę ustawę bez poprawek.  
Kto z panów senatorów chciałby być sprawozdawcą? Może pan senator Gruszka albo senator Dobrzyński, bo dawno nie miał na swych barkach takiego obowiązku.

**Senator Jan Dobrzyński:**

Ja bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący, że pan mnie zauważył, jednak nie bardzo zgadzam się z tym projektem ustawy, bo uważam, że to jest sprawa tak drobna, że szkoda pracy pań i nas wszystkich.

*(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Ale mamy przynajmniej okazję, żeby piękne panie...)*

Moglibyśmy się obyć bez tej ustawy. Dziękuję.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Rozumiem. Czyli przewodniczący będzie musiał być sprawozdawcą, tak? Senator Iwan by się zgodził?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Dobrze, pan senator Iwan. Nie ma sprzeciwu, zatem mamy pana senatora sprawozdawcę.

Paniom bardzo serdecznie dziękujemy za miłe towarzystwo i za profesjonalizm. Do zobaczenia.

Pojawił się pan minister Jarmuziewicz, tak?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Witamy pana ministra.

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: To dla mnie zaszczyt, że mogę współpracować...)*

Znowu szykuje się ostra jazda, tak?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Dziękuję.

Szanowni Państwo, przystępujemy do kolejnego punktu w porządku obrad: rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym.

Witam raz jeszcze pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza wraz z towarzyszącymi pracownikami z Ministerstwa Infrastruktury. Witam pana posła Stanisława Huskowskiego, który był sprawozdawcą tej ustawy i obserwował meandry, że tak powiem, sejmowych dywagacji. Witam również wszystkich zainteresowanych, przedstawicieli Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy – panią Joannę Tymińską, bardzo mi miło, i pana Pawła Smorędę. Pan Roman Nowakowski... jako przedstawiciel taksówkarzy, tak?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Tak.

Rozumiem, że nikt z państwa nie prowadzi działalności lobbingowej, tak? Muszę o to zapytać, bo potem mogą być problemy. Zatem nie uczestniczą w posiedzeniu przedstawiciele podmiotów prowadzących działalność lobbingową w rozumieniu ustawy o działalności lobbingowej w stanowieniu prawa.

Panie Ministrze...

Chociaż może pan poseł opowiedziałby nam o tej ustawie, bo to jest w zasadzie sejmowy projekt, dobrze?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Zatem pan poseł Stanisław Huskowski, bardzo proszę.

## **Posel Stanisław Huskowski:**

Szanowni Państwo!

Sejm pracował nad projektem złożonym przez grupę posłów chyba przez osiem miesięcy. Odbyło się bardzo wiele posiedzeń podkomisji, a potem komisji sejmowych w tej sprawie. Intencją projektodawców, która znalazła odbicie w gotowym dokumencie, było to, żeby na rynku przewozu pasażerów, powiedziałbym tak ogólnie, samochodami osobowymi – chodzi o zarobkowy przewóz osób samochodami osobowymi – ukrócić sytuację, która rozwijała się w szczególności w ostatnich latach i przybrała w bardzo wielu miejscach patologiczny kształt. Mianowicie na rynku zarobkowego przewozu osób samochodami osobowymi obok taksówek pojawiły się tak zwane okazjonalne przewozy osób na innych zasadach prawnych, a więc też innych zasadach faktycznych. Inne przepisy obowiązywały taksówkarzy, często zdecydowanie bardziej rygorystyczne. Jeśli chodzi o prowadzenie działalności, to państwo poprzez ustawy nałożyło na taksówkarzy wyższe wymagania, a zdecydowanie niższe na przewoźników osób. Ta dysproporcja spowodowała, że w wielu miastach Polski – w szczególności w Warszawie – jak grzyby po deszczu wyrastały firmy, firemki, również jednoosobowe, zajmujące się tak zwanym okazjonalnym przewozem osób. Te różnice prawne w prowadzeniu działalności gospodarczej pod tymi dwoma szyldami – „okazjonalny przewóz osób” i „przewóz taksówkami” – to są na przykład inne kategorie karalności czy niekaralności; taksówkarz, aby prowadzić działalność gospodarczą, musi się wykazać niekaralnością w odniesieniu do wielu przepisów kodeksu karnego, dla przewoźnika osób jest ich zdecydowanie mniej. Taksówkarz musi mieć oczywiście taksometr, musi mieć kasę fiskalną – przewoźnik nie. Taksówkarz musi zdać specjalistyczne egzaminy i uzyskać licencję – przewoźnik nie. Zgodnie z prawem istniejącym od dziewięciu czy dziesięciu lat w Polsce – a właściwie już dziesięciu – licencja taksówkarska jest często dobrem dosyć mocno chronionym przez samorządy. Zgodnie z ustawą samorząd, a dokładniej samorząd terytorialny, a jeszcze dokładniej rady gmin mogą określić na swoim terytorium działania liczbę nowych licencji taksówkarskich do wydania, przewoźnicy osób nie podlegają zaś żadnym ograniczeniom. Zdaniem projektodawców, a potem Sejmu, ta dysproporcja była niesprawiedliwa i taksówkarze mieli poczucie, że konkurencja została naruszona poprzez nieuczciwe zapisy ustawowe, ale też nieuczciwą praktykę, i w konsekwencji ta konkurencja jest nieuczciwa. W związku z tym w projekcie ustawy, a właściwie w tej ustawie uchwalonej przez Sejm de facto zlikwidowano możliwość odpłatnego przewozu pasażerów samochodami osobowymi, w których jest do siedmiu miejsc, w inny sposób niż w taxi.

Zdajemy sobie sprawę z tego – przechodzę wprost do tekstu ustawy – że kilka tysięcy, bo około pięciu tysięcy osób, które dotychczas wykonują zawód przewoźnika okazjonalnego osób, straci w ten sposób pracę. Sejm dał dosyć długie, bo roczne *vacatio legis*, żeby osoby wykonujące zawód przewoźnika okazjonalnego osób samochodem osobowym dostosowały się, mogły zdobyć licencję taksówkarską. A ponieważ w wielu miastach już tych tak zwanych wolnych licencji nie ma, to Sejm uchylił na rok... zmodyfikował odpowiedni zapis w ustawie w taki sposób, żeby tych, którzy chcą się przekształcić – powiem najkrócej – z przewoźnika okazjonalnego osób na taksówkarza, limity na liczbę licencji przez rok nie obowiązywały. Na przykład w danym mieście, powiedzmy mieście X – żeby nie wymieniać żadnego z nazwy – nowych limitów taksówkarskich na rok 2011 jest tylko dziesięć, a jeździ tam dwustu przewoźni-

ków. Chodzi o to, żeby dać szansę tym dwustu przewoźnikom na zdobycie licencji bez ograniczania uchwałą rady gminy.

I jeszcze na koniec powiem, że aby środowisko taksówkarskie w niektórych miastach nie mogło się bronić nieuczciwie przed dopuszczeniem nowych konkurentów do licencji, uznaliśmy, że termin, w którym powinien odbyć się egzamin licencyjny – po zgłoszeniu się kandydata do tego egzaminu – nie może być odwlekany w nieskończoność, tak jak to czasem bywa, tylko egzamin musi się odbyć w ciągu sześćdziesięciu dni od zgłoszenia. W komisji egzaminacyjnej nie mogą także zasiadać czynni taksówkarze, aby w nieuczciwy sposób nie bronili się przed nowymi konkurentami. Tak więc Sejm starał się wyważyć interesy obu tych grup i próbować doprowadzić do pewnego kompromisu. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję bardzo.

Jakie jest stanowisko ministerstwa w tej sprawie?

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

Ministerstwo popiera ten projekt w całej rozciągłości.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Rozumiem.

Czy ktoś z zaproszonych gości chciałby się wypowiedzieć? Nie.

Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

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

Szymon Giderewicz, legislator w Biurze Legislacyjnym.

Wysoka Komisjo!

Uwagi Biura Legislacyjnego są szczegółowo określone w III części przedstawionej opinii, w pktach 1–8.

Pierwsza z nich ma charakter redakcyjny, wskazuje na skreślenie zbędnego elementu przepisu.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Jak się do tego odnosi rząd?

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

Ja tego nie czytałem. Pan mecenas mówił o pierwszej poprawce, tak?

*(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Tak, tak.)*

Jesteśmy za.



**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Rząd jest za.

To może przeprowadzimy to w takim trybie, że w tej chwili odniesiemy się do tych poprawek legislacyjnych, a potem ewentualnie wrócimy do spraw merytorycznych, dobrze? Jest zgoda, zatem przejmuję tę poprawkę.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem...

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

Może nie głosujemy, w razie gdyby były ewentualnie sprzeczności z innymi poprawkami...

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

A mogą być? Ale chodzi o pańskie poprawki?

*(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Szymon Giderewicz: Nie, nie.)*

Nie? To przegłosujemy je.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Dobrze, dobrze. Proszę omawiać następną poprawkę.

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

Kolejna uwaga również ma charakter redakcyjny. Adekwatne do intencji ustawodawcy wydaje się stwierdzenie, że wniosek odnoszący się do egzaminu dotyczy przeprowadzenia tego egzaminu. I to jest w propozycji poprawki. Jednocześnie należy zauważyć, że obecnie obowiązujące przepisy dotyczące przeprowadzania egzaminów w zakresie transportu drogowego taksówką mają charakter fragmentaryczny i również w tym wypadku należałoby postulować stosowne zmiany polegające co najmniej na wprowadzeniu do ustawy podstawy prawnej do określenia przez samorzady zakresu tematycznego egzaminu, trybu jego przeprowadzenia. Ta uwaga nie jest jednak poparta propozycją poprawki ze względu na to, że poprawka taka mogłaby wykraczać poza materię ustawy przekazanej do Senatu. Tak więc poprawka sprowadza się jedynie do aspektu redakcyjnego, czyli doprecyzowania przedmiotu wniosku.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Jakie jest stanowisko rządu?

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

Rząd jest za.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Rząd to popiera, dobrze.  
Teraz trzecia uwaga. Proszę bardzo.

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

Wątpliwości budzi zasadność wyłączenia ze składu komisji egzaminacyjnych osób wykonujących działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego osób taksówką przy jednoczesnym pozostawieniu takiej możliwości w stosunku do osób wykonujących transport drogowy rzeczy taksówką.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Panie Ministrze, jakie jest stanowisko rządu?

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

Jesteśmy za.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Panie Pośle?  
(*Głos z sali:* Panie Pośle?)

**Posel Stanisław Huskowski:**

Oczywiście jesteśmy za tym.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Senat okazał się potrzebny.  
Rozumiem, że tu jest zgoda.  
Teraz poprawka czwarta.

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

Uwaga ta uwzględnia brak spójności pomiędzy przepisami ustawy – jej art. 13 ust. 1 i art. 15 ust. 1 pkt 2 lit. c. Propozycja poprawki zakłada, że przesłanką do cofnięcia licencji jest zarówno odstąpienie, jak i przeniesienie uprawnień z licencji. Uwzględnia ona jednocześnie to, że intencją ustawodawcy jest także zakaz odstąpienia wypisów z licencji.

(*Przewodniczący Jan Wyrowiński:* Tutaj mamy chyba, proszę panów...)

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

Tu chyba się nie zgadzamy, bo nie jest naszą intencją nieprzenoszenie uprawnień wynikających z licencji w wyjątkowych sytuacjach. Ja nie widzę powodów, żeby tego nie zrobić. Jeżeli dwie osoby są tego samego zdania, to w urzędzie można przepisać uprawnienia wynikające z licencji: ten, który chce, żeby była ona na niego przepisana, i ten, który ją ma. Dlaczego im bronić?

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Pan Mecenas?

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: To mnie nie satysfakcjonuje, jeśli chodzi o kwestie merytoryczne.*)

Rozumiem, nie ma zgody ministerstwa.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Tak.*)

Pan poseł?

**Posel Stanisław Huskowski:**

Zgadzam się z panem ministrem.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dobrze.

Teraz poprawka piąta...

Jeszcze pan Szymon chce się do tego odnieść, bardzo proszę.

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

Chciałbym się odnieść do uwagi pana ministra. Czy w takim razie nie byłaby zasadna zmiana w art. 13 ust. 1, czyli zmiana wyrażona w lit. a poprawki, bez zmiany w lit. b?

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

Pan twierdzi, że one kolidują ze sobą? Art. 13 ust. 1...

(*Głos z sali: „Licencji nie można odstępować osobie trzeciej ani przenosić uprawnień...” z zastrzeżeniem ust. 2, są dwa wyjątki.*)

Ale ust. 2 w art. 13 opisuje te wyjątkowe sytuacje, na których mi zależy, bo nie chciałbym uogólniać; jest katalog sytuacji wyjątkowych, kiedy dopuszczamy do czegoś takiego. Tak jest dobrze.

(*Przewodniczący Jan Wyrowiński: Rozumiem.*)

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Zatem nasza opinia jest negatywna.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Poprawka piąta, Panie Szymonie. Bardzo proszę.

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

Uwaga ta nie jest poparta propozycją poprawki. Zawiera pewne wątpliwości natury konstytucyjnej...

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Teza, tak?)*

...dotyczące ograniczenia swobody prowadzenia działalności gospodarczej. Intencją przepisów art. 18 ust. 4a i 4b wydaje się wyłączenie możliwości świadczenia usług quasi-taksówkarskich w ramach przewozu okazjonalnego, jednak z jednoczesnym pozostawieniem możliwości świadczenia tych usług okazjonalnych na dotychczasowych zasadach w przypadku innych, uznanych przez ustawodawcę za odpowiednie, form tego przewozu okazjonalnego. Wydaje się jednak, że to rozróżnienie dokonane przez ustawodawcę nie uwzględnia różnych form obecnie prowadzonej działalności polegającej na świadczeniu przewozów okazjonalnych. Ustawodawca założył, że okazjonalny przewóz osób samochodami przeznaczonymi do przewozu mniej niż siedmiu osób będzie możliwy jedynie w przypadku wykonywania przewozu szczególną kategorią pojazdów, czyli samochodami zabytkowymi. Wydaje się, że intencją tego przepisu było umożliwienie działania na dotychczasowych zasadach na przykład takim przedsiębiorcom, którzy świadczą przewóz osób podczas różnego rodzaju uroczystości, między innymi ślubów, pojazdami zabytkowymi.

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Tak.)*

W tym wypadku można mieć wątpliwości, czy to wyłączenie jedynie pojazdu zabytkowego jest zasadne. Takie usługi mogą też być świadczone innego rodzaju pojazdami, niekoniecznie zabytkowymi, ale unikatowymi z innego punktu widzenia czy też atrakcyjnymi dla świadczeniobiorców tych usług. Pojazdy te nie będą objęte tą kategorią zwolnienia, czyli przedsiębiorcy ci, w myśl przepisów ustawy, w ciągu roku od jej wejścia w życie stracą możliwość świadczenia takich usług. Chodzi na przykład o pojazd unikatowy inny niż zabytkowy przeznaczony do przewozu osób podczas uroczystości ślubnych.

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Dyskutowano nad tym w Sejmie godzinami, tak zdecydowano...)*

*(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Proszę włączyć mikrofon.)*

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

Bardzo długo dyskutowaliśmy na ten temat... Pan poseł Huskowski rwie się...

*(Poseł Stanisław Huskowski: Nie rwę, tylko chcę...)*

Ja mogę powiedzieć tylko tyle, że rozważaliśmy tego typu wątpliwości. Dziękuję za tę uwagę, jednak podjęliśmy taką decyzję.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Rozumiem. Tak więc biuro pozostaje z wątpliwościami.  
Bardzo proszę, kolejna uwaga.

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

Jeśli chodzi o uwagę szóstą, to wskazana jest zmiana redakcyjna uwzględniająca definicję legalnego przewozu okazjonalnego.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Stanowisko ministerstwa?

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

Oczywiście jesteśmy za.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Jest zgoda. Dobrze.  
Uwaga siódma. Bardzo proszę, Panie Szymonie.

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

To jest kolejna uwaga natury konstytucyjnej. Ustawa – w celu wymuszenia obowiązku przestrzegania jej przepisów – wprowadza administracyjną karę pieniężną w wysokości 15 tysięcy zł za wykonywanie przewozu okazjonalnego samochodem niespełniającym kryterium konstrukcyjnego, czyli samochodem przeznaczonym do przewozu powyżej siedmiu osób. W orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego dopuszczalność stosowania takich administracyjnych kar pieniężnych jako reakcję na naruszenie ustawowych obowiązków nie budzi wątpliwości. Jednak swoboda ustawodawcy dotycząca nakładania tego typu kar nie jest nieograniczona i wymaga poszanowania podstawowych zasad zawartych w konstytucji. Należą do nich zasada zaufania do państwa i prawa czy też zasada proporcjonalności. Oznacza to, że ustawodawca nie może stosować sankcji nieadekwatnych lub nieracjonalnych albo niewspółmiernie dolegliwych, oderwanych od stopnia naganności zachowania w stosowaniu obowiązującego prawa; to jest zaczerpnięte z orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego z 25 marca 2010 r.

W tym kontekście zwraca uwagę przede wszystkim dolegliwość kary, szczególnie widoczna na tle innych sankcji karno-administracyjnych przewidzianych tą ustawą. Na przykład wysokość kary w przypadku wykonywania transportu drogowego bez licencji wynosi 8 tysięcy zł, a jeśli chodzi o transport drogowy taksówką, jest to 3 tysiące zł. Sankcję w wysokości 15 tysięcy zł obecne przepisy przewidują tylko w jednym

przypadku – wykonywania przewozu kabotażowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia.

Kolejna wątpliwość związana z wprowadzeniem kary administracyjnej – obok jej dolegliwości – dotyczy możliwości podwójnego ukarania przedsiębiorcy prowadzącego jednoosobowo działalność polegającą na przewozie okazjonalnym. Z jednej strony przedsiębiorca ten będzie podlegać administracyjnej karze pieniężnej, z drugiej, jeżeli jest jednocześnie kierowcą pojazdu – odpowie za wykroczenie zagrożone karą grzywny. Również w tym przypadku Trybunał Konstytucyjny przyjmuje szerokie rozumienie zasady *ne bis in idem*, czyli niekarania dwa razy w tej samej sprawie. I to są uwagi zawarte w pkt 7 opinii.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję bardzo.

Czy kwestia dolegliwości kary była przedmiotem...

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

Była przedmiotem dyskusji. Szanowni Państwo, pamiętacie ostatnie wydarzenia znane z mediów – jeżdżono za 1 zł 80 gr czy za 1 zł 60 gr, co oznaczało w rzeczywistości 60 zł czy 80 zł. Jeżeli mamy z tym walczyć, to kara musi być adekwatna do skali zjawiska, jakie miało miejsce. Stąd z pełną świadomością, po dyskusji, zapadła taka decyzja.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Jeszcze pan poseł, bardzo proszę.

**Posel Stanisław Huskowski:**

Chciałbym zwrócić uwagę na to, że przewoźnicy osób w świetle obowiązującego od lat prawa też płacą 15 tysięcy zł przewidziane ustawą za, powiedziałbym, mniejsze wykroczenia, na przykład jeśli mają napis „taxi”, mimo że nie są... nie, przepraszam, mają dowolne światło na dachu, które upodabnia je do taksówki, co kosztuje 5 tysięcy zł, napis na boku samochodu z nazwą firmy i numerem telefonu też kosztuje 5 tysięcy zł i jakiś trzeci element...

(*Głos z sali:* Taksometr.)

...tak, jeżeli mają na przykład taksometr, to też płacą 5 tysięcy zł, co w sumie daje 15 tysięcy zł. Było wielu takich ukaranych, to wcale nie ukróciło proceduru. Tak więc okazuje się, że dotkliwość tej kary – nawet te 15 tysięcy, na które się składają kary w wysokości trzy razy po 5 tysięcy zł – nie ukróciła proceduru. Można wyjść na ulicę i zobaczyć, jak wyglądają przewoźnicy osób. Oni dalej jeżdżą, mimo że wielu z nich zostało ukaranych karami w wysokości 15 tysięcy zł.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję.

Pan senator profesor Gruszka.

**Senator Tadeusz Gruszka:**

Dziękuję bardzo.

Chciałbym się włączyć właśnie do tego punktu, bo w załączniku jest tabela. To, co nam przedstawił pan poseł, jest nieadekwatne do tego, co było podniesione przez legislatora. Najwyższa kara, jaka jest w tej tabeli, do której należałoby się w jakiś sposób odnieść, to jest 10 tysięcy zł za wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy bez wymaganego zezwolenia. Dodany lp. 2.10 by to zawierał, gdybyśmy przyjęli taką samą karę, a nie uzasadniali, że częściowo płaci po 5 tysięcy zł i wychodzi nam 15 tysięcy zł, co zaproponowano w Sejmie. Z tym nie za bardzo się zgadzam. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Jaka jest propozycja pana senatora?

*(Senator Tadeusz Gruszka: Żeby zamienić 15 tysięcy zł na 10 tysięcy.)*

Rozumiem. Dobrze.

Przechodzimy do kolejnego punktu.

Panie Szymonie, bardzo proszę.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Przepisy przejściowe, tak?

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu**

**Szymon Giderewicz:**

Tak. Pierwsza uwaga dotyczy braku jednego z przepisów przejściowych. Zgodnie z przedstawioną przez Sejm ustawą komisje egzaminacyjne przeprowadzają egzamin na licencje taksówkarskie w terminie sześćdziesięciu dni od dnia złożenia wniosku. Brak przepisu przejściowego będzie oznaczać kłopot z wyznaczeniem egzaminu po dniu wejścia w życie ustawy, jeżeli wniosek o jego przeprowadzenie został złożony jeszcze przed dniem wejścia w życie ustawy.

Zgodnie z zasadą bezpośredniego działania nowego prawa egzamin ten będzie musiał odbyć się już na nowych zasadach, stąd propozycja poprawki zakładająca, że: „termin na przeprowadzenie egzaminów, w odniesieniu do których wnioski o ich przeprowadzenie zostały złożone przed dniem wejścia w życie ustawy, liczy się od dnia wejścia w życie ustawy”.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**

**Tadeusz Jarmuziewicz:**

Podzielam uwagi pana mecenasa. Rozumiem, że ktoś musiałby przejąć tę poprawkę.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Oczywiście, każdą poprawkę pana mecenasa musi ktoś przejąć, najczęściej robi to przewodniczący, co się za chwilę okaże.

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Nie żebym o to upraszał...)*

Dobrze. Dziękuję bardzo.  
Panie Szymonie?

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

Kolejna uwaga dotycząca przepisów przejściowych. Jeśli chodzi o art. 2 rozpatrywanej ustawy, to pojawia się wątpliwość dotycząca możliwości dalszego wykonywania działalności w przypadku, gdy w roku, w którym ta działalność może być wykonywana, wygasa licencja.

Pierwsza z propozycji poprawek zakłada, że w takim przypadku przedsiębiorcy wykonują tę działalność na dotychczasowych zasadach przez rok bez względu na to, czy licencja wygasa, czy też nie. Druga z propozycji – alternatywna – zakłada, że taki przedsiębiorca wykonuje działalność w czasie określonym w licencji, jednak nie dłużej niż przez rok od dnia wejścia w życie ustawy.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Panie Ministrze, jakie jest stanowisko?

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

Przede wszystkim dziękuję za wychwycenie tego, nie zauważyliśmy tego.

*(Przewodniczący Jan Wyrowiński: To Biuro Legislacyjne...)*

Druga propozycja jest lepsza pod względem użytkowym, że tak powiem.

*(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Rozumiem.)*

Popieramy drugą propozycję.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Nasze Biuro Legislacyjne potrafi wszystko wychwycić, Panie Ministrze.

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

Jest też Biuro Legislacyjne w Sejmie wychytujące poprawki legislatorów senackich...

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

O, to są bardzo rzadkie przypadki i z reguły...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Tak. Dobrze.

Panie Szymonie, jest jeszcze trzecia uwaga, jeśli chodzi o przepisy przejściowe, tak? Bardzo proszę.



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

Zgodnie z art. 3 rozpatrywanej ustawy ograniczenie liczby nowych licencji przeznaczonych do wydania...

*(Rozmowy na sali)*

*(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Proszę o spokój...)*

...o których mowa w art. 6 ust. 6 ustawy, przez rok od dnia wejścia w życie ustawy nie dotyczy przedsiębiorców posiadających licencję na przewóz okazjonalny wydany przed dniem wejścia w życie ustawy oraz osób wykonujących osobiście przewóz okazjonalny na podstawie wypisów z tych licencji. Intencją tego przepisu, jak się wydaje, jest możliwość uzyskania przez przedsiębiorców świadczących przewóz osób w ciągu roku od dnia wejścia w życie ustawy licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówką z pominięciem limitu licencji określonych przez właściwe rady gmin. Powstaje jednak pytanie, czy adekwatne do zamiaru ustawodawcy było skorzystanie z dobrodziejstwa przepisu tylko w sytuacji, gdy właściwe rady zmniejszyły liczbę licencji możliwych do wydania w porównaniu z rokiem poprzednim – tak literalnie brzmi przepis – czy też ma to dotyczyć wszystkich przypadków ubiegania się o nowe licencje.

Nieracjonalne wydaje się chociażby uwzględnienie w art. 3 jedynie uchwały z art. 6 ust. 6 ustawy zmniejszającej liczbę nowych licencji, a nieuwzględnienie przypadku, o którym mowa w art. 6 ust. 7, kiedy to nie będzie możliwe wydanie żadnej nowej licencji.

Propozycja poprawki zakłada możliwość ubiegania się o wydanie licencji na transport drogowy taksówką przez wszystkich przedsiębiorców świadczących do tej pory przewozy okazjonalne bez względu na ich licencje określone przez rady na podstawie art. 6 i 7 ustawy.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

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

To dobra propozycja. Popieramy ją.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Jest poparcie, tak?

Pan poseł też kiwa głową, tak?

*(Poseł Stanisław Huskowski: Tak jest.)*

Rozumiem. Dobrze. Przebrnęliśmy przez wszystkie propozycje poprawek, które przygotował pan Szymon Giderewicz. Bardzo dziękuję, Panie Mecenasiu.

Czy ktoś z panów senatorów chciałby zgłosić poprawki, oprócz tej propozycji poprawki, którą zgłosił pan senator Gruszka?

Pan senator Banaś, bardzo proszę.

**Senator Grzegorz Banaś:**

A czy można podyskutować chwilę o ustawie, a niekoniecznie składać poprawkę?  
(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Nad ustawą o transporcie drogowym spędziliśmy chyba rekordową liczbę godzin, i pewnie jeszcze tych godzin trochę spędzimy. Zawsze przy tej okazji nasuwają się różne spostrzeżenia, dotyczące akurat niekoniecznie nowelizowanych przepisów. Chciałbym, żeby pan minister zechciał mi wytłumaczyć pewną sytuację, jednocześnie przepraszam za swoją głęboką niewiedzę w tym temacie. Mianowicie zgodnie z intencją ustawy rada gminy decyduje o liczbie licencji na pewnym obszarze, tak? W związku z tym przejazd z obszaru X do Y – na przykład z Warszawy do mojego pięknego miasta rodzinnego, czyli Kielc – to już jest przejazd w świetle prawa nielegalny, bo taksówka na przykład warszawska miała licencję tylko na obszar Warszawy. W świetle poprzedniej ustawy mógłby to być przewóz okazjonalny pod warunkiem, że zostałyby zdemontowane wszystkie elementy, które świadczą o tym, że jest to taksówka, a nie samochód do przewozu okazjonalnego. W świetle nowych przepisów, o których mówił pan mecenas, okazuje się, że byłoby to możliwe wyłącznie wtedy, gdyby to był samochód zabytkowy.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Czy moja konkluzja, że w takiej sytuacji nie ma prawnej możliwości przejazdu taksówką z miasta X do miasta Y, z obszaru X do obszaru Y, jest konkluzją prawdziwą, czy też jest tu gdzieś jakiś fałsz?

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Panie Ministrze?

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Odpowie pan dyrektor.*)

Panie Dyrektorze, bardzo proszę.

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

Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo! Szanowni Państwo!

Tutaj trzeba popatrzeć jeszcze na przepis art. 6 ust. 5, który być może gdzieś tam umknął – „dopuszcza się wykonywanie przewozu z obszaru określonego w licencji poza teren obszaru, lecz bez prawa świadczenia usług przewozowych poza obszarem określonym w tej licencji, z wyjątkiem przewozu wykonywanego w drodze powrotnej lub przypadku złożenia zamówienia przez klienta z innego obszaru”.

(*Senator Grzegorz Banaś: Dziękuję. Gapa ze mnie, po prostu nie zauważyłem.*)

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Wszystko jasne, tak?

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Pan senator Gruszka? Bardzo proszę.

**Senator Tadeusz Gruszka:**

Dziękuję bardzo.

Mam pytanie do pana posła. Z tych informacji wynika, że zrezygnowaliście ze zmiany znoszącej ustalony przez radę gmin limit licencji na transport drogowy taksówką. Czym to było podyktowane, skoro rady gmin niechętnie podchodzą do kwestii zwiększania lub zmniejszania liczby tych licencji? To pierwsza sprawa.

Druga sprawa. W dobie konkurencyjności powinno się właśnie otworzyć rynek i jeżeli pan mnie nie przekona, to mój wniosek będzie dotyczył kolejnej poprawki. Może od razu ją sformułuję... Nie, najpierw proszę o odpowiedź.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Pan poseł Huskowski. Bardzo proszę.

**Poseł Stanisław Huskowski:**

Przedemną bardzo trudne zadanie, żeby przekonać, od tego coś zależy. Powiem tak – jest kilka takich argumentów.

Pierwszy argument jest taki, że we wszystkich krajach europejskich – a zwracaliśmy się do Biura Analiz Sejmowych o dane porównawcze na temat systemu prawnego w innych krajach i je dostaliśmy – są limitowane przez samorzady lub przez organy administracji liczby licencji na taksówki. Tak jest w Niemczech, we Francji, w Czechach, już nie będę wszystkich wymieniał, bo tych państw było więcej, wymieniłem te, które pamiętam. Co więcej, nawet prowadzi to do tego, że w niektórych miastach... jako ciekawostkę podam, że w Paryżu lub na wybrzeżu, w Nicei albo czeka się wiele lat na licencję – czasem bardzo wiele lat – albo odstępne kosztuje od 100 tysięcy do 250 tysięcy euro; na przykład w Nicei.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Tak, ja często jeżdżę taksówkami we Francji, akurat w Paryżu nie są być może... na Lazurkowym Wybrzeżu nie byłem, Izba Niższa nie jeździ na Lazurkowe Wybrzeże, więc... Być może to nie jest argument przekonujący, więc dodam do tego moje osobiste doświadczenie. Otóż piętnaście lat temu jako samorządowiec z Dolnego Śląska byłem w Nowym Jorku i rozmawiałem z władzami tego miasta, powiedziałbym, w najbardziej kapitalistycznym i bezlicencyjnym kraju na świecie. W Nowym Jorku są licencje na taksówki. Jak mi mówili moi rozmówcy w ratuszu nowojorskim, w Stanach Zjednoczonych handel materiałami rozszczepialnymi, bronią wysokokalibrową, czymś jeszcze i taksówki są koncesjonowane, uznaje się bowiem, że rynek, prawo równowagi... podaź i popyt nie całkiem – przy utrzymaniu ceny – się zgadzają, że łatwo jest rozregulować rynek, a bardzo trudno go potem ponownie uregulować. Mianowicie im więcej jest taksówkarzy – jeżeli władze odpowiednich samorządów czy administracyjne nad tym nie panują – tym łatwiej jest o patologię i zmony cenowe, ponieważ taksówkarze, którzy mają dwa kursy dziennie – bo jest ich tak dużo – żeby ratować swoje rodziny i życie bardzo łatwo wchodzi w układy nielegalnej zmony cenowej, która w Polsce też jest prawnie zakazana. Są miasta w Polsce, w których istnieją zmony cenowe – a na przykład w moim mieście wszyscy jeżdżą za tę samą cenę, wszystkie taksówki są za 3 zł, nie tak jak w Warszawie – i nie jesteśmy w stanie, mimo funkcjonują-

cego Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, mimo moich wielokrotnych wniosków itd., tej zmowy cenowej pokonać. Powiem inaczej, stare demokracje doszły do wniosku, że łatwiej jest zapanować nad tym wtedy, kiedy to jest w ryzach i jest licencjonowane. Odebranie licencji jest wtedy potworną karą, prawda? Nie da się bowiem zdobyć jej potem po raz drugi. Łatwiej jest więc nad tym zapanować. I zdaję sobie sprawę z tego, że z każdym z tych argumentów łatwo dyskutować i nie jest trudno go obalić, ale te argumenty łącznie spowodowały, że uznaliśmy w Sejmie – jak się okazuje ogromną większością głosów, wszystkie kluby głosowały za – iż jednak warto utrzymać liczbę koncesjonowanych licencji, powiem tak w skrócie. Dziękuję.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję, Panie Pośle.  
Pan senator Gruszka.

**Senator Tadeusz Gruszka:**

Nie podejmuję dyskusji z przedstawionymi argumentami, mam jednak pytanie. To rady gminy w roku, w którym ustawa wejdzie w życie – po tym rocznym okresie – mają obowiązek zwiększyć limity licencji na taksówki na swoim terenie o liczbę obecnie istniejących licencji transportu okazjonalnego. Tak?

**Posel Stanisław Huskowski:**

Nie. Ci, którzy wykonują transport okazjonalny w tej chwili, zgodnie z tą ustawą będą mogli go jeszcze wykonywać nawet dwanaście miesięcy. Jeżeli zechcą przystąpić do egzaminu na taksówkarza, zechcą być taksówkarzami i zdadzą ten egzamin, to ich limit nie obowiązuje; ten limit tak zwanych nowych licencji, bo rady gminy uchwalają limity nowych licencji. Jeżeli w jakimś mieście X limit nowych licencji wynosi powiedzmy sto siedemdziesiąt dwie, a zgłosi się trzystu przewoźników, którzy zdadzą egzamin, to oni dostają licencję poza tym limitem. I w następnym roku licencja zostanie wydana na lata, tak więc oni dalej będą jeździć. Rada gminy w tym kolejnym, 2012 r. już będzie miała... Przez dwanaście miesięcy trochę traci panowanie nad liczbą licencji, to prawda, ale uznaliśmy, że...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

...pewna sprawiedliwość społeczna tego wymaga.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję bardzo.

Nie ma innych pytań, uwag. Zatem, Panowie Senatorowie, są propozycje poprawek Biura Legislacyjnego, jak również pana senatora Gruszki. Innych poprawek nie ma.

Aha, jeszcze Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji prosiła w piśmie skierowanym na moje ręce i ręce przewodniczącego Witczaka, aby art. 4 uzyskał brzmienie, że ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia z wyjątkiem art. 1 pkt 4 lit. a, który wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Pan dyrektor zna tę propozycją i ją...

(*Głos z sali: Jest zaakceptowana...*)

...zaakceptowana, tak? Właśnie o to chodziło, dobrze. Zatem to jest kolejna propozycja poprawki.

Panowie Senatorowie, jeżeli nie ma innych uwag, to przechodzimy do głosowania.

Poprawka pierwsza w zestawieniu przedstawionym przez Biuro Legislacyjne miała charakter redakcyjny, została poparta przez ministerstwo. Przejmuję ją.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (6)

Dziękuję.

Stwierdzam jej przyjęcie.

Podobnie jest z poprawką drugą w części III „Uwagi szczegółowe”, która też uzyskała aprobatę ministerstwa. Ja ją przejmuję.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (6)

Dziękuję.

Stwierdzam przyjęcie tej poprawki.

Poprawka zawarta w pkt 3 ma podobny charakter i podobny kontekst. Przejmuję tę poprawkę.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (6)

Dziękuję bardzo.

Jeżeli chodzi o poprawkę czwartą, to nie ma na to zgody ministerstwa.

Czy ktoś z panów senatorów ją przejmuję? Nie.

Zatem przechodzimy do poprawki szóstej, która ma charakter redakcyjny i miała aprobatę ministerstwa.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (5)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Poprawka została przyjęta.

Zatem przechodzimy do poprawki zgłoszonej przez pana senatora Gruszkę, aby tę karę zmniejszyć z 15 tysięcy zł do 10 tysięcy zł.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki?

Rząd jest...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

...wstrzymuje się...

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Z wyjątkiem tego przedłużenia...*)

Rozumiem. Dobrze.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (2)

Kto jest przeciwny tej zmianie? (3)

Kto się wstrzymał? (0)

Zatem poprawka nie uzyskała większości.

Będzie wniosek mniejszości, tak? Jak rozumiem, panów senatorów Banasia i Gruszki. Zostało to zanotowane.

Jeżeli chodzi o propozycje zmian w przepisach przejściowych, które zaproponowało Biuro Legislacyjne – te propozycje uzyskały aprobatę ministerstwa – to ja przejmuję poprawkę, która proponuje, aby po art. 1 dodać artykuł w brzmieniu: „termin na przeprowadzenie egzaminów, co do których wnioski o ich przeprowadzenie

złożone zostały przed dniem wejścia w życie ustawy, liczy się od dnia wejścia w życie ustawy”.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (6)

Dziękuję.

Stwierdzam przyjęcie tej poprawki.

Jeśli chodzi o poprawkę zaproponowaną alternatywnie, to zgodnie z sugestią ministerstwa lepsza jest właśnie ta druga wersja, czyli art. 2 otrzymałby brzmienie: „Przedsiębiorcy wykonujący do dnia wejścia w życie ustawy działalność gospodarczą w zakresie przewozu koncesjonowanego mogą ją wykonywać, na dotychczasowych zasadach przez okres określony w licencji, nie dłużej jednak niż w ciągu roku od dnia wejścia w życie ustawy”. Przejmuję tę poprawkę.

Kto z panów senatorów jest za jej przyjęciem? (6)

Dziękuję.

I wreszcie ostatnia propozycja zmian, a chodzi o art. 3 w brzmieniu, jakie przedstawiono w opinii do ustawy opracowanej przez Biuro Legislacyjne, co zostało zaaprobowano przez ministerstwo. Przejmuję tę poprawkę.

Kto z panów senatorów jest za jej przyjęciem? (6)

Stwierdzam przyjęcie tej poprawki.

I jeszcze ta poprawka, która...

Pan Szymon, bardzo proszę.

### **Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu**

#### **Szymon Giderewicz:**

Poprawka ta zakłada wejście w życie bez *vacatio legis* zmiany wprowadzonej art. 1 pkt 4 lit. a. Wydaje się, że ta zmiana, czyli wcześniejsze wejście w życie, powinna dotyczyć całego pktu 4, również lit. b.

(*Głos z sali*: Cały pkt 4.)

#### **Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Cały pkt 4, tak?

(*Głos z sali*: Tak, tak.)

Rozumiem. Czyli zgodnie z sugestią Biura Legislacyjnego propozycja brzmienia tej poprawki jest następująca: Art. 4. „Ustawa wchodzi w życie po upływie trzydziestu dni od dnia ogłoszenia z wyjątkiem art. 1 pkt 4, który wchodzi w życie z dniem ogłoszenia”.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

A, rzeczywiście, tak jest również w tej propozycji, bo ona brzmiała: „Ustawa wchodzi w życie po upływie trzydziestu dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 4 lit. a”... Tak, tak było. Dobrze. Tak więc jest propozycja, aby cały pkt 4 w art. 1 był objęty zapisem art. 4.

Przejmuję tę poprawkę.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (4)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (2)

Panowie senatorowie się wstrzymali... Jak panowie nie zagłosują, to nie będzie kworum.

*(Głos z sali: Dwóch senatorów wstrzymuje się od głosu.)*

Dwóch się wstrzymuje, rozumiem. Dziękuję bardzo.

Ponieważ nie było innych poprawek, w związku z tym poddaję pod głosowanie wniosek o przyjęcie tej ustawy wraz z przyjętymi poprawkami.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tego wniosku? (6)

Dziękuję.

Stwierdzam przyjęcie tego wniosku.

Panowie Senatorowie, kto zostanie sprawozdawcą? Może senator Smulewicz? Płock też jest objęty dobrodziejstwami tej ustawy.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Nie ma innych głosów, nie ma sprzeciwu, zatem pan senator Smulewicz został sprawozdawcą.

Bardzo serdecznie dziękuję panu posłowi Huskowskiemu za wyjątkową aktywność. Wszystkim zaproszonym gościom, którzy wzięli udział w naszym posiedzeniu, oczywiście także panu ministrowi, jak zawsze dziękujemy za aktywną obecność. A przy okazji witam pana ministra Błaszczyka...

Zamykam posiedzenie komisji dotyczące tych dwóch spraw.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 14)*

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851