



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny **(1888)**

Wspólne posiedzenie
Komisji Samorządu Terytorialnego
i Administracji Państwowej (215.)
oraz Komisji Gospodarki Narodowej (277.)
w dniu 8 grudnia 2010 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (druk senacki nr 1047, druki sejmowe nr 2916, 3545 i 3545-A).
2. Rozpatrzenie ustawy o kierujących pojazdami (druk senacki nr 1046, druki sejmowe nr 2879, 3503 i 3503-A).

(Początek posiedzenia o godzinie 14 minut 05)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Komisji Gospodarki Narodowej Jan Wyrowiński)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Szanowni Państwo!

Pozwalam sobie otworzyć posiedzenie połączonych komisji senackich, Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej, którą reprezentuje pan przewodniczący senator Jurcewicz, oraz Komisji Gospodarki Narodowej.

W porządku obrad zaplanowaliśmy rozpatrzenie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawy o kierujących pojazdami i w takiej kolejności, jeżeli się uda, je rozpatrzemy.

Bardzo serdecznie witam wszystkich gości i panów senatorów. Witam w szczególności pana ministra Stępnia, który reprezentuje rząd, wraz z osobami towarzyszącymi. Witam zainteresowanych, których bardzo bym prosił o przedstawianie się, gdy będą chcieli zabrać głos. Witam przedstawicieli Biura Legislacyjnego, które wykonało, jak zawsze, kawał dobrej roboty.

Mamy przed sobą sporo pracy, dlatego że to są bardzo opasłe ustawy.

Przepraszam, jeszcze zapytam, czy jest ktoś, kto reprezentuje sąsiednią izbę, czyli Sejm. Nie ma, a czyjaś obecność by się przydała, gdyż porównałem te ustawy, ich kształt, wersję zgłoszoną przez rząd i wersję, która opuściła Sejm, i dostrzegłem zasadnicze różnice, można powiedzieć, kolosalne różnice w wielu sprawach. Z tego powodu obecność przedstawicieli Sejmu byłaby bardzo wskazana. Jak sądzę, pan minister śledził wysiłki legislacyjne posłów, które przełożyły się na zmianę kształtu propozycji rządowej, bo rząd został tu poddany pewnej ocenie, i będzie nam to w stanie przekazać.

Szanowni Państwo, przechodzimy do pracy. W punkcie pierwszym porządku obrad zaplanowaliśmy rozpatrzenie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Bardzo proszę pana ministra o krótką prezentację racji, które legły u podstaw uchwalenia tej ustawy, o informacje o jej losie w Sejmie i ewentualnie o innych sprawach, które pan minister uzna za ważne i które mogą senatorom przybliżyć to, o czym mają decydować.

Panowie senatorowie oczywiście nie zgłaszają uwag do porządku obrad? Nie zgłaszają. Dziękuję.

Aha, jeszcze zapytam, czy są na sali przedstawiciele organizacji lobbingowe w rozumieniu przepisów ustawy o lobbingu. Nie ma.

W związku z tym możemy przystąpić do pracy.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Radosław Stępień:

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie! Szanowni Państwo!

Proponowany projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przyjął za cel nadrzędny uporządkowanie rynku przewozów w takim zakresie, żeby pogodzić zasady konkurencji, zasady dostępu do świadczenia tych usług z pewnymi normami, które my określamy jako normy o charakterze porządkowym, w taki sposób, aby z jednej strony świadczenie tych usług nie spotykało się z nieuczciwą konkurencją, a z drugiej strony było uregulowane, jeśli chodzi o odpowiedzialność za organizowanie przewozów, szczególnie tam – jak na przykład na obszarach o mniejszej gęstości zabudowy czy zaludnienia – gdzie występuje konieczność utrzymania niektórych linii jako podstawy komunikowania. Zwracam również uwagę na to, w jaki sposób będą zarządzane czy jakie będą zasady korzystania z przystanków, co było wielokrotnie podnoszone zarówno przez użytkowników, jak i osoby świadczące te usługi. Chodzi o to, aby można było powiedzieć, że konkurencja w korzystaniu z nich jest uczciwa.

Proponowana ustawa stanowi wykonanie prawa Unii Europejskiej. Mam na myśli rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Europy nr 1370/2002 z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. W ustawie tej uszczegóławiamy też kwestie, które są regulowane prawem Unii Europejskiej, rozstrzygamy kwestie pozostawione przez prawo Unii Europejskiej w gestii państw członkowskich i regulujemy pozostałe zagadnienia związane z przewozem osób, charakterystyczne dla sytuacji w naszym kraju i będące wynikiem naszych doświadczeń.

W ustawie wprowadzamy rozróżnienie regularnego przewozu osób o charakterze użyteczności publicznej i regularnego przewozu osób wykonywanego w celach zarobkowych na zasadach rynkowych. Wprowadzamy definicję organizatora publicznego transportu zbiorowego, jest nią właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, określamy operatora publicznego transportu zbiorowego, którym jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do wykonywania niezbędnych z punktu widzenia ogólnego interesu społecznego usług przewozowych na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie takich usług.

Wprowadzamy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jako podstawę organizowania przewozów wykonywanych przez operatora. Chcemy w ten sposób uwzględnić potrzeby społeczności lokalnej. Myślę, że szczególnie po ostatnim okresie wyborczym widzimy, że kwestie dotyczące infrastruktury i transportu są absolutnie czołowe jako problemy, które wysuwają się w zakresie zarządzania przez samorządy terytorialne. Projekt ustawy określi zakres planu transportowego oraz określi organy obowiązane do jego opracowania na terenie swojej właściwości. Naszym zdaniem plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu to element lokalnej polityki transportowej, jeden z wielu czynników decydujących o tym, jakie będzie tempo i jaka będzie jakość rozwoju nie tylko gospodarczego, ale całego sektora społecznego, bo mówimy tu również o tym, co dotyczy szkół, co dotyczy służby zdrowia i co dotyczy wszelkiej sfery świadczenia usług o charakterze społecznym na danym obszarze.

Kolejna sprawa to kwestie, o których już wspomniałem, czyli tak zwanej infrastruktury przystankowej. Jest to sprawa podnoszona bardzo często tak w aspekcie jakości przystanków, jak i zasad z nich korzystania. Szczególnie w odniesieniu do przewozu autobusowego istotne znaczenia ma nie tylko umiejętne skonstruowanie rozkładu jazdy, ale także przestrzeganie zasad wolnej konkurencji. Chodzi o wykluczenie takich działań, które mają na celu, mówiąc kolokwialnie, przechwytywanie pasażerów przez podmioty świadczące usługi czasem z naruszeniem norm bezpieczeństwa czy z naruszeniem zasad dobrej konkurencji. Trzeba także ustalić stawki za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych. Pamiętajmy o tym, że podstawową zasadą w Unii Europejskiej jest zasada, zgodnie z którą płaci użytkownik. Ten, kto korzysta, będzie musiał partycypować w kosztach utrzymania tego typu obiektów. Jest też kwestia budowy, przebudowy, remontu przystanków komunikacyjnych, dworców i ich utrzymania. Jak wiemy, kwestie utrzymania tych miejsc, węzłowych punktów komunikacyjnych mają w tej chwili kluczowe znaczenie.

Regulujemy również zasady finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w tym kwestie przekazywania operatorowi rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg w zakresie przejazdów przez osoby, które są do tego upoważnione, poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług przewozowych. Rekompensata może uwzględnić wysokość poniesionej przez operatora straty oraz tak zwany rozsądny zysk.

Ustawa zawiera także uregulowania mające umożliwić jednostkom samorządu terytorialnego podejmowanie działań w celu aktywnego oddziaływania na układ sieci komunikacyjnych, integrację systemu transportowego oraz jakość usług przewozowych na obszarze swojej właściwości.

Dla przedsiębiorców oznacza ona stworzenie jasnych i bardzo klarownych ram prowadzenia działalności gospodarczej i – jeszcze raz to podkreślam – promowania zachowań zgodnych z pojęciem uczciwej konkurencji. Dla samorządów terytorialnych ta ustawa, plan komunikacyjny i zasady dotyczące choćby spraw związanych z przystankami mogą być bardzo istotnym elementem planowania rozwoju przestrzennego gmin. Myślę, że dzisiaj nikt już nie podchodziłby do planowania zagospodarowania przestrzennego w oderwaniu od sieci komunikacji zbiorowej.

Warto powiedzieć, że w całej Unii Europejskiej dzisiaj mówi się o tym, że era indywidualnego korzystania z samochodu, szczególnie w przypadku wielkich miast, metropolii, aglomeracji, zaczyna być dla tych aglomeracji, metropolii i samorządów niezwykle uciążliwa. Unia Europejska w licznych deklaracjach, dokumentach wskazuje na to, że jedną z podstawowych form rozładowania korków, zlikwidowania nadmiernego zagęszczenia ruchu w miastach jest korzystanie z publicznego transportu zbiorowego. Jeżeli chcemy się znaleźć w głównym nurcie poszukiwania rozwiązań komunikacyjnych w krajach Unii Europejskiej, to powinniśmy zwrócić szczególną uwagę na tę formę transportu. Chcąc ją uczynić z jednej strony bardziej przyjazną dla użytkownika, a z drugiej strony bardziej jasną i klarowną dla samorządu i przedsiębiorcy, wnosimy o przyjęcie tej ustawy.

Na koniec chciałbym jeszcze poprosić o rozpatrzenie i przyjęcie poprawek do ustawy, które proponujemy w celu tak naprawdę uporządkowania wielu spraw i doprecyzowania niektórych kwestii. Jest to siedemnaście poprawek, które chcielibyśmy państwu zaprezentować. Większość z nich ma charakter porządkowy, doprecyzowujący. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Pan minister przekazał te poprawki na moje ręce. W stosownym momencie panowie senatorowie również je otrzymają i zostaną one poddane głosowaniu, a w trakcie głosowania pan minister będzie udzielał wyjaśnień, dzięki temu będziemy mogli podejmować decyzje z pełną świadomością tego, o czym decydujemy.

Czy panowie senatorowie mają w tej fazie jakieś pytania do pana ministra?

Jeżeli nie, to bardzo proszę, aby pan Maciej Telec przedstawił uwagi Biura Legislacyjnego. Z tego, co rozumiem, panowie senatorowie otrzymali te uwagi.

Proszę bardzo.

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

Dziękuję bardzo.

Na wstępie chciałbym przeprosić za brak właściwej opinii do ustawy, ale wynika to z obszerności regulacji i ograniczonego czasu na przygotowanie opinii.

Uwagi Biura Legislacyjnego mają w większości charakter doprecyzowujący. Chciałbym zwrócić uwagę jedynie na dwie kwestie.

Pierwsza z nich dotyczy art. 33a ust. 7 pkt 2, jest to przepis zmieniany w ustawie – Prawo przewozowe. Na podstawie tego przepisu przewoźnikowi albo organizatorowi publicznego transportu zbiorowego przyznaje się prawo do ujęcia podróżnego w sytuacji, w której nie zapłaci on należności za bilet i nie okaże dokumentu tożsamości. Jest to nowa regulacja, wcześniej nie była ona przewidziana w ustawie. Ponieważ określenie „ujęcie osoby” jest tożsame z zatrzymaniem i w domyśle zawiera przyzwolenie na zastosowanie środków przymusu, mogą się pojawić wątpliwości co do zgodności takiego przepisu z konstytucją, a w szczególnością z zasadą proporcjonalności. W innych ustawach, które przyznają określonym podmiotom prawo do zatrzymania osoby, taka konstrukcja jest obudowana przepisami szczególnymi. W szczególności uregulowane są kwestie związane z przesłankami zatrzymania – zazwyczaj jest to sytuacja, w której dochodzi do zagrożenia życia, zdrowia lub mienia – oraz wskazany jest katalog środków przymusu, które mogą być w takiej sytuacji zastosowane. Ponieważ w tym przypadku takich przepisów zabrakło, mogą być podnoszone wątpliwości co do zgodności takiego rozwiązania z konstytucją.

Kolejna kwestia dotyczy daty wejścia w życie ustawy. Ze względu na przedłużające się w Sejmie prace nad tą ustawą data 1 stycznia przewidziana jako termin wejścia ustawy w życie nie będzie mogła być dotrzymana. Należy zatem rozważyć wprowadzenie odpowiednich poprawek.

Kolejne dwie propozycje poprawek, które zostały uzasadnione w tym katalogu, zmierzają do zapewnienia zgodności ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dwiema innymi ustawami, rozpatrywanymi przez Senat na tym samym posiedzeniu. Te ustawy nowelizują ustawę o transporcie drogowym w zakresie tych samych przepisów, których dotyczy ustawa o publicznym transporcie zbiorowym. Ażeby zatem zapewnić spójność tych ustaw z niniejszą ustawą, należy przyjąć odpowiednie poprawki.

Poza tym w uwagach Biura Legislacyjnego przedstawiamy trzynaście propozycji poprawek, które mają charakter doprecyzowujący. Jeśli będzie taka potrzeba, to uzasadnię je szczegółowo. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, czy do pierwszej uwagi, o charakterze dosyć zasadniczym, bo jest to kwestia potencjalnej niezgodności z ustawą zasadniczą regulacji, która zawarta jest w pktcie 9 art. 65, stwarzającej możliwość kontroli dokumentów przewozowych osób lub bagażu, jest jakaś opinia ze strony ministerstwa? Czy państwo podzielacie obawy, które wyraził pan legislator, czy też ich nie podzielacie?

Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Radosław Stępień:**

Chodzi o kwestię ujęcia, z tego, co rozumiem, do tego sprowadza się główna wątpliwość. Jest to problem, powiedziałbym, dosyć trudny i drażliwy. Zdaniem resortu, zresztą również na podstawie dostępnych nam analiz oraz informacji, które mamy z instytucji zarządzających transportem zbiorowym, sytuacja wygląda tak, że instytucja ujęcia w prawie polskim występuje. Jest to instytucja, która ma swoje miejsce prawne i ma swoje miejsce w orzecznictwie.

Proszę zwrócić uwagę na fakt, że gdybyśmy nie zastosowali tej instytucji, moglibyśmy mieć do czynienia z sytuacją, w której rzeczywisty aspekt kontroli miąłby się troszeczkę z celem. Jeżeli nie możemy zastosować instytucji ujęcia, to co możemy zrobić na przykład w sytuacji odmowy przez kontrolowanego poddania się kontroli, w sytuacji odmowy okazania dokumentu bądź odmowy okazania biletu. Gdybyśmy nie mieli tej możliwości, gdybyśmy wyłączyli instytucję ujęcia, to powstałaby bardzo poważna luka, która i w sensie formalnym, i w sensie praktycznym uniemożliwiałaby przeprowadzenie rzeczywistej kontroli. Z punktu widzenia prawa i komentarzy ujęcie ma charakter doraźny i jest ograniczone wyłącznie do tych czynności, które są niezbędne do odwołania się do organów mających dalsze uprawnienia procesowe. Nie jest ono samoistną instytucją, pozwalającą stosowanie zatrzymania w rozumieniu przepisów prawa karnego, do czego są powołane odpowiednie organy.

Konkludując, powtórzę, że pozbawienie procesu kontroli elementu ujęcia w bardzo wielu wypadkach może de facto doprowadzić do całkowitej fikcji.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dobrze.

A co z trzema pozostałymi propozycjami zmian przedstawionymi przez Biuro Legislacyjne?

Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Radosław Stępień:**

Przyjmujemy je jako zasadne.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Panowie Senatorowie, czy panowie senatorowie zgłaszają jakieś uwagi, propozycje zmian, wnioski?

(*Senator Tadeusz Gruszka*: Ja mam pytanie.)

Bardzo proszę, pan senator Gruszka.

Senator Tadeusz Gruszka:

Dziękuję bardzo.

Czy na ręce pana ministra wpłynęło pismo Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, który zarzuca, że pewien artykuł ustawy, konkretnie art. 49, jest niekonstytucyjny? Jakie jest stanowisko pana ministra w tej sprawie?

(*Głos z sali*: Który to artykuł?)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Chodzi o art. 49.

Proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Radosław Stępień:**

Zarzut ten był przedmiotem dyskusji w trakcie prac sejmowych. Po przeprowadzeniu analizy nie zgadzamy się z tym, odrzucamy ten zarzut. Uważamy, że przepis ten jest zgodny z ustawą zasadniczą.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Gruszka.

Senator Tadeusz Gruszka:

Dodatkowe pytanie. Czy na potwierdzenie słów wypowiedzianych przed chwilą ma pan jakieś dokumenty, jakąś ekspertyzę czy coś w tym rodzaju, co mogłoby uwiarygodnić pana wypowiedź?

Przy okazji mam jeszcze takie pytanie. Czy może pan przybliżyć sposób wyłaniania operatora? Wydaje się, przynajmniej mnie się tak wydaje, że będzie tu pewna dowolność bezprzetargowa. Czy nie ma w tej ustawie zagrożenia wynikającego z niejasności wyłaniania takiego operatora? Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Radosław Stępień:

Jeżeli chodzi o potwierdzenie, to jest opinia prawna Biura Analiz Sejmowych z dnia 25 października 2010 r. dotycząca sprawozdania podkomisji na temat projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Jest to jedna z podstaw, jeżeli chodzi o opinie prawne.

Jeżeli zaś chodzi o sposób wyłaniania operatora, to ja poproszę pana dyrektora Mikiela o przekazanie informacji na temat procedury.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.
Szanowni Państwo!

Dwa słowa gwoli wyjaśnienia. À propos pytania, które pan senator zadał, chciałbym wyjaśnić, że kwestia bezpośredniego udzielenia zamówienia jest to trzeci tryb, szczególny tryb, który został ustanowiony przez Komisję Europejską w rozporządzeniu nr 1370. Do tej pory mówiono o dwóch trybach, czyli wynikającym z prawa zamówień publicznych i wynikającym z ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi. Rozporządzenie unijne nr 1370 przewiduje trzeci tryb, tryb bezpośredniego udzielenia zamówienia, ale jednocześnie określa warunki, kiedy bezpośrednio udzielenie zamówienia może zostać zastosowane. To wprost wynika z rozporządzenia nr 1370.

My do tego projektu ustawy niejako wprost przepisaliśmy postanowienia wynikające z rozporządzenia. Nie regulujemy tu żadnych szczególnych sytuacji odrębnych czy też nie rozszerzamy zakresu, który zawarty jest w prawie unijnym. A prawo unijne – to tylko gwoli uzupełnienia – stanowi, że przepisy krajowe przewidują możliwość ewentualnego zaskarżenia tego trybu w postępowaniu sądowym. I ten tryb zaskarżenia został przewidziany w projekcie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Zatem w momencie ogłoszenia przez organizatora zamiaru udzielenia zamówienia w trybie bezpośredniego udzielenia zamówienia, a przypomnę, że dzieje się to na rok przed zawarciem umowy, każdy podmiot, który byłby zainteresowanym zawarciem tej umowy, może złożyć skargę do sądu administracyjnego i wtedy sąd analizuje, czy zaistniały przesłanki określone w rozporządzeniu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Dyrektorze.
Pan senator Iwan.
Bardzo proszę.

Senator Stanisław Iwan:

Panie Ministrze, kontynuując ten wątek, chciałbym zapytać o taką sprawę. Na pewnym etapie procedowania pojawiły się bardzo alarmistyczne uwagi, szczególnie ze strony Przewozów Regionalnych, uwagi, które zresztą mamy w naszych materiałach. W związku z tym chciałbym zapytać, czy już po opracowaniu, czyli do ostatecznej wersji, która została uchwalona przez Sejm i którą tu mamy, nie zgłaszano więcej uwag. Czy one zostały tu uwzględnione, czy też nie, i czy były one zasadne?

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Radosław Stępień: Pan dyrektor Mikiel.)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Dyrektorze, myśmy otrzymali je z datą 25 października i one dotyczyły ustawy, nad którą wówczas pracował Sejm. Tak mi się wydaje.

Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

Dziękuję bardzo.

Ja chciałbym powiedzieć, że te uwagi tak naprawdę wpłynęły do przewodniczącego Komisji Infrastruktury wtedy, gdy praktycznie kończyły się prace w podkomisji. Niezależnie od tego przewodniczący komisji w związku z tym pismem wystąpił do Biura Analiz Sejmowych o opinię na temat ewentualnej zasadności zgłoszonych uwag. Jeśli chodzi o tę kwestię, to jest ona uwzględniona w opinii z 25 października bieżącego roku, w której BAS wykluczyło niezgodności tych przepisów z konstytucją. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Pan senator Janusz Sepioł, wiceprzewodniczący Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej.

Bardzo proszę.

Senator Janusz Sepioł:

Ja miałbym takie pytanie. Organem stanowiącym w województwie jest zarząd województwa, tymczasem w tej ustawie cały czas jest mowa o marszałku, zatem ta ustawa kreuje go jako organ. Czy to jest świadomy zabieg, czy to jest przypadek? Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Ministrze, przypadek czy świadomy zabieg?

Pan dyrektor. Tak?

Bardzo proszę.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

Dziękuję bardzo.

Wszelkie czynności, które wykonywane są w imieniu zarządu, mówimy o tym na przykładzie województwa, wykonuje marszałek województwa. Tak się dzieje także dzisiaj. Podam przykład obecnej ustawy o transporcie drogowym. Na obszarze województwa wszystkie dokumenty, uprawnienia, zezwolenia wydaje marszałek województwa w imieniu...

(Senator Janusz Sepioł: ...uchwała zarządu...)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Szanowni Państwo, proszę o uporządkowanie dyskusji.

Pan senator Sepioł.

Bardzo proszę.

Senator Janusz Sepioł:

...marszałek podpisuje decyzję po podjęciu uchwały zarządu. Tymczasem w tej ustawie decyzja należy do marszałka, on jest organem stanowiącym, nie zarząd. To jest istotna sprawa.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

On jest tu organem ustanowionym. Tak jak starosta w przypadku rejestracji pojazdów, tak marszałek województwa jest tu organem ustanowionym do tego, żeby wydawać decyzje co do określonych uprawnień. Jest to świadoma decyzja, on jest tym organem, który będzie to robił.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Sprawa wyjaśniona. Tak?

(Senator Janusz Sepioł: ...dobrze, bo to jest zmiana ustrojowa.)

Tak, zmiana ustrojowa, ale zmiana świadoma.

(Głos z sali: Zmiana kompetencji.)

Kto jeszcze z panów senatorów chciałby o coś spytać? Nikt.

Czy ktoś z panów senatorów chciałby zgłosić jakieś poprawki do tej ustawy? Widzę, że nie ma takiej potrzeby.

Szanowni Państwo, mamy taką oto sytuację. Mamy listę propozycji poprawek, które – jak zawsze – przygotowało Biuro Legislacyjne, mamy też poprawki, które zapowiedział w swym wystąpieniu pan minister. Pan minister przekazał je na moje ręce i panowie senatorowie też je w swoich rękach dzierżą, jak sądzę. Tak?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To proszę rozdać, Panie Emilu.

Pan senator przewodniczący Jurcewicz ma w związku z tym pytanie.

Bardzo proszę.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Mam pytanie. W procedurze uchwalania ustawy zapewne prowadzone były uzgodnienia z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Z tego, co słyszałem, w trakcie prac Sejmu pewne elementy – powiem delikatnie, właściwie zapożyczę to określenie – w sposób znaczący zostały w ustawie zmienione.

Pytanie jest takie. Na ile uchwalona przez Sejm ustawa uwzględnia opinię Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego? Jeżeli w wyniku prac sejmowych wspólne stanowisko ustalone z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego zostało zmienione, to z tego, co rozumiem, część poprawek ministerstwa, które zostały nam przekazane, zmierza do podtrzymania wspólnych uzgodnień. Jeżeli jest inaczej, to prosiłbym o krótki komentarz, dotyczący zmian, które zostały wprowadzone w Sejmie, a – jak sądzę – nie uzyskały opinii strony samorządowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

To jest pewien problem, powiedziałbym, funkcjonalny, bo trudno na bieżąco co do każdej zmiany uzyskiwać opinię organu, który opiniował całość na początku. Może obecność przedstawicieli...

Bardzo proszę, pan minister.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Radosław Stępień:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Otóż rzeczywiście mamy pozytywną opinię Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego dotyczącą projektu ustawy. Rozumiem troskę o uzgodnienie ze stroną samorządową przepisów, szczególnie tych, które dotyczą praw i obowiązków samorządu, zasad funkcjonowania czy zasad finansowania. Naszym zdaniem postulowany zakres zmian nie zawiera takich ingerencji, które pociągałyby za sobą konieczność pozyskiwania dodatkowej opinii. Dlatego też uważamy, że pierwotna pozytywna opinia do projektu ustawy jest wystarczająca. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Nie ma więcej pytań.

Jeszcze pan Adrian Furgalski.

Bardzo proszę.

Dyrektor w Zespole Doradców Gospodarczych „Tor”
Adrian Furgalski:

Dzień dobry.

Adrian Furgalski, Zespół Doradców Gospodarczych „Tor”.

Ja chciałbym zabrać głos na temat tej ustawy w związku z opinią, którą przygotowałem wspólnie z byłym ministrem transportu Tadeuszem Syryjczykiem do tej ustawy, dlatego że – tak jak na wstępie zauważył pan przewodniczący – wersja rządowa to jest zupełnie co innego niż to, nad czym w tej chwili pochyla się Senat. Zaszły tu dosyć istotne zmiany, które według mojej informacji nie były konsultowane z samorządem, a powinny być, bo mają fundamentalne znaczenie.

Pierwsza sprawa dotyczy art. 18 w wersji rządowej. Choć rozporządzenie unijne przyznawało państwu członkowskiemu prawo do wprowadzenia tak zwanego prawa wyłącznego, to rząd polski zdecydował się z tego nie korzystać, i krótki artykuł, art. 18 stanowił, że operatorowi nie przyznaje się prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu nr 1370. W trakcie prac podkomisji ten punkt został wykreślony i zostało wprowadzone nowe pojęcie, pojęcie wnioskovania przez przewoźnika o udzielenie tak zwanego otwartego dostępu do wykonywania przewozów na określonej linii. W naszym przekonaniu dochodzi tu do istotnego ograniczenia swobody prowadzenia działalności gospodarczej, do likwidacji obowiązku, a nawet zachęt do wybierania przewoźników w formie przetargu publicznego. Prowadzi to do zlecenia wykonywania każdego przewozu kolejowego w trybie z wolnej ręki.

To, co jest w rozporządzeniu... Tam jest mowa o podmiocie wewnętrznym, o niewielkim zleceniu. Zadam pytanie na przykładzie bliskiego panu przewodniczącemu województwa, województwa kujawsko-pomorskiego, które ogłosiło przetarg na wykonywanie przez dziesięć lat przewozów regionalnych i przygotowało na to 700 milionów zł. Przewozy Regionalne zaproponowały kwotę 900 milionów zł. Pytanie, czy pod rządami tej ustawy może przyjść jakiś przewoźnik i powiedzieć do marszałka: Panie Marszałku, nie musi pan zwiększać budżetu, ja panu to zrobię za 700 milionów zł w drodze przydzielenia realizacji tej usługi. W naszym przekonaniu takie rozmowy mogą się czasem skończyć jakąś propozycją dla marszałka czy dla organizatora transportu publicznego.

W naszym przekonaniu organizowanie transportu bez przetargów, bez konkurencji będzie znacznie droższe. W tej chwili nie mamy planów transportowych, nie ma też analiz zapotrzebowania społecznego na wykonywanie usług przewozowych, w tym także kolejowych. W tej sytuacji nie ma do końca rozeznania, na której linii kolejowej przewozy są zdecydowanie deficytowe, a na której deficytowe być nie muszą. Konkurencja pokazywałaby, że na danej linii niekoniecznie trzeba dopłacać do przewozów. Jednak – tak jak powiedziałem – ustawa nawet nie zachęca do tego, żeby korzystać z przetargów, więc może dojść do tego, że będziemy niepotrzebnie dopłacać do wszystkich połączeń.

Użyję kolejnego przykładu. Wszyscy wiemy, nie ma się co oszukiwać, choć wszyscy zaprzeczają, że podejmowana jest jakaś próba uregulowania – różnie się to określa – wojny, konkurencji, dzikiej konkurencji między Przewozami Regionalnymi a Intercity i jest dążenie do tego, żeby ograniczyć konkurencję w postaci pociągów InterRegio. Cały czas przekonywano, że aby nie zmarnować pieniędzy publicznych, konkurencja kolejowa w Polsce powinna istnieć nie na rynku pomiędzy istniejącymi przewoźnikami, ale o rynek. A jak o rynek? W przetargach. W tej chwili tego też nie

ma, bo ustawa nie przewiduje obowiązku organizowania przetargów w zależności na przykład, tak można to było zapisać, od wartości zamówienia.

Przyjmijmy, że daną trasę kolejową obsługują pociągi spółki Intercity, ale jest też ochota ze strony spółki Przewozy Regionalne uruchomienia tam pociągów InterRegio. Zgodnie z tym, czego w rządowym projekcie nie było, a co zostało dopisane w podkomisji w Sejmie – oczywiście przyjmujemy, że przewozy pociągami InterRegio będą wykonywane na zasadach komercyjnych, a pociąg spółki Intercity, na przykład TLK, będzie jechał na podstawie dziesięcioletniej umowy zawartej z ministrem infrastruktury – prawo otwartego dostępu może być ograniczone czy w ogóle wykluczone przez Urząd Transportu Kolejowego, jeżeli przewoźnik niedotowany wpłynie w znaczący sposób – przy okazji pytanie: co to znaczy? – na pozycję ekonomiczną dotowanego, a więc Intercity.

Jeśli był zamiar ograniczenia konkurencji ze strony pociągów InterRegio, to się to nie uda, ale będziemy mieli do czynienia z tym, o czym już powiedziałem, z marnowaniem pieniędzy. Pociągi InterRegio będą po prostu wpisane do umów z marszałkami i będą dotowane na przykład w kilku procentach, w związku z tym nie będzie możliwości ograniczenia. Gdyby jednak inny przewoźnik, niemający możliwości, bo niebędący, tak jak Przewozy Regionalne, podmiotem wewnętrznym, podmiotem należącym do marszałków, zdecydował się świadczyć w Polsce usługi na zasadach komercyjnych, to nie będzie mógł tego robić – tak wynika z naszej analizy – ponieważ nie będzie przetargów, w których mógłby być wyłoniony, a jeśli zdecyduje się uruchomić taką usługę bez przetargów, to może się pojawić wielokrotna bariera w dostępie do świadczenia usług na terenie Polski i może to być dyskusyjne z punktu widzenia prawa Unii Europejskiej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Czy pan minister mógłby się odnieść do tych uwag?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Radosław Stępień:**

Ja poproszę pana dyrektora Mikiela o krótkie scharakteryzowanie, proceduralne przedstawienie relacji pomiędzy sposobem wyłaniania i funkcją przetargu. Jeśli zaś chodzi o to, o czym dyskutowaliśmy także na spotkaniu kierownictwa resortu, to nie chodziło nam, broń Boże, o tworzenie sytuacji monopolu czy quasi-monopolu ani o tworzenie sytuacji, w której podstawą – pojawiła tu się taka sugestia – stanie się swobodna decyzja, z wolnej ręki. Poproszę pana dyrektora o wyjaśnienie różnic proceduralnych.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Proszę, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Postaram się krótko odnieść do tych kwestii, które zostały tu poruszone. Kwestia pierwsza, która została tu wspomniana, to przyznawanie prawa wyłącznego. Otóż chcę wyjaśnić, że to nie jest kwestia umożliwienia na mocy ustawy przyznawania w Polsce praw wyłącznych, gdyż prawo to wynika wprost z rozporządzenia unijnego i państwo członkowskie generalnie nie ma tu możliwości decyzyjnych. W trakcie prac rządowych był przepis, który wprowadzał zakaz, ale w trakcie prac sejmowych komisja sejmowa, posłowie, mając na uwadze przede wszystkim interes jednostek samorządu terytorialnego, które mają dbać o wysokość wydatkowanych środków, zwrócili uwagę na to, że powinny one mieć możliwość ochrony swoich linii użyteczności publicznej, a więc tych linii, które będą wzajemnie organizować. To jest norma wynikająca wprost z rozporządzenia.

Jedyne, co zrobiono w ustawie, to tak naprawdę doprecyzowano zakres prawa wyłącznego, a więc uznano, że ma być stosowane prawo wyłączne, ale musi być do tego plan transportowy. Bez planu transportowego jednostka samorządu terytorialnego nie będzie mogła przyznawać praw wyłącznych. Są to instrumenty, które mają ograniczyć swobodę przyznawania praw wyłącznych.

Chciałbym przywołać jedno zdanie z preambuły do rozporządzenia unijnego. Proszę posłuchać. Celem niniejszego rozporządzenia nie jest kontynuacja otwierania rynku usług w sektorze przewozów kolejowych, lecz ustanawianie ram prawnych dla przyznawania rekompensat lub wyłącznych praw do umów o świadczenie usług publicznych. Wydaje się, że jest to dosyć istotna kwestia.

Kolejna sprawa. My nie ograniczamy możliwości, zwłaszcza w transporcie kolejowym, bo do tych kwestii odniósł się pan Furgalski, nie zamykamy, nie powodujemy tego, że w transporcie kolejowym będzie obowiązywało tylko bezpośrednio przyznawanie. Otóż nie. Ustawa przewiduje wiele innych możliwości, przewiduje tryb z prawa zamówień publicznych czy umowę w trybie koncesji. To ma należeć do organizatora, to on powinien podejmować decyzje.

Proszę państwa, mamy przykłady takich sytuacji, może nie w transporcie kolejowym, ale jest przykład komunikacji miejskiej w Warszawie, w dużym mieście, które ma swój zakład komunikacji miejskiej, a mimo wszystko otwiera ten rynek i część linii udostępnia innym przewoźnikom, przewoźnikom komercyjnym, dbając przede wszystkim o niższe ceny za usługi przewozowe. Taką samą tendencję przewidujemy w transporcie kolejowym. Tak że nie chodzi o to, żeby zamykać rynek przewozów kolejowych.

Szalenie ważną kwestią w tym zakresie jest plan transportowy, który ma określać zasady użyteczności, ma określać to, w jakim trybie organizator zamierza zlecać wykonywanie przewozów użyteczności publicznej, czy będzie się to odbywało bezpośrednio, czy będzie to tryb z prawa zamówień publicznych. Plany transportowe, tak jak plany zagospodarowania przestrzennego, będą podlegały konsultacjom społecznym. Każdy zainteresowany będzie miał możliwość uczestniczenia w tworzeniu planów transportowych. W związku z tym wydaje mi się, że zarzuty, które pan podniósł, są nieuzasadnione. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Dyrektorze.

Teraz pan senator Jurcewicz, a potem pan Adrian Furgalski.

Proszę.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Ja mam pytanie, które nasunęły mi udzielone odpowiedzi. Z jakich powodów, na skutek jakiego wniosku zostało to określone ilościowo i objęte są tym miasta liczące powyżej pięćdziesięciu tysięcy mieszkańców, czyli miasta, tak to nazwę, prezydencie? Dlaczego o to pytam? Dlatego że powiaty przejmują na przykład spółki PKS. Jest taka tendencja, pojawiło się to w czasie rozmów z przedstawicielami Ministerstwa Skarbu Państwa podczas posiedzenia Komisji Gospodarki Narodowej. Proszę zauważyć, że to jest poważne działanie samorządu, on przejmuje PKS, a z tego jest wyłączony. Jeżeli można, to prosiłbym o dwa zdania komentarza. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, pan Adrian Furgalski.

**Dyrektor w Zespole Doradców Gospodarczych „Tor”
Adrian Furgalski:**

Ja powtórzę to, co powiedziałem. Ja nie występowałem przeciwko prawu wyłącznemu i wiem, że ono jest zapisane w rozporządzeniu nr 1370, chociaż z doświadczeń światowych wynika, że bardziej przydaje się ono w transporcie metropolii, gdzie jest zagęszczenie linii autobusowych, mikrobusowych i transportu kolejowego. Pozostaje pytanie, czy jeśli już decydujemy się przyznawać prawo wyłączne w odniesieniu do każdego rodzaju transportu, to nie powinno to następować jednak po wcześniej przeprowadzonym przetargu. Skąd, jeśli nie z rynku, organizator transportu będzie wiedział, że 100 milionów za organizację danej usługi to jest dużo czy mało, dużo za dużo, czy może za mało? Tego dotyczyła nasza uwaga. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze pytania ze strony panów senatorów? Nie ma.

Panie Ministrze, to bardzo proszę. Z tego, co rozumiem, wypowie się pan dyrektor. Tak?

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Radosław Stepień: Tak, poproszę pana dyrektora.*)

Bardzo proszę.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

Dziękuję bardzo.

Jeśli chodzi o plany transportowe i liczbę jednostek samorządu terytorialnego, które z mocy ustawy będą miały obowiązek ustanowienia planów transportowych, to

chciałabym zauważyć, że w projekcie rządowym, który trafił do Sejmu, wpisany był obowiązek dla pewnych organizatorów, a więc gmin czy powiatów, które zamieszkuje określona liczba mieszkańców, przygotowania planów transportowych. W trakcie prac sejmowych uznano, że być może ten obowiązek powinien dotyczyć tylko tych jednostek samorządu terytorialnego, które będą miały zamiar tworzenia linii użyteczności publicznej, organizowania linii użyteczności publicznej. Z opracowaniem planu transportowego wiązą się określone koszty. Dlatego uznano, że powinno to dotyczyć tylko dużych miast, dużych gmin i dużych powiatów czy związków, które są tworzone, jak chociażby przywoływany wcześniej KZK GOP. Z tych powodów uznano, że ustawowy obowiązek powinien dotyczyć tylko dużych podmiotów.

Jednocześnie ustawa przewiduje wiele innych instrumentów, chociażby wspomniane przeze mnie prawo wyłączne. Jeżeli dany organizator będzie chciał je ustanowić, to będzie musiał mieć przygotowany plan transportowy. Bez tego nie będzie mógł przyznawać prawa wyłącznego. W planie transportowym musi się znaleźć analiza celowości ustanowienia prawa wyłącznego, a więc jest to element, który ma maksymalnie ograniczyć swobodę przyznawania prawa wyłącznego.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Nie ma innych wniosków, uwag? Nie ma.

Przechodzimy zatem do głosowania. Najpierw będziemy głosowali nad poprawkami, których propozycje przygotowało Biuro Legislacyjne, a potem nad propozycjami pana ministra, a jeśli będą się one ze sobą pokrywały, bo taka sytuacja też może się zdarzyć, to je ominiemy. Tak? Dobrze.

Szanowni Państwo, w uwagach Biura Legislacyjnego w punkcie drugim jest propozycja skreślenia w art. 72 pktów 8 i 10.

Czy jest na to zgoda ze strony ministerstwa? Nie ma uwag.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (15)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję bardzo.

Stwierdzam, że poprawka została przyjęta.

W punkcie trzecim analizy Biura Legislacyjnego proponuje się, aby w art. 72 w pktcie 11 w lit. b lit. e oznaczyć jako lit. f.

Jest zgoda ministerstwa. Nie ma pytań.

Kto z panów, z państwa senatorów – przepraszam panią senator – jest za przyjęciem tej poprawki? (15)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję.

Poprawka została przyjęta.

W punkcie czwartym nie było żadnej propozycji poprawki. Tak?

Przechodzimy zatem do poprawek redakcyjnych i doprecyzowujących.

Może zapytam tak generalnie, czy państwo macie pozytywny stosunek do propozycji poprawek redakcyjnych i doprecyzowujących, które przygotowało Biuro Legislacyjne. Nie ma uwag, w związku z tym nie będę pytał o każdą z osobna.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ja oczywiście przejmuję te poprawki, podobnie jak poprzednie.

Czy państwo senatorowie zgadzają się, abyśmy nad tymi poprawkami głosowali łącznie?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Możemy tak zrobić, Panie Mecenasiu. Tak?

Dobrze. Państwo senatorowie się zgadzają.

Kto z państwa jest za przyjęciem poprawek o charakterze redakcyjnym i doprecyzowującym, których propozycje przedstawiło Biuro Legislacyjne, zawartych w zestawieniu w punktach od pierwszego do trzynastego? (15)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję bardzo.

Stwierdzam przyjęcie wszystkich poprawek redakcyjnych i doprecyzowujących, których propozycje przygotowało Biuro Legislacyjne.

Teraz, Panie Ministrze, kolejna grupa poprawek. Z tego, co rozumiem, pan dyrektor będzie tu osobą wiodącą. Tak? Dobrze. Będę również pytał pana mecenasa i oczywiście państwa senatorów o ewentualne opinie.

Państwo senatorowie macie przed sobą to zestawienie. Tak? Wszyscy je otrzymali?

(Głos z sali: Tak.)

Ono jest zatytułowane „Poprawki do ustawy z dnia 26 listopada 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (druki nr 2916 i 3545)”.

Poprawka pierwsza.

Proszę, Panie Dyrektorze.

Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego w Ministerstwie Infrastruktury

Piotr Mikiel:

Dziękuję bardzo.

W art. 3 w ust. 1 w pkt 7 kropkę należy zastąpić przecinkiem i dodać nowy punkt w brzmieniu: rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie nr 2006/2004.

Jutro ma zostać ogłoszone nowe rozporządzenie o prawach pasażera. Ponieważ w projekcie ustawy odwołujemy się do praw pasażerów w transporcie kolejowym, zasadne byłoby odwołanie się także do tego rozporządzenia.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Biuro Legislacyjne?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Momencik. Biuro Legislacyjne nie ma uwag. Tak?

Rozumiem.

Pan senator Iwan.

Bardzo proszę.

Senator Stanisław Iwan:

W dostarczonym nam dokumencie jest napisane „zastąpić średnikiem”, a pan dyrektor był uprzejmy powiedzieć „zastąpić przecinkiem”. Zwracam na to uwagę, bo my już mamy pewne doświadczenia, wiemy, że coś takiego może znacząco wpłynąć na stanowione prawo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Tak, spowodować ponowne pojawienie się ustawy w Senacie. Na poprzednim posiedzeniu mieliśmy taki przypadek.

Panie Mecenasiu, nie ma uwag. Tak? Nie ma.

Zatem ja przejmuję tę poprawkę.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawki pierwszej? (15)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję.

Poprawka została zaaprobowana.

Poprawka druga.

Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

W art. 4 w ust. 1 w pkt 8 wyrazy „na liniach określonych w umowie” należy zastąpić wyrazami „na linii komunikacyjnej określonej w umowie”. Poprawka ta ma charakter doprecyzowujący, jest to uwaga czysto redakcyjna.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Co na to pan mecenas? Nie ma uwag.

Nie ma też uwag ze strony państwa senatorów.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki, którą przejmuję? (15)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał (0)

Dziękuję.

Zatem poprawka została zaaprobowana.

Teraz poprawka trzecia, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

W art. 7 w ust. 1 w pkt 1 w lit. b po wyrazach „w gminnych przewozach pasażerskich” należy dodać wyrazy „na obszarze gmin, które zawarły porozumienie”; w pkt 2 po wyrazach „sieci komunikacyjnej” należy dodać wyrazy „w gminnych

przewozach pasażerskich”; w pktcie 3 w lit. b po wyrazach „w powiatowych przewozach pasażerskich” należy dodać wyrazy „na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie”; w pktcie 4 po wyrazach „sieci komunikacyjnej” należy dodać wyrazy „w powiatowych przewozach pasażerskich”; w pktcie 5 w lit. b należy nadać nowe brzmienie „właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich” i w pktcie 5 w lit. c po wyrazach „w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich” należy dodać wyrazy „na obszarze województw, które zawarły porozumienie”. Przepisowi w ust. 2 należy nadać brzmienie: „jeżeli inny organizator byłby właściwy ze względu na obszar działania, a inny ze względu na zasięg przewozów, to właściwym organizatorem jest organizator, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. b, pkt 2, 3 lit. b albo pkt 4”.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Czy to nie powinny być odrębne poprawki? Można je zgłosić jako jedną? Nie ma pan uwag, Panie Mecenasiu? Nie ma.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawki zawartej w punkcie trzecim zestawienia? (15)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję.

Zatem poprawka czwarta, Panie Dyrektorze.

Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego

w Ministerstwie Infrastruktury

Piotr Mikiel:

Dziękuję.

Poprawka czwarta. W art. 15 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w ust. 1 pkt 6, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego”.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Poprawka redakcyjna?

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego w Ministerstwie Infrastruktury

Piotr Mikiel: Tak jest, redakcyjna.)

Rozumiem.

Panie Mecenasiu? Nie ma uwag.

Państwo senatorowie też nie mają uwag.

Zatem głosujemy.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawki czwartej, którą ja przejąłem? (15)

Kto jest przeciwny? (0)
Kto się wstrzymał? (0)
Poprawka została przyjęta.
Teraz poprawka piąta.
Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

Dziękuję bardzo.

Poprawka piąta. W art. 21 lit. a: w ust. 4 należy dodać zdanie drugie w brzmieniu „przepisu nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100% udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego”. Lit. b: w ust. 9 pkt 1 należy nadać brzmienie „ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych, z wyłączeniem art. 35”. Poprawka ma charakter doprecyzowujący.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.
Panie Mecenasiu? Nie ma uwag.
Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem tej poprawki, którą przejmuję? (15)
Kto jest przeciwny? (0)
Kto się wstrzymał? (0)
Dziękuję.
Zatem poprawka szósta.
Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

Dziękuję bardzo.

W art. 24 ust. 6 należy nadać brzmienie: prawo wyłączne, o którym mowa w rozporządzeniu nr 1370/2007, może być przyznane w ramach umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli jest określone w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora. Chodzi o redakcję zapisu. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.
Nie ma uwag, Panie Mecenasiu? Nie ma.
Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawki szóstej, którą przejmuję? (15)
Kto jest przeciwny? (0)
Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję.
Poprawka została przyjęta.
Poprawka siódma.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

W art. 34 w ust. 7 pkt 2 należy nadać brzmienie: zrzeczenia się wykonywania przewozu przez przedsiębiorcę, któremu potwierdzenie zostało wydane i wydania decyzji o jego wygaśnięciu. Poprawka ma charakter doprecyzowujący.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Mecenasiu? Nie ma uwag legislacyjnych.
Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawki siódmej, którą przejmuję? (15)
Kto jest przeciwny? (0)
Kto się wstrzymał? (0)
Dziękuję.
Stwierdzam przyjęcie tej poprawki.
Poprawka ósma.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

W art. 65 w pkt 10 w zakresie art. 34 w ust. 1 po wyrazach „regularne przewozy osób” należy dodać wyrazy „w transporcie drogowym”. Chodzi o doprecyzowanie przepisu.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Rozumiem.
Nie ma uwag ze strony Biura Legislacyjnego? Nie ma.
Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawki ósmej, którą przejmuję? (15)
Kto jest przeciwny? (0)
Kto się wstrzymał? (0)
Dziękuję.
Poprawka została przyjęta.
Poprawka dziewiąta.
Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

W art. 72 po pkt 7 należy dodać pkt 7a w brzmieniu: w art. 46 w ust. 1 w pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie „wydania zezwolenia, zmiany zezwolenia, przedłuże-

nia ważności zezwolenia, wydania wypisu z zezwolenia, wydania wtórnika zezwolenia na wykonywanie przewozu regularnego specjalnego, przewozu wahadłowego lub przewozu okazjonalnego”. Jest to konsekwencja przyjęcia zmian w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Biuro Legislacyjne nie ma uwag? Nie ma.

Państwo senatorowie też nie mają uwag.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawki dziewiątej, którą przejmuję? (14)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję.

Poprawka została zaaprobowana.

Teraz poprawka dziesiąta do art. 73.

Bardzo proszę.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

W art. 73a w pkt 8 art. 28t ust. 3 pkt 4 otrzymuje brzmienie „zrzeczenia się wykonywania przewozu przez przewoźnika, któremu decyzja została wydana i wydania decyzji o jej wygaśnięciu”, art. 28z ust. 2 otrzymuje brzmienie „zarządca, w ramach wolnej przepustowości infrastruktury, uwzględnia wnioski i określa szczegóły wykonania przewozu w umowie o udostępnienie infrastruktury kolejowej”. W pkt 9 w lit. a w zakresie dodanego art. 29 ust. 1c zdanie drugie otrzymuje brzmienie „w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych zarządca zawiera umowę o udostępnienie infrastruktury z przewoźnikiem kolejowym, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu albo uwzględniono jego wniosek na wykonywanie przewozu okazjonalnego”, a w zakresie dodanego w art. 29 ust. 1d pkt 3 otrzymuje brzmienie „uwzględnionego wniosku na wykonanie przewozu okazjonalnego”. I kolejny element. Przepisowi w pkt 12 należy nadać brzmienie: w art. 33 ust. 4a otrzymuje brzmienie „Zarządca może stosować minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej. Minimalną stawkę stosuje się na jednakowych zasadach wobec wszystkich przewoźników kolejowych osób za korzystanie z infrastruktury kolejowej związane z działalnością wykonywaną zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych”. Poprawki mają charakter doprecyzowujący.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Biuro Legislacyjne?

Bardzo proszę, Panie Mecenasiu.

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

Ja może tylko dodam, że te zmiany nie wiążą się ze sobą merytorycznie, w związku z tym zostaną zapisane jako odrębne poprawki, ale nie budzą one wątpliwości legislacyjnych.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Rozumiem. Dziękuję.

Czy jest zgoda, aby głosować nad nimi łącznie? Jest zgoda.

Pan senator Sepioł.

Bardzo proszę.

Senator Janusz Sepioł:

Ja tylko chciałbym zwrócić uwagę na to, że teraz przystępujemy do głosowania nad grupą poprawek, które zmieniają terminy. Szczerze mówiąc, dla mnie nie jest jasne to, dlaczego opóźniamy wejście w życie wszystkich...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To jest cały blok poprawek. Chciałbym tylko zwrócić na to uwagę.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

W poprawce dziesiątej nie było jeszcze...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, ale pan mecenas powiedział, że trzeba będzie je rozpisać odrębnie. Ja zaproponowałem, abyśmy głosowali nad nimi łącznie, a zadanie ich rozpisania pozostawilibyśmy Biuru Legislacyjnemu. Tak? Jest na to zgoda? Nie ma sprzeciwu.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawek, które przedstawione są w punkcie dziesiątym zmian zaproponowanych przez ministerstwo? Ja je oczywiście przejmuję. (15)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję.

Poprawki zostały przyjęte.

Bardzo proszę, ponieważ to jest merytoryczna zmiana. Chodzi tu o...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, o przesunięciu o rok wejścia w życie ustawy.

(Głos z sali: Ale nie tylko.)

Nie tylko. Tak?

Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

Dziękuję bardzo.

Tak naprawdę to chodzi o poprawki jedenastą i dwunastą, które są konsekwencją wprowadzenia poprawki siedemnastej, związanej z terminem wejścia w życie ustawy. Mając na uwadze fakt, że nie uda się sprawić, aby ustawa weszła w życie z dniem 1 stycznia, istnieje konieczność przesunięcia terminu jej wejścia w życie. Został zaproponowany termin 1 marca, ale są pewne kwestie, związane z przepisami przejściowymi, dotyczące zwłaszcza trybu i warunków wydawania zezwoleń w transporcie drogowym, wydawanych na okres pięciu lat, dotyczące ulg czy też przepisy użyteczności publicznej, które mogą wejść w życie tylko z początkiem roku budżetowego. W związku z tym musieliśmy przesunąć wejście w życie tych przepisów o cały rok, stąd przesunięcie odpowiednio z roku 2015 na rok 2016 wejścia w życie kolejnych przepisów.

(*Senator Janusz Sepioł: Czy Sejm przetrzymał tę ustawę?*)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Chodzi o powody, dla których to zrobiono.
Proszę bardzo.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

Wynika to z przedłużenia się prac. Przedłużyły się prace nad ustawą, w związku z tym nie damy rady, nie jest możliwe, aby z dniem 1 stycznia wszedł w życie cały system. Ustawa wejdzie w życie dwa miesiące później, ale wprowadzenie całego systemu w transporcie drogowym musi zostać o rok opóźnione.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Pan mecenas nie ma uwag.

Czy jest zgoda na to, abyśmy nad tymi poprawkami głosowali łącznie? Jest zgoda, nie ma sprzeciwu.

(*Głos z sali: Tak.*)

Poprawki jedenasta, dwunasta i siedemnasta.

Ja przejmuję te poprawki.

Kto z państwa senatorów jest za ich przyjęciem? (15)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję.

Poprawki jedenasta, dwunasta i siedemnasta zostały przyjęte.

Teraz poprawka trzynasta.

Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

W art. 81 ust. 1 należy nadać brzmienie: „Organizator publicznego transportu zbiorowego wydaje zaświadczenie na wykonywanie publicznego transportu zbiorowe-

go podmiotowi, który zawarł umowę na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym przed dniem wejścia w życie ustawy. Zaświadczenie wydaje się przed dniem wygaśnięcia zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, na okres ważności umowy”. Jest to doprecyzowanie przepisu.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Biuro Legislacyjne nie ma uwag.

Ja przejmuję tę poprawkę.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawki trzynastej? Bardzo proszę. (16)

Kto się wstrzymał? (0)

Kto jest przeciwny? (0)

Dziękuję bardzo.

Teraz poprawki czternasta, piętnasta i szesnasta.

Bardzo proszę.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

Dziękuję bardzo.

Nad tymi poprawkami też można głosować łącznie. One są konsekwencją zmiany terminu wejścia w życie ustawy, a związane są między innymi z przygotowaniem planów transportowych. Tu również istnieje konieczność przesunięcia terminu wejścia w życie przepisów.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Rozumiem.

Biuro Legislacyjne nie ma uwag? Nie ma.

Przejmuję te poprawki.

Jeżeli państwo nie wyrażacie sprzeciwu, to poddam je pod głosowanie łącznie. Głosów sprzeciwu nie słyszę.

Głosujemy nad poprawkami czternastą, piętnastą i szesnastą. Ja je przejmuję.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem tych trzech poprawek? (16)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję.

Przechodzimy do głosowania nad całością ustawy wraz z przyjętymi poprawkami.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego w Ministerstwie Infrastruktury

Piotr Mikiel: Jeśli można, tam jest jeszcze jedna strona...)

Jest jeszcze jedna strona?

(Głos z sali: Nie.)

(Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego w Ministerstwie Infrastruktury

Piotr Mikiel: Poprawki wynikające z prac nad ustawą o transporcie drogowym...)

Tak, tak, rzeczywiście.
Proszę.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
Piotr Mikiel:**

...i ustawą o VAT. Biuro Legislacyjne zwróciło tu uwagę na dwie sprawy, na wykreślenie przepisu w ustawie o transporcie drogowym i konsekwencje tego działania. Brakuje tu jeszcze zmiany w art. 72.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Tak.)

Chodzi o poprawkę pierwszą, bo pozostałe zostały uwzględnione przez Biuro Legislacyjne.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Chodzi jeszcze o tę jedną poprawkę...)

Tak jest. Chodzi o poprawkę pierwszą, która jest konsekwencją tych zmian w ustawie o transporcie drogowym.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Tak.

Czy pan mecenas z Biura Legislacyjnego chciałby coś dodać?

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

Nie, nie. Tak jak powiedział pan dyrektor, jest to konsekwencja przyjęcia dwóch poprawek, które zostały przedstawione w naszym zestawieniu wniosków. Chodzi o skorelowanie przepisów tej ustawy z przepisami przyjmowanych ustaw, które nowelizują ustawę o transporcie drogowym. Poprawka pierwsza niejako konsumuje zmiany wynikające z tamtych dwóch noweli.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Rozumiem.

Było wyjaśnienie Biura Legislacyjnego, było wyjaśnienie ministerstwa.

Czy są pytania ze strony państwa senatorów? Nie ma.

Ja przejmuję tę poprawkę.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawki pierwszej z drugiego zestawienia, przygotowanego przez Ministerstwo Infrastruktury, stanowiącej konsekwencję, tak jak powiedział pan mecenas, poprzednio przyjętych poprawek? (16)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję bardzo.

Poprawka została zaaprobowana przez połączone komisje.

Nie ma więcej uwag ze strony ministerstwa? Nie ma.

Zatem poddaję pod głosowanie ustawę wraz z przyjętymi poprawkami.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem ustawy wraz z przyjętymi poprawkami? (16)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję.

Połączone komisje przyjęły tę ustawę wraz z przyjętymi poprawkami.

Teraz tak patrzę, kto mógłby być senatorem sprawozdawcą.

(*Głos z sali:* Proponuję pana senatora Owczarka.)

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Pan senator Owczarek rezygnuje.

Kto z państwa senatorów się zgłosi? Pan senator Iwan?

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

(*Głos z sali:* ...tylko do pana przewodniczącego.)

A może senator Kogut?

(*Głos z sali:* Tak, senator Kogut.)

Może być. Tak? Dobrze. To kłaniamy się w stronę opozycji.

Czy jest sprzeciw wobec kandydatury pana senatora Koguta na sprawozdawcę?

Nie ma.

Zatem zamykamy ten punkt.

Szanowni Państwo, przechodzimy do pracy nad punktem drugim porządku obrad, to jest nad ustawą o kierujących pojazdami.

Panie Ministrze, znowu ma pan głos.

Bardzo proszę.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Radosław Stępień:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie!

Projekt dotyczący zmiany ustawy o kierujących pojazdami ma na celu podniesienie standardu tego dokumentu oraz uprawnienia do poruszania się po drogach. Przede wszystkim chcieliśmy zwrócić uwagę na grupę kierowców młodocianych, na grupę kierowców pomiędzy osiemnastym a dwudziestym czwartym rokiem życia. Osoby należące do tej grupy wiekowej w statystykach są niestety sprawcami bardzo poważnych przestępstw i stanowią największe zagrożenie na drogach. Chcieliśmy zwrócić uwagę również na to, że uzyskiwanie prawa jazdy nie powinno odbywać się jednorazowo, a powinno odbywać się w taki sposób, aby można było pierwsze dwa lata funkcjonowania nowego kierowcy zarówno kontrolować, jak i narzucać mu pewien model doskonalenia. Konieczność narzucania pewnego modelu doskonalenia wynika również z doświadczeń i statystyk Policji.

Następna sprawa to określenie uprawnień do kierowania pojazdami czterokołowymi, tak zwanymi quadami, które w ostatnim czasie dosyć często możemy spotkać na drogach. Nie zawsze odbywa się to w sposób legalny, w niektórych przypadkach quadami poruszają się osoby niepełnoletnie, czasem osoby pełnoletnie, ale nieposiadające żadnych uprawnień, bądź też pojazdów tych używa się w sposób daleko odbiegający od podstawowych norm bezpieczeństwa.

Jeżeli chodzi o wprowadzenie administracyjnego okresu ważności wydawanych praw jazdy, to chcielibyśmy, aby ten tryb był maksymalnie uproszczony i nie niósł ze sobą nadmiernego obciążenia osoby uprawnionej.

Podczas prac nad projektem posłowie wprowadzili kilka zmian, dotyczą one na przykład możliwości prowadzenia przez ośrodek szkolenia kierowców szkolenia w powiecie, w którym jest on zarejestrowany oraz w powiecie ościennym. Kolejne sprawy to obowiązek informowania starosty o egzaminie wewnętrznym nałożony na kierownika ośrodka szkolenia kierowców, wprowadzenie dodatkowego warunku, niezbędnego do rozpoczęcia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców, w postaci obowiązku posiadania trzech lat praktyki w zakresie szkolenia kandydatów na kierowców jako instruktora nauki jazdy lub obowiązku zatrudnienia instruktora posiadającego takie doświadczenie. Następne sprawy to wprowadzenie szczegółowego wykazu dodatkowych wymagań dla ośrodka szkolenia kierowców starającego się o poświadczenie dodatkowych wymagań, dającego mu prawo między innymi do szkolenia instruktorów nauki jazdy, wprowadzenie nowych zaostrzonych wymagań dla instruktorów nauki jazdy, w tym obowiązku posiadania co najmniej trzyletniej praktyki w szkoleniu kandydatów na kierowców w zakresie prawa jazdy kategorii B w przypadku ubiegania się o uprawnienia do prowadzenia szkolenia w zakresie wyższych kategorii prawa jazdy. Bardzo ważne z punktu widzenia powszechnej edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest wprowadzenie obowiązku odbywania zajęć pozwalających na uzyskanie karty rowerowej przez wszystkich uczniów szkół podstawowych. Będzie to oznaczało wprowadzenie bloku zajęć z zakresu przygotowania komunikacyjnego, przygotowania do uczestniczenia w ruchu. Dalej. Wprowadzenie w ramach pomocy merytorycznej możliwości udziału przedstawiciela wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego w prowadzonej przez starostę kontroli w ośrodkach szkolenia kandydatów na kierowców, wprowadzenie zasady powoływania przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego do komisji przetargowych rozstrzygających o zakupie pojazdów egzaminacyjnych przedstawicieli organizacji społecznych zrzeszających przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców.

Kolejne sprawy to wprowadzenie możliwości rejestracji przebiegu egzaminów innych niż na prawo jazdy kategorii B; wprowadzenie nowych zaostrzonych wymagań dla egzaminatorów, w tym obowiązku posiadania co najmniej trzyletniej praktyki w egzaminowaniu kandydatów na kierowców w zakresie prawa jazdy kategorii B w przypadku ubiegania się o uprawnienia do egzaminowania w zakresie pozostałych kategorii prawa jazdy; wprowadzenie w dwuletnim okresie próbnym dla kierowców, którzy po raz pierwszy uzyskali prawo jazdy, obowiązku ukończenia pomiędzy czwartym a ósmym miesiącem od dnia uzyskania prawa jazdy drugiego kursu do kształcącego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym; wprowadzenie obowiązku kierowania do ósmego miesiąca pojazdem oznaczonym zielonym liściem klonowym, chodzi o tak zwany zielony listek; wprowadzenie zakazu przekraczania prędkości 50 km/h na obszarze zabudowanym i 80 km/h poza obszarem zabudowanym; zakazu podejmowania przed upływem ósmego miesiąca pracy zarobkowej w charakterze kierowcy pojazdu określonego w prawie jazdy kategorii B; zakazu wykonywania przed upływem ósmego miesiąca działalności gospodarczej w charakterze kierowcy pojazdu określonego w prawie jazdy kategorii B.

Zmiany, o których tu mówimy, łącznie ze zmianą systemu uzyskiwania i gromadzenia punktów karnych za wykroczenia w ruchu drogowym – punkty te będą przyznawane kierowcy dopiero w przypadku uprawomocnienia się orzeczenia, za jednym

razem będzie można przyznać nie więcej niż dziesięć punktów – oraz wprowadzeniem do ustawy zasady wykonywania działalności gospodarczej przez przedsiębiorców prowadzących ośrodki doskonalenia techniki jazdy mają na celu doskonalenie umiejętności kierowców i w efekcie podwyższenie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W związku z uwagami Biura Legislacyjnego również przygotowaliśmy wiele zmian, które później zreferujemy. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

To zabrzmiało groźnie. Z tego, co rozumiem, przedstawicie państwo opinię do propozycji Biura Legislacyjnego. Tak? Czy oprócz tego macie państwo własne propozycje?

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

Panie Przewodniczący, mamy propozycje zapisów, które powstały na skutek uwag Biura Legislacyjnego, tak aby można było zniwelować te uwagi, ale mamy też parę propozycji dotyczących spraw, które umknęły chyba nam wszystkim, związanych z techniką legislacyjną, ponieważ po uchwaleniu tej ustawy znaleźliśmy troszeczkę więcej błędnych odesłań.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Szanowni Państwo, ponieważ czuję w przestrzeni potencjał, jeśli chodzi o dodatkowe poprawki, zresztą na nasze ręce zostało złożonych kilka propozycji, przynajmniej na moje, choć państwo senatorowie też chyba je otrzymali, proponuję następujący tryb postępowania. Proponuję, abyśmy najpierw odnieśli się do uwag, które przedstawiło Biuro Legislacyjne, a potem będzie możliwość zgłaszania innych poprawek. Wtedy już nieobciążeni obowiązkiem odnoszenia się do tego, co tu jest, będziemy mogli rozważyć ewentualne kolejne poprawki.

Czy jest zgoda na taki tryb procedowania? Na razie tak.

Jeśli wśród propozycji poprawek Biura Legislacyjnego znajdują się takie o charakterze redakcyjnym, to będę się starał poddawać je pod łączne głosowanie, oczywiście pod warunkiem, że będzie na to zgoda ze strony państwa senatorów.

Zatem bardzo proszę, Panie Mecenasiu, aby pan ewentualnie... A może tak. Zapytam jeszcze pana dyrektora, który będzie teraz wyrazicielem opinii pana ministra, czy zapoznał się ze wszystkimi propozycjami Biura Legislacyjnego, czy też musimy...

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

Możemy to zrobić na przykład w taki sposób. W tej chwili mógłby się pan odnieść do tych propozycji i te, które pan aprobejuje, moglibyśmy poddać głosowaniu, a na koniec zostawilibyśmy sobie te, co do których są wątpliwości czy uwagi ze strony pana dyrektora.

Panie Dyrektorze, jest pan gotów pracować w takim trybie?

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

Gdyby mógł pan przedstawić teraz opinię w stosunku do tych poprawek, które pan aprobuje i nad którymi nie ma potrzeby prowadzenia dalszej dyskusji, to byśmy o to prosili.

Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

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

Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo! Szanowni Państwo!

Z tego, co rozumiem, chodzi o część trzecią opinii, zatytułowaną „Uwagi szczegółowe”. Bez żadnej dyskusji aprobujemy uwagi drugą, trzecią, piątą, szóstą, ósmą, dziewiątą, dziesiątą, jedenastą, trzynastą i czternastą. Jeśli zaś chodzi o uwagi zawarte w części czwartej, to akceptujemy wszystkie z wyjątkiem drugiej i trzydziestej.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo za tę informację.

Zacznę może od tego, że bardzo bym prosił pana mecenasa o to, aby w przypadku gdy pańskim zdaniem poprawki mają charakter nie tylko redakcyjny, ale nieco szerszy, odniósł się pan do tych poprawek, informując o tym państwa senatorów, zaś te, które mają pańskim zdaniem charakter redakcyjny, pozostawił bez komentarza.

Czy jest zgoda na taki tryb przedstawiania poprawek? Nie ma sprzeciwu.

Zatem bardzo proszę, Panie Mecenasie.

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

Jeżeli chodzi o uwagę zawartą w punkcie pierwszym, jest to kwestia preredagowania przepisu określającego przedmiotowy zakres ustawy. Naszym zdaniem ten przepis nie określa zakresu w sposób precyzyjny, stąd ta propozycja.

Poprawka czwarta, która również nie znalazła akceptacji pana dyrektora, dotyczący art. 27 ust. 2...

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Mecenasie, ja proponuję, abyśmy może podeszli do tego w ten sposób. Czy wśród poprawek, które zostały zaaprobowane przez ministerstwo, tak to nazwijmy, są jakieś poprawki, które wymagają szczególnego wyjaśnienia z pana strony, czy też pańskim zdaniem w większości mają one charakter redakcyjny?

(Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: Wśród tych zaakceptowanych nie. Większość z nich...)

Rozumiem. Dobrze.

Gdyby zatem był pan uprzejmy powtórzyć numery tych poprawek, przywołać je, to poddałbym je łącznie pod głosowanie, jeżeli nie będzie sprzeciwu ze strony państwa senatorów.

Bardzo proszę.

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

Z części trzeciej opinii są to poprawki druga, trzecia, piąta, szósta, ósma, dziesiąta, jedenasta, trzynasta i czternasta, tyle że w uwadze czternastej nie ma propozycji poprawki, to jest tylko uwaga ogólna do przepisu przejściowego.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Wrócimy do tego. Dobrze?)

Jeżeli chodzi o poprawki zawarte w części czwartej, to wszystkie z wyjątkiem propozycji poprawek drugiej i trzydziestej.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dobrze.

Jest tu zgodność. Tak? Pan to śledził?

Bardzo proszę.

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

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to chciałbym zwrócić uwagę na to, że propozycja poprawki szóstej, którą my oczywiście akceptujemy, jest powiązana z propozycją poprawki trzydziestej, zawartą w części czwartej.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Tu jest wątpliwość, więc na razie wyłączymy to z głosowania. Dobrze? Wrócimy do tego i będziemy to wyjaśniać.

(Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz: ...tak, mamy tu propozycję zapisu.)

Dobrze.

Szanowni Państwo Senatorowie, ja jeszcze raz, formułując wniosek o głosowanie, powtórzę numery poprawek, do których odniesiemy się w takim trybie.

Panie Dyrektorze, proszę to śledzić. Panie Dyrektorze, uprzejmie proszę o śledzenie tego, co ja teraz będę mówił, bo przechodzimy do głosowania, a nie chciałbym mieć potem do czynienia z organami kontrolnymi, pan mecenas również.

Zatem tak. W zestawieniu, które przygotowało Biuro Legislacyjne, w punkcie oznaczonym rzymską trójką są to poprawka druga, poprawka trzecia, poprawka piąta, poprawka ósma, poprawka dziesiąta, poprawka jedenasta i poprawka trzynasta, a w punkcie oznaczonym rzymską czwórką wszystkie poprawki z wyjątkiem poprawek drugiej i trzydziestej, czyli poprawki pierwsza, trzecia, czwarta, piąta, szósta, siódma, ósma, dziewiąta, dziesiąta, jedenasta, dwunasta, trzynasta, czternasta, piętnasta, szesna-

sta, siedemnasta, osiemnasta, dziewiętnasta, dwudziesta, dwudziesta pierwsza, dwudziesta druga, dwudziesta trzecia, dwudziesta czwarta, dwudziesta piąta, dwudziesta szósta, dwudziesta siódma, dwudziesta ósma i dwudziesta dziewiąta. Tak?

(Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz: Zniknęła nam dziewiątka z części trzeciej, reszta jest OK.)

Momencik. Dziewiątka? Dobrze. To jeszcze poprawkę dziewiątą z części oznaczonej rzymską trójką dopisujemy do mojego wniosku. Ja przejmuję te poprawki.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem tych poprawek? (10)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję bardzo.

Zatem stwierdzam przyjęcie tych poprawek.

Teraz będziemy po kolei analizowali te propozycje, co do których nie było zgodności. Dobrze?

Propozycja poprawki pierwszej z części trzeciej opinii biura.

Bardzo proszę, najpierw Biuro Legislacyjne, potem ministerstwo.

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

Tak jak powiedziałem, jest to propozycja doprecyzowania przepisu określającego zakres przedmiotowy ustawy, chodzi o to, aby bardziej precyzyjnie oddawał on jej treść. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Bardzo proszę pana dyrektora.

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

Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo!

Pkt 4 w art. 1 w ust. 1 oczywiście można zapisać na wiele różnych czytelniejszych sposobów, co do tego biuro na pewno ma rację. Nie możemy jednak zgodzić się na to, żeby do zakresu przepisu w pkt 4 włączyć badania lekarskie. Punkt ten mówi o zasadach prowadzenia działalności w obszarze uzyskiwania uprawnień i badań psychologicznych, ustawa mówi tylko o prowadzeniu badań lekarskich, ale w żaden sposób nie stanowi prawa w obszarze prowadzenia działalności lekarskiej związanej z wykonywaniem tych badań. Badania lekarskie nie mogą być do tego punktu włączone, nie może tu być wymienione prowadzenie działalności w obszarze badań, bo po prostu ta ustawa tego nie reguluje.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Rozumiem.

Pan mecenas? Nie ma uwag.
Zatem propozycja poprawki pozostaje jako zapis w tym zestawieniu.
Teraz poprawka czwarta. Tak?
Bardzo proszę, Panie Mecenasiu.

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

Ja może wyjaśnię, skąd wzięła się wątpliwość biura. Chodzi o artykuł...
(*Przewodniczący Jan Wyrowiński: Art. 27.*)

Tak, art. 27 ust. 2 pkt 5 lit. b. Art. 27 w ust. 2 nakłada obowiązki na kierownika podmiotu innego niż wymieniony w ust. 1, a w ust. 1 tego przepisu jest mowa o kierowniku ośrodka szkolenia. W związku z tym – tak to rozumiem – w ust. 2 chodzi o kierownika podmiotu innego niż ośrodek szkolenia kierowców. A w pkt 5 w lit. b ust. 2, czyli tego przepisu, który nakłada obowiązki na kierownika podmiotu innego niż ośrodek szkolenia kierowców, mówi się o tym, że ten kierownik ma składać sprawozdania staroście w terminie czternastu dni od dnia, w którym zrezygnował z prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców. Wydaje nam się, że jest tu pewna sprzeczność, z jednej strony mówimy o kierowniku jednostki innej niż ośrodek szkolenia kierowców, z drugiej strony mówimy o składaniu sprawozdania przez podmiot, który zrezygnował z prowadzenia takiego ośrodka. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.
Proszę, Panie Dyrektorze.

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

Panie Przewodniczący, Szanowna Komisjo, po wyjaśnieniach pana mecenasa uznajemy tę poprawkę za zasadną.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.
Nie ma pytań.
Ja przejmuję tę poprawkę.
Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawki czwartej z części trzeciej? (10)
Kto jest przeciwny? (0)
Kto się wstrzymał? (0)
Dziękuję bardzo.
Poprawka została przyjęta.
Teraz poprawka szósta, która według pana dyrektora jest skorelowana z poprawką trzydziestą. Tak?

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

Panie Mecenasiu, bardzo proszę.

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

W tej uwadze nie ma żadnej propozycji poprawki, jest to kwestia ogólna. Chodzi o to, że w odniesieniu do wydawania poświadczeń potwierdzających spełnianie dodatkowych wymagań nie określa się formy prawnej tego poświadczenia ani kwestii związanych z możliwością odwoływania się, opłat za ten dokument itd. Te kwestie były uregulowane w pierwotnym przedłożeniu, w przedłożeniu rządowym, ale zostały usunięte z projektu ustawy podczas prac w Sejmie. W związku z tym w tej uwadze zapisałem, że gdyby komisja podjęła decyzję o uwzględnieniu wniosków zawartych w tej uwadze, to można by przywrócić tamte przepisy. Przed chwilą dostałem propozycję poprawek w tym zakresie, które przygotował pan minister.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Mamy tu novum w tym sensie, że to jest dodatkowa propozycja zmiany ze strony ministerstwa.

Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

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

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Faktycznie w przedłożeniu rządowym były szczegółowe ustalenia dotyczące wydawania poświadczenia, informacji zamieszczanych w poświadczeniu oraz trybu cofania poświadczenia. W ferworze prac legislacyjnych w Sejmie w trakcie generalnej przebudowy art. 31 – ponieważ do tej pory minister otrzymywał upoważnienie ustawowe do wydania szczegółowego rozporządzenia, a teraz większość zapisów trzeba było przenieść do ustawy, do art. 31 – najwyraźniej wszystkim nam pracującym dotychczas nad tą ustawą umknął brak tych trzech przepisów, które były pierwotnie w przedłożeniu rządowym. Wskazanie przez biuro tego niedopatrzenia – bardzo za to dziękujemy – jest wysoce zasadne. Dlatego na podstawie pierwotnego tekstu ustawy z przedłożenia rządowego przygotowaliśmy propozycje poprawek, które w tym materiale przekazanym biuru znalazły się są w pkt 2 jako trzy nowe ustępy w art. 31, ust. 2a, ust. 2b i ust. 2c, oraz ust. 5. To jest oczywiście nasza propozycja, żeby te normy dopisać w tym miejscu.

Ust. 2a brzmiałby: poświadczenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej w drodze decyzji administracyjnej starosta, o którym mowa w art. 28 ust. 3, po sprawdzeniu spełniania dodatkowych wymagań przez ośrodek szkolenia kierowców. Proponowany ust. 2b: starosta umieszcza informację o wydaniu poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań przez ośrodek szkolenia kierowców w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośro-

dek szkolenia kierowców. Nowy ust. 2c: starosta wydaje decyzję o cofnięciu poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań przez ośrodek szkolenia kierowców, jeżeli ośrodek szkolenia kierowców przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 1. Nowy ust. 5 brzmiałby w ten sposób: opłata, o której mowa w ust. 2a – czyli ta za wydanie poświadczenia – z wyjątkiem opłaty ewidencyjnej stanowi dochód powiatu. To byłaby kompleksowa propozycja, uwzględniająca tę uwagę Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, po raz kolejny okazał się potrzebny.

Szanowni Państwo Senatorowie, czy są pytania w związku z tą propozycją poprawki?

Pani senator...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

W ogóle?

(Głos z sali: To na później.)

Na później. Dobrze.

Nie ma pytań ani uwag.

Ja przejmuję tę poprawkę.

Kto z państwa senatorów jest za jej przyjęciem? (11)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję bardzo.

Zatem to głosowanie mamy za sobą.

W punkcie siódmym opinii też została zawarta uwaga ogólna. Prawda? Czy ona doprowadziła do powstania jakiejś konkretnej propozycji zmian? Nie, nie doprowadziła.

Czy pan mecenas mógłby się wypowiedzieć w tej sprawie?

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Maciej Telec:

Problem został tu szczegółowo opisany. Jest to kwestia użytego w ustawie określenia „wielokrotne naruszenie wymagań wynikających z ustawy”. To wielokrotne naruszenie przepisów ustawy jest przesłanką do odmowy wydawania decyzji administracyjnych na przykład w przedmiocie zakazu wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców albo doskonalenia techniki jazdy, skreślenia z ewidencji podmiotów, które są uprawnione do prowadzenia szkoleń podmiotów ubiegających się o uprawnienie do kierowania pojazdami.

Wydaje się, że ogólna przesłanka wielokrotnego naruszania przepisów może się narazić na zarzut przyznania staroście jako podmiotowi wydającemu te decyzje zbyt szerokiego zakresu uznania administracyjnego. W konsekwencji może to utrudniać podmiotom, które chcą zaskarżyć owo rozstrzygnięcie, właściwe uzasadnienie odwołania. To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Czy pan dyrektor mógłby się odnieść do tych wątpliwości?

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

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Faktycznie jest to materia bardzo trudna do uregulowania. W toku prac nad tą ustawą, zanim ona trafiła do Sejmu, zastanawialiśmy się nad tym, w jaki sposób parametryzować, zliczać i kwalifikować jako naganne zachowania podmiotów czy osób zaangażowanych w szkolenie.

W przedłożeniu rządowym w odniesieniu do osób proponowaliśmy swojego rodzaju ocenność, mierzenie tym, że na przykład instruktor wielokrotnie czegoś nie zrobił lub wielokrotnie naruszył jakąś zasadę związaną ze szkoleniem. Jeżeli zaś chodzi o podmioty, na przykład ośrodki szkolenia kierowców czy pracownie psychologiczne, to przedłożenie rządowe było bardziej rygorystyczne, bo już jednokrotne wystawienie na przykład niezgodnie z prawdą zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, jednokrotne wystawienie zaświadczenia w sytuacji, gdy szkolenia nie było, kwalifikowało ten ośrodek do skreślenia z rejestru.

W toku prowadzonych dyskusji na forum podkomisji i komisji, które w Sejmie rozpatrywały tę ustawę, ta kwalifikacja również wzbudzała zainteresowanie. Po dyskusji zdecydowano się na przyjęcie jednolitej zasady, jeśli chodzi o rażące naruszenie przepisów. Mianowicie popełnienie czynu, bo tak to można nazwać, ale dopiero wielokrotne, będzie kwalifikowało podmiot lub osobę do popadania w procedurę administracyjną, czy to cofnięcia uprawnień, czy to zawieszenia działalności polegającej na przykład na prowadzeniu ośrodka szkolenia kierowców.

Można powiedzieć, że taki mechanizm faktycznie zawiera element ocenny. Jest tu słowo „wielokrotnie”. Można byłoby zapisać, że to się dzieje co najmniej dwa razy, bo to też jest już wielokrotnie. Po dyskusji przyjęto taką formułę, zastosowano słowo „wielokrotnie”, żeby być może dać organowi możliwość dwukrotnego złamania przepisów, które nie zostałyby jeszcze ocenione jako wielokrotne działanie.

To jest duża władza, zdajemy sobie sprawę z tego, jakie to jest rozwiązanie. Ale wierzymy, że nie prowadzi się w sposób przypadkowy postępowania administracyjnego o cofnięcie uprawnienia ani o skreślenie z rejestru działalności regulowanej. Sądzimy, że starosta jako organ samorządowy, okrzepły już w prowadzeniu od prawie dwunastu lat postępowań administracyjnych, poddawany zresztą potem w swoich decyzjach instancji zgodnie z k.p.a. oceny tych decyzji, nie będzie tu popełniał błędów kwalifikacyjnych i nadużywał władzy, żeby w przypadku jednego przedsiębiorcy czy jednej osoby wielokrotnie oznaczało dziesięć, a w przypadku innego pryncypialnie tylko dwa. Tak naprawdę ta praktyka już dzisiaj jest stosowana na podstawie ustawy – Prawo o ruchu drogowym i nie ma żadnego negatywnego orzecznictwa w tej dziedzinie. Wszędzie tam, gdzie obecnie w prawie funkcjonowała przesłanka wielokrotności, która kwalifikowała do podejmowania procedury administracyjnej, wszystkie przypadki zostały zakwalifikowane prawidłowo i nie spowodowały żadnego negatywnego orzecznictwa.

Tak że gdyby Szanowna Komisja przychyliła się do tego, żeby tego rozwiązania nie zmieniać, tylko pozostawić słowo „wielokrotne” w odniesieniu do tych naruszeń i poddać to rozwiązaniu próbie czasu, to taki byłby nasz wniosek.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Czy państwo senatorowie chcieliby coś powiedzieć w tej sprawie? Nie. Ale jeden z gości chciałby zabrać głos. Bardzo proszę.

**Prezes Zarządu
Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców
Roman Stencel:**

Roman Stencel, Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców. Panowie Przewodniczący! Państwo Senatorowie! Szanowni Państwo!

Otóż jako przedstawiciel ośrodków szkolenia kierowców, których bezpośrednio ta materia dotyczy, chciałbym wesprzeć wypowiedź dyrektora Bogdanowicza. Niestety regulacje, które obowiązują dzisiaj, mam na myśli art. 104 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, są tak rygorystyczne, zawierają takie sankcje, że sądy administracyjne za drobne przewinienia orzekają o wykreśleniu przedsiębiorstwa z rejestru. Podam przykład. Dziś obowiązuje zapis, zgodnie z którym wystawienie zaświadczenia niezgodnie z programem szkolenia, bo ktoś – powiedzmy – pół godziny nie jeździł nocą czy tam dwadzieścia minut poza obszarem zabudowanym, skutkuje skreśleniem. Wydaje się to być nadmierna restrykcja.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Z tego, co rozumiem, jesteście państwo za.)
Tak. Dlatego apelujemy do komisji, aby utrzymać ten zapis. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Nie ma woli zmiany. Nie widzę, aby ktoś zgłaszał jakiegokolwiek poprawki. Przechodzimy do omówienia punktu dwunastego. Panie Mecenasiu, bardzo proszę.

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

Uwaga zawarta w punkcie dwunastym jest to kwestia o charakterze legislacyjnym, ale wydaje się istotna. Chodzi o to, że w art. 125 w pkt 10 – jest to nowelizacja prawa o ruchu drogowym – uchyla się cały rozdział w dziale IV ustawy. Czyni się to w pkt 10 w art. 125 ustawy. Tymczasem w pkt 9 dokonuje się zmiany art. 97a, czyli przepisu, który znajduje się w uchylanym rozdziale. Powstaje tu niekonsekwencja. Przepis ten najpierw uzyskuje nowe brzmienie, a następnie jest uchylany wraz z całym rozdziałem. Przepis ten również odsyła do ust. 1 w art. 97a, czyli do przepisu, który nie zostaje utrzymany w mocy. Ponieważ taki zabieg legislacyjny i tak nie odniesie skutku, bo przepis art. 97a ust. 2a utraci moc, zaproponowaliśmy wykreślenie tego przepisu z ustawy. Pozostawienie go w ustawie będzie działaniem nieskutecznym. Być

może rozwiązaniem byłoby umieszczenie tej normy w ustawie o kierujących pojazdami albo w innym miejscu, nie wiem, na przykład w prawie o ruchu drogowym. Niezależnie od tego nie może być zastosowana taka technika legislacyjna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.
Proszę, Panie Dyrektorze.

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

Panowie Przewodniczący! Szanowna Komisjo!

Tutaj faktycznie sytuacja jest szczególna, ona jest szczególna legislacyjnie i szczególna merytorycznie. Ten przepis został wprowadzony praktycznie na ostatnim etapie prac legislacyjnych, już po przeprowadzeniu drugiego czytania w Sejmie. Jest on swojego rodzaju deską ratunkową dla kierowców i starostów, ponieważ Polska podzieliła się właściwie na połowę i część organów wpisuje do prawa jazdy kod 95 w sytuacji ukończenia zgodnie z ustawą jednego bloku szkoleniowego w przypadku wszystkich kategorii prawa jazdy, a część starostów tego nie czyni. Identyczne jest w tej materii orzecznictwo w SKO, zdarzają się wyroki zgoła odmienne, jedne SKO to utrzymują, drugie uznają tę praktykę za naganną.

W tej sytuacji zaproponowaliśmy zmianę art. 125 dotyczącego art. 97a prawa o ruchu drogowym. Jako że brak tego przepisu jest dzisiaj dużą uciążliwością, przepis ten ma wejść w życie po czternastu dniach od dnia ogłoszenia ustawy, zaś generalne uchylenie rozdziału z działu IV, o którym jest tu mowa, nastąpi dopiero po roku od dnia ogłoszenia ustawy. Zatem przepis ten funkcjonowałby przez cały rok i ratowałby sytuację, jeśli chodzi o postępowanie organów i kłopoty kierowców zawodowych, którzy chcą uzyskać kod 95.

Patrząc kompleksowo na tę uwagę zgłoszoną przez Biuro Legislacyjne, chcę powiedzieć, że faktycznie – włączę tu pewien komentarz – nie mamy docelowego rozwiązania tego problemu. Nie jest wykluczone, że po tym roku, kiedy wchodzi ustawa o kierujących uchyli rozdział z działu IV w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, art. 97 zniknie. Stąd z naszej strony jest taka prośba do Wysokiej Komisji. Prosilibyśmy, aby dać ten rok temu przepisowi w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, dać mu szansę na funkcjonować, jeżeli nawet na skutek tej techniki legislacyjnej jest to norma bez przyszłości i utrzyma się ona tylko rok, a jednocześnie uzupełnić art. 15 ustawy o kierujących pojazdami, w którym docelowo reguluje się sprawy wydawania praw jazdy i zamieszczania w nich dodatkowych informacji o szkoleniach okresowych, kwalifikacji wstępnej i kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, o nowy ust. 2a, który by rozwiązanie z art. 97a przenosił do ustawy o kierujących pojazdami jako rozwiązanie docelowe. Chodzi o poprawkę do art. 15, która jest zawarta w materiale przekazanym także Biuru Legislacyjnemu, prowadzącą do tego, aby ust. 2 mówił o tym, że świadectwo kwalifikacji zawodowej potwierdzające ukończenie szkolenia okresowego w zakresie jednego z bloków programowych wydano osobie, o której mowa w art. 39d ust. 6 ustawy z 6 września o transporcie drogowym, stanowi podstawę do uzyskania

wpisu, o którym mowa w ust. 1, w zakresie posiadanych kategorii prawa jazdy spośród kategorii C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D i D+E

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Biuro Legislacyjne?

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

Jest to jakieś rozwiązanie, ale...)

Ja bym może proponował, żebyśmy się dzisiaj do tego nie odnosili. Proszę powołać grupę roboczą i przygotować dojrzałą już propozycję...

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

Może można by usunąć ten przepis, nie zmieniać art. 97a w prawie o ruchu drogowym, tylko go zupełnie uchylić, a wprowadzić przepis mówiący o wejściu w życie, tak aby przepis dodawany do art. 15 ustawy o kierujących pojazdami wchodził w życie po upływie czterech dni od dnia ogłoszenia. Być może wtedy sprawa byłaby załatwiona.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Teraz chyba nie jesteśmy w stanie do końca tego rozstrzygnąć, biorąc pod uwagę również niejako historię prób, które były podejmowane. Mamy jeszcze cały tydzień. Gdybyście państwo wspólnie z panem mecenasem doszli do jakiegoś konstruktywnego wniosku, to oczywiście można go zgłosić w czasie debaty, a i tak na pewno jeszcze wrócimy do tej ustawy.

Czy państwo senatorowie zgadzają się na takie rozwiązanie w tej kwestii?

(*Głos z sali:* Tak.)

Zatem w tej chwili nie będziemy się już odnosili do uwagi zawartej w punkcie dwunastym. Został nam jeszcze jeden punkt, punkt czternasty. Tak? Mówię o części trzeciej opinii.

Proszę, Panie Mecnasie.

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

To też jest uwaga ogólna, ponieważ ja nie byłem w stanie znaleźć w ustawie o kierujących pojazdami przepisów, które odpowiadałyby uchylanym, przede wszystkim uchylanym przepisom upoważniającym, bo w większości o takie przepisy tu chodzi.

Generalnie z zasad techniki prawodawczej wynika taka ogólna dyrektywa, że jeżeli zmienia się przepis upoważniający, to traci moc również rozporządzenie wydane na podstawie tego przepisu upoważniającego. Art. 137 służy temu, aby utrzymać czasowo w mocy rozporządzenie wydane na podstawie zmienianych przepisów upoważniających dopóty, dopóki nie wejdą w życie nowe rozporządzenia, które je zastępują. Jednak w tym przypadku chodzi o rozporządzenia wydawane na podstawie przepisów upoważniających z prawa o ruchu drogowym, które są uchylane, ponieważ cały kompleks przepisów z prawa o ruchu drogowym utraci moc w związku z tym, że wchodzi w życie przepisy nowej

ustawy. Zasadą jest, że konstruując taki przepis przejściowy, należy wyraźnie wskazać, które podstawy prawne zastępują uchylane przepisy upoważniające. W tym wypadku tego nie uczyniono, a mamy tu do czynienia z przepisami upoważniającymi, z których część jest zmieniana, część jest uchylana, a część nie jest zmieniana, na przykład art. 39j ustawy o transporcie drogowym jako przepis upoważniający w ogóle nie uległ zmianie. W związku z tym ta uwaga ma charakter porządkujący i nie zawiera propozycji poprawki.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Ewentualnie do przemyślenia przez ten tydzień. Tak, Panie Dyrektorze? Proszę już się nie wypowiadać i przyjąć to jako zadanie domowe.

Zostały nam jeszcze dwie propozycje poprawek wśród tych modyfikujących błędne odesłania i techniczno-redakcyjnych. Dwie czy jedna?

(Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: Dwie.)

Druka i trzydziesta.

Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

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

Panowie Przewodniczący! Szanowna Komisjo!

Mówimy teraz o części czwartej. Pierwsza sprawa to uwaga druga dotycząca art. 4, która mówi o tym, że we wprowadzeniu do wyliczenia dwa razy zostało użyte słowo „odpowiednio”. W naszej ocenie nie brzmi to może najlepiej, ale nadmiar słów ma służyć doprecyzowaniu, bo faktycznie chodzi o dopasowanie odpowiednich dokumentów do odpowiednich pojazdów. Najpierw umieszczony jest tu katalog pojazdów, to są motorowery, pojazdy silnikowe i zespoły pojazdów. Do każdej z tych grup pojazdów może być wydane – to wynika z kolejnych punktów – albo krajowe prawo jazdy, albo pozwolenie wojskowe bądź międzynarodowe, albo konkretny dokument wydany za granicą. Te dokumenty do odpowiednich rodzajów pojazdów byłyby odpowiednio dopasowywane, a z dalszych przepisów wynika powiązanie tych dokumentów. Prosiłbyśmy, jeżeli to jest do zaakceptowania przez biuro, żeby pozostał taki zapis.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Chodzi o to, żeby i do motorowerów były trzy, i do...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, tak, rozumiem.

Proszę, Panie Mecenasiu.

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

Naszym zdaniem sformułowanie „odpowiednie stosowanie” nie ma tu żadnej wartości normatywnej, ponieważ nie wymienia się tu uprawnień do kierowania motorowerem,

pojazdem silnikowym lub zespołem pojazdów, a każdy z dokumentów wymienionych w pktcie 1 może upoważniać do prowadzenia zarówno motoroweru, jak i pojazdu silnikowego czy zespołu pojazdów. W związku z tym dwukrotne użycie tego wyrazu czyni ten przepis mniej zrozumiałym, a niczego nowego do jego znaczenia, do jego treści normatywnej nie wprowadza. Stąd propozycja poprawki naszym zdaniem wyłącznie doprecyzowującej.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Czy ktoś z państwa senatorów przejmuje poprawkę Biura Legislacyjnego?

Pan senator Gruszka. Dobrze.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (12)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję bardzo.

I teraz ostatni punkt, czyli punkt trzydziesty. W art. 126 w pktcie 2 wyraz „spełnia” zastępuje się wyrazem „spełniają”.

Panie Dyrektorze, zgłaszał pan sprzeciw wobec tej poprawki. Tak?

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

Poprawka dotyczy art. 21 pkt 8 lit. a...

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Nie, nie, chodzi o ostatnią, o poprawkę trzydziestą. W art. 126 pkt 2...

*(Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Bogdanowicz: Nie, nie, ja mam widocznie jakiś inny materiał, bo poprawka
trzydziesta dotyczy art. 125.)*

(Głos z sali: Tak.)

(Głos z sali: Mamy inny materiał.)

Bardzo proszę.

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

Przepraszam, posługiwaliśmy się dwoma różnymi materiałami. W takim razie chodzi o poprawkę dwudziestą dziewiątą z materiału, który jest w Senacie.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Aha, o poprawkę dwudziestą dziewiątą. Tylko szkopał w tym, że my ją już przyjęliśmy, Panie Dyrektorze, tak że...

*(Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Bogdanowicz: Jeżeli jeszcze mogę, Panie Przewodniczący...)*

Oczywiście, bardzo proszę.

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

Przepraszam za to zamieszanie.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: To nie pańska wina.)

Sytuacja jest taka, że ta poprawka została już przyjęta i skreślono art. 31 ust. 2, jednocześnie nie tak dawno w głosowaniu przyjęta została zmiana w art. 31. Ten ust. 2 faktycznie byłby niedobry, ta poprawka miałaby rację bytu, ale w to miejsce musiałoby się pojawić odesłanie do art. 31 ust. 2a. To powinno dotyczyć w art. 125 pktu 8 lit. a i lit. b. W tej sytuacji w obydwu przypadkach powinno to być odesłanie do art. 31 ust. 2a. Jest to skutek przyjęcia poprawki i uzupełnienia art. 31 o ust. 2a, ust. 2b i ust. 2c.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Czy pan mecenas to śledzi?

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

Chodzi o to, że po przyjęciu kompleksu poprawek przygotowanych przez pana ministra, dotyczących formy prawnej poświadczenia, zmienia się struktura art. 31. Rzeczywiście ta poprawka... Ja tę poprawkę zmodyfikuję w ten sposób, aby to odesłanie dotyczyło właściwego przepisu. A komisja oczywiście może dokonać reasumpcji głosowania ze względu na pozostawanie w błędzie.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dobrze, oczywiście.

Zatem za chwilę zarządzę reasumpcję głosowania nad poprawką dwudziestą dziewiątą, ale najpierw zwrócę się z pytaniem do państwa senatorów, czy jest zgoda na to, abyśmy tej reasumpcji dokonali. Nie ma sprzeciwu.

Zatem przyjmuję, że jest na to zgoda.

Przystępujemy do głosowania nad poprawką dwudziestą dziewiątą z zestawienia, które otrzymali państwo senatorowie, oczywiście z tą zmianą, która zostanie dokonana.

Ja przejmuję tę poprawkę.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (13)

Teraz pozostała nam do przegłosowania poprawka trzydziesta, nad którą nie głosowaliśmy.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawki trzydziestej z zestawienia propozycji poprawek modyfikujących błędne odesłania oraz techniczno-redakcyjnych, czyli z części czwartej opinii? (14)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję.

Zatem wszystko wskazuje na to, że uporaliśmy się z propozycjami poprawek, które zostały przedstawione przez Biuro Legislacyjne i skonfrontowane z opinią ministerstwa.

Z tego, co widzę, pan dyrektor jeszcze chciałby zgłosić jakieś propozycje. Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

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

Panowie Przewodniczący! Szanowna Komisjo!

W materiale, który przekazaliśmy do biura, jest jeszcze blok uwag zatytułowany przez nas „błędne odesłania”, bo faktycznie w toku prac legislacyjnych w trakcie przebudowy art. 61, art. 63 i art. 139 wkradły się do przepisów błędne odesłania. To są propozycje poprawek natury legislacyjnej, a ich niewprowadzenie sprawi, że ustawa będzie obciążona błędami. Gdyby Biuro Legislacyjne mogło wypowiedzieć się na temat tych błędnych odesłań, to byłibyśmy wdzięczni.

Popelniony został także błąd albo wdarła się, można powiedzieć, nieścisłość w art. 125 w pkt 10 w lit. d odnoszącym się do art. 100b. Wymieniano tam literalnie służby, które nakładają mandaty i przydzielają punkty karne. Informacja o nakładanych mandatach i o przyznawanych punktach ma trafiać do ewidencji kierowców. Wymieniono tam między innymi Policję, Inspekcję Transportu Drogowego, ale zapomniano chociażby o uprawnieniach straży miejskiej czy gminnej do nakładania mandatów, które skutkują przyznaniem punktów karnych, a także o Straży Granicznej. W związku z tym proponowalibyśmy, żeby zrezygnować w pkt 6 z literalnego wymieniania służb, które są do tego uprawnione, i wprowadzić ustawowe pojęcie „organy kontroli ruchu drogowego”, które precyzuje kompetencje tych organów do nakładania kar i przyznawania punktów karnych. Wtedy pkt 6 brzmiałby w ten sposób: odpowiednio do swoich kompetencji organy kontroli ruchu drogowego, prokurator lub sąd w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 11 lit. e.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Jeżeli chodzi o te błędne odesłania, Panie Mecnasie, to ma pan to w swojej opinii?

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

Mnie się wydaje, że ta pierwsza sprawa jest już załatwiona, to zostało przyjęte, bo to było uwzględnione w bloku moich propozycji.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Szanowni Państwo, w takim razie proponuję, abyśmy również te sprawy na spokojnie uzgodnili w ciągu tego tygodnia, bo w tej chwili nie jesteśmy w stanie – jak są-

dzę – odnieść się do tego wniosku, tak aby miało to ręce i nogi. Tak mi się wydaje. Zatem to sobie pozostawiamy.

Szanowni Państwo Senatorowie, czy są może propozycje poprawek, że tak powiem, autorskich?

Bardzo proszę, pan senator Majkowski.

(Senator Stanisław Jurcewicz: Ja mam pytanie.)

Aha, pan senator Jurcewicz ma pytanie.

(Senator Stanisław Jurcewicz: Tak.)

To może najpierw pytania, a potem poprawki. Dobrze?

Bardzo proszę, pani senator Rotnicka, ponieważ zgłaszała się pierwsza, a nie była przeze mnie wywoływana.

Bardzo proszę, Pani Senator.

Senator Jadwiga Rotnicka:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Ja mam pytanie może błahe, ale interesuje mnie ta sprawa. Odnosi się ono mianowicie do rozdziału 10 do art. 58, który to artykuł określa, kto może być egzaminatorem i jakie warunki powinien on spełniać. Wśród wymienionych warunków w pktcie 9 w lit. f jest mowa o przestępstwie przeciwko wolności seksualnej i obyczajności. Chodzi o to, że taka osoba nie może być za to skazana prawomocnym wyrokiem sądu.

Ja chciałabym zapytać, czy zostało to przeniesione z jakichś przepisów. Co ustawodawca miał na myśli? Jak należy rozumieć tę wolność seksualną i obyczajność? W tego powodu część osób może być wyłączona z rynku pracy...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Chwileczkę.

Takie osoby nie mogą być na przykład egzaminatorami. Chciałabym to wyjaśnić, bo jeśli mamy nie być społeczeństwem ksenofobicznym, to można by ten punkt ewentualnie usunąć. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Pani Senator.

(Głos z sali: Może od razu wysłuchamy odpowiedzi.)

Tak, tak, oczywiście, tylko jest jeszcze jedno pytanie odnośnie do tego samego punktu. Potem pan minister.

Bardzo proszę.

Senator Janusz Sepiol:

Chciałbym mieć jasność. Otóż w tej wypowiedzi zabrzmiało to tak, jakbyśmy zaostrozali kryteria. Czy rzeczywiście teraz będzie trudniej być egzaminatorem? Ja pamiętam, że w tych ośrodkach zawsze był problem z egzaminatorami. To było dosyć zamknięte środowisko i ciągle był problem braku egzaminatorów. Czy tu rzeczywiście zaostrozamy kryteria? Wydaje mi się, że jest tu jedna trochę dziwna sprawa. Mianowicie, ażeby egzaminować na prawo jazdy typu B, wystarczy je mieć sześć lat i zdać egzamin, tymczasem do egzaminowania na prawo jazdy na motocykl trzeba

mieć dodatkowo praktykę trzech lat w charakterze egzaminatora. Skąd się wzięło takie rozwiązanie?

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Radosław Stępień:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący, jeżeli chodzi o pierwsze pytanie, to rozdział XXV kodeksu karnego w sposób dosyć precyzyjny definiuje zakres pojęciowy przestępstwa przeciwko wolności seksualnej i obyczajności. My chcielibyśmy chronić osoby uczestniczące w procesie szkolenia przed ewentualną możliwością spotkania się z taką sytuacją, bo są to sytuacje wybitnie stresogenne, dostarczające traumatycznych przeżyć. Wydaje się, że umieszczenie takiego zapisu nie ogranicza w niczym przede wszystkim praw osoby, która korzysta z usług ośrodka szkoleniowego, a przede wszystkim te prawa chcemy chronić, szczególnie gdy chodzi o sytuację egzaminacyjną, stresogenną i możliwość wystąpienia bardzo różnych zachowań osób, które nie do końca rozumieją powagę i specyfikę sytuacji. Tak że nie jest to żaden wymysł, jest to odwołanie się do rozdziału XXV kodeksu karnego.

Jeżeli zaś chodzi o drugą sprawę, to jest to przeniesienie zapisu dyrektywy, a więc efekt wdrożenia przepisów europejskich. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Mamy pewien problem proceduralny, dlatego że o godzinie 16.00 zaczyna się posiedzenie Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej, na które czeka już pięćdziesiąt osób, bo ma ono dotyczyć ordynacji wyborczej itd.

(Głos z sali: ...racjonalizacji zatrudnienia.)

Tak, racjonalizacji zatrudnienia.

Miałbym taką propozycję, jeżeli oczywiście zgodzą się ci państwo senatorowie, którzy chcieliby zgłosić poprawki, aby te poprawki zgłosić po prostu w czasie debaty.

(Głos z sali: Ja miałbym pytanie i wołałbym je zadać dzisiaj, bo mam spore wątpliwości.)

Oczywiście ci z państwa, którzy nie należą do komisji samorządu, mogą zostać i możemy kontynuować posiedzenie. Dobrze? Tyle że dzisiaj przegłosowalibyśmy ustawę z tymi poprawkami, które zostały przyjęte, a nad poprawkami, które chcecie państwo zgłosić, głosowalibyśmy na posiedzeniu plenarnym.

(Głos z sali: Podczas debaty.)

Tak, podczas debaty.

Jest na to zgoda?

(Głos z sali: Jest.)

Jest zgoda.

Jeśli zatem jest na to zgoda, to ja za chwilę postawię wniosek, abyśmy przyjęli ustawę wraz z przyjętymi poprawkami, a jednocześnie pamiętali o tym, że jest jeszcze

potrzeba dogadania się w kilku sprawach. Jeżeli uda się to uzgodnić, to będą dodatkowe poprawki. A ci z państwa senatorów, którzy przejęliby poprawki będące propozycjami obecnych są na sali przedstawiciele środowiska, zgłosiliby je w czasie posiedzenia Senatu. Tak? Dobrze.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem ustawy wraz z przyjętymi poprawkami? (14)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję bardzo.

Teraz senator sprawozdawca.

(Głos z sali: Senator Jurcewicz.)

Senator Jurcewicz. Dobrze.

Senator Jurcewicz się zgadza. Nikt nie wyraził sprzeciwu, poza samym zainteresowanym, ale ten sprzeciw nie został wyrażony werbalnie, zatem uznajemy, że go nie było. Pan senator Jurcewicz jest sprawozdawcą.

W takim razie żegnam państwa członków Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej.

Panie Ministrze, proszę jeszcze z nami zostać, bo będą jeszcze pytania pana senatora Owczarka i pana senatora Jurcewicza.

Najpierw pan senator Jurcewicz, potem pan senator Owczarek.

Bardzo proszę.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Panie Ministrze, mam pytanie odnośnie do art. 20 i art. 27. W art. 27 ust. 6 mówi się o formie elektronicznej, zaś w pozostałych artykułach, na przykład w art. 15 ust. 2...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Szanowni Państwo, proszę o spokój. Poczekajmy chwilę.

Bardzo proszę.

Senator Stanisław Jurcewicz:

W art. 79 ust. 2 też nie ma wymogu stosowania formy elektronicznej. Stąd moje pytanie. Odpowiedź na nie pozwoli mi zastanowić się, czy podczas debaty składać poprawki, czy też nie. W części przypadków jest wymagana forma elektroniczna, a w części nie.

Dam bardzo konkretny przykład. Jeżeli ktoś uzyska negatywny wynik badania i nie znajdzie się to w systemie, po czym zmieni województwo i tam uzyska... Podaję skrajny przykład. Nigdzie nie będzie o tym informacji.

Dlatego osobiście uważam, że trzeba by to jednak przemyśleć, szczególnie pod kątem instrukcji kancelaryjnej, ponieważ rozporządzenie wchodzi w życie bodajże z dniem 1 stycznia i nakłada pewne obowiązki. W tej sytuacji część ustawy będzie w obiegu, nazwę to w uproszczeniu, elektronicznym, a część nie. Stąd pytanie, czy

państwo zamierzacie doprecyzować te zapisy, czy nie. Myślę choćby o art. 15 ust. 2, gdzie mówi się o przedłożonej kopii, a nie ma mowy o postaci elektronicznej, z kolei w art. 27 jest uwzględniona taka forma.

Mam jeszcze pytanie, powiedziałbym, porządkowe. Czy właściwe jest użycie sformułowania „forma elektroniczna”? Czy nie powinna to być „postać elektroniczna”? Wydaje mi się, że w ustawach, które przyjmowaliśmy, była mowa o postaci elektronicznej, a nie o formie. To jest określenie dotyczące bardziej technicznej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.
Pan dyrektor.
Bardzo proszę.

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

Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo!

Generalnie przedłożenie rządowe w ogóle nie zawierało przepisów dotyczących elektronicznego obiegu dokumentów, wymuszanego w sposób specjalny tą ustawą, ponad to, co dopuszcza k.p.a. czy inne przepisy o informatyzacji w administracji. Ten wątek w art. 27, który pan senator znalazł i wskazał, został wypracowany w toku prac w komisji, żeby umożliwić elektroniczną korespondencję pomiędzy ośrodkami szkolenia a starostami. Ośrodki szkolenia na skutek prowadzenia nadzoru przez starostę zostały zobowiązane do przekazywania pełnej informacji o rozpoczętych kursach, o listach osób na tych kursach, egzaminach itd. W związku z tym na wniosek organizacji reprezentujących ośrodki szkolenia opracowano takie rozwiązanie. Chodzi o to, żeby w korespondencji między ośrodkami a starostami była możliwość przekazywania informacji drogą elektroniczną. To nie są informacje wynikające z k.p.a., to są zadania nałożone tą ustawą, w związku z tym forma elektroniczna została przewidziana tylko w tym miejscu, tylko w art. 27.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.
Pan senator Owczarek.
Bardzo proszę.

Senator Andrzej Owczarek:

Panie Ministrze, mam pytanie związane z art. 12 ust. 1 pkt 1, który mówi o tym, że prawo jazdy nie może być wydane osobie, u której w wyniku badania lekarskiego stwierdzono aktywną formę uzależnienia od alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.

Mam bardzo poważne wątpliwości co do szerokiego zakresu tego sformułowania, a poza tym co do samych faktów. Proszę państwa, nie ma badań lekarskich wyka-

zujących na to, że ktoś jest – mówmy jasno – alkoholikiem pijącym. Nie ma takich badań. Psycholog może to badać poprzez ankietę, na tej podstawie może domniemywać, że ktoś jest alkoholikiem. Gdybym państwu pokazał tę ankietę, to moglibyście się państwo przekonać o tym, że wielu spośród waszych znajomych miałoby wątpliwości co do tego, czy przypadkiem nie są alkoholikami. Poza tym jest to niesłuchanie restrykcyjne. Może być przecież alkoholik, który pije raz w roku przez tydzień i wtedy nie jeździ samochodem, a my w ten sposób pozbawiamy go w ogóle możliwości korzystania z samochodu.

Ja rozumiem intencje. Liczba odbieranych praw jazdy osobom, które jechały po spożyciu alkoholu, jest zatrważająca, ale do tej grupy osób należą nie tylko alkoholicy, lecz także, tak to nazwę, normalni pijacy, bo takie rozróżnienie też można tu wprowadzić, ci, u których stwierdzono zawartość alkoholu we krwi.

Co to za badanie lekarskie, które ma stwierdzić, czy ktoś jest alkoholikiem? Tak jak mówiłem, są to badania psychologiczne. Na ogół zajmują się tym poradnie przeciwalkoholowe, w których lekarzy jest jak na lekarstwo, głównie zajmują się tym terapeutyci, którzy z zawodu są psychologami. Poza tym myślę, że to jest zbyt miękkie określenie. Gdybyśmy szukali jakiegoś rozwiązania, to wskazanie na osoby, które zmuszono do leczenia, którym zalecono przymusowe leczenie, rozwiązywałoby problem, sprawa byłaby wtedy zupełnie jasna. Nie wiem, czy znajdzie się lekarz, który zaryzykuje wydanie tego typu zaświadczenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.
Wątpliwość jest poważna.
Proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Radosław Stępień:

Wątpliwość rzeczywiście jest poważna, mamy tu jednak do czynienia z przeniesieniem zapisu art. 91 prawa o ruchu drogowym, zgodnie z którym prawo jazdy nie może być wydane osobie, u której w wyniku badania lekarskiego stwierdzono aktywną formę uzależnienia od alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu. Mamy tu do czynienia tak naprawdę z przeniesieniem zapisu już istniejącego, obowiązującego od wielu lat.

Z punktu widzenia zarówno statystyk, jak i badań – mówię to również z punktu widzenia tego, co robi Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – liberalizacja, swojego rodzaju poluzowanie zapisów umożliwiających... My tu mówimy tak naprawdę o skrajnych przypadkach, my tu nie mówimy o czymś, co panowie senatorowie w wypowiedzi określili jako rodzaj pijaństwa, skłonności do picia, my mówimy o chorobie alkoholowej, która – jak każda choroba – jest stanem poważnym, trwałym, wpływającym, zaburzającym nie tylko sprawność, ale i proces podejmowania decyzji. Jedną z cech tej choroby jest również problem z odmówieniem sobie wypicia alkoholu, aktywny alkoholik ma poważne kłopoty z odmówieniem sobie wypicia alkoholu. Naprawdę trudno jest przewidzieć wszystkie sytuacje, także tę, w której – tak jak powiedział pan senator – ktoś, będąc poddany leczeniu, przez długi czas zachowuje abstynencję.

Ja wnioskowałbym o pozostawienie tego przepisu nie tylko w kontekście faktu jego obowiązywania już dzisiaj, co daje podstawę do jakiegokolwiek działania w stosunku do tego typu osób, bez względu na to, jak ten przepis jest dzisiaj wykonywany, realizowany. Przyznaję, że nie chciałbym, abyśmy w jakikolwiek sposób wzięli na siebie odpowiedzialność za to, że takiej osobie zostaje wydane prawo jazdy.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Wątpliwość pozostała, ale...

Senator Andrzej Owczarek:

Panie Ministrze, skoro jest to przepis, który obowiązuje od dawna, ja bym bardzo prosił, żebyście panowie przedstawili mi statystykę, pokazującą, ilu osobom do tej pory na podstawie badania lekarskiego nie wydano prawa jazdy. Ja jestem przekonany, że takich osób nie ma i że tworzymy fikcję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dobrze.

Czy pan minister przyjmuje na siebie takie zobowiązanie? Czy w ogóle istnieje taka statystyka?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Radosław Stępień:**

My nie zbieramy na bieżąco tego typu danych. Prawa jazdy wydawane są w starostwach, więc tam znajduje się taka informacja. W związku z tym należy o to zapytać starostów i poprosić ich o przesłanie tego typu danych.

Panie Senatorze, ja myślę, że jednak nie likwidowałbym takiej podstawy. Nie jesteśmy w stanie przewidzieć wszystkich sytuacji, które mogą zaistnieć, a możemy mieć do czynienia z sytuacjami, w których osobom, o których wiemy, bo jest to zarejestrowane, że mają z tym poważny problem, starosta będzie zmuszony wydać prawo jazdy. Tym samym pewną część odpowiedzialności za skutki tego, co się może stać... Dzisiaj musimy to rozstrzygnąć.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Jeszcze pan senator Owczarek.

Senator Andrzej Owczarek:

Panie Ministrze, mnie chodzi o niejasność tych sformułowań, a nie o to, że ja jestem temu przeciwny. Chciałbym, żeby była jasno określona sytuacja, w której ktoś nie dostaje prawa jazdy. Gdyby pan minister mógł od pięciu starostów uzyskać takie informacje, to byłbym za nie wdzięczny.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Pan senator też może...

(*Senator Andrzej Owczarek: Mnie mogą nie udzielić takich informacji.*)

Faktycznie.

Pan senator Jurcewicz i pan senator Iwan.

Bardzo proszę.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Panie Dyrektorze!

Myślę, że nie zrozumieliśmy się albo ja źle zrozumiałem pańską wypowiedź. Chodzi mi o art. 220 k.p.a. Jeżeli organowi z urzędu są znane pewne dokumenty, to w mojej ocenie nie może być sytuacji, w której ma to dotyczyć pewnej korespondencji między starostą a WORD. Absolutnie nie mogę się zgodzić z takim stwierdzeniem. Przykład, który podał senator Owczarek, przekonuje mnie do tego, aby się zastanowić nad poprawką, która doprowadziłaby, powiem nieładnie, do zelektronizowania wymiany informacji pomiędzy lekarzem wydającym na przykład zaświadczenie a innymi podmiotami. Wtedy pan minister nie musiałby pisać do starostów, nie musiałby tego robić, bo to by było w ewidencji, miałoby to odzwierciedlenie w ePUAP. Moje pytanie było zasadnicze. Ustawa chyba nie może zakładać tylko relacji i to wymiany informacji na papierze między starostą a WORD. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Pan dyrektor.

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

To jest bardzo ciekawe zagadnienie, informatyzacja jakiegokolwiek procesu administracyjnego, działań administracji czy uprawnionych osób, lekarzy, psychologów i przesyłanie dokumentów w formie elektronicznej zamiast przekazywania ich w formie papierowej oczywiście ma sens. Na pewno pan senator ma rację co do tego, że jak najwięcej procesów powinniśmy informatyzować. My podchodziliśmy do tego ostrożnie, przyjęliśmy to tylko w jednej relacji, między ośrodkiem szkolenia a starostą, ale informatyzowanie kolejnych relacji, na przykład między uprawnionym lekarzem a w tej sytuacji starostą, jest oczywiście dopuszczalne. Wprowadzenie takiej poprawki jest możliwe, ale to pociąga za sobą obowiązki, po stronie starosty obowiązek przygotowania odpowiedniego oprogramowania przyjmującego informacje, a po stronie lekarza obowiązek przygotowania się do przekazywania takich informacji. Lekarz nie może wysłać zaświadczenia, korzystając ze skanowania i ogólnodostępnego internetu, ponieważ zaświadczenie zawiera nie tylko dane osobowe, ale także często dane wrażliwe o stanie zdrowia. Gdyby od lekarza przez ogólnodostępne łącze trafiło to gdzieś, nie daj Boże, wyszukane przez Google, do osób postronnych lub mediów, to zostalibyśmy nie tylko skrytykowani, ale poważnie posądzeni o brak ochrony danych osobo-

wych. Dlatego w mojej ocenie teraz nie jest możliwe wprowadzenie prostego rozwiązania w tej dziedzinie, ale docelowo można pracować nad takim rozwiązaniem.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Pan senator ad vocem.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Panie Dyrektorze, niech pan szanownym słuchającym nie sugeruje, że ja mówiłem o prostych rozwiązaniach. Ja mówiłem o platformie i o elektronicznym obiegu dokumentów, a platforma budowana jest w całym państwie. Są tam pewne elementy służące stosowaniu drogi elektronicznej, jest podpis elektroniczny i inne obostrzenia. Absolutnie zaprzeczam. Proszę nie sugerować, że ja powiedziałem o takim sposobie, jak pan to nazwał, przez Google. Ja mówię o tym, co jest dopuszczalne w administracji. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Pan senator Iwan.
Bardzo proszę.

Senator Stanisław Iwan:

Dziękuję.

Zanim przejdę do swojej kwestii, muszę się do tego ustosunkować. Tu żadna informatyzacja nie pomoże, bo do tego trzeba by zmusić tych biednych trzeźwych alkoholików, żeby oni codziennie, może nawet co godzinę poddawali się testom, po prostu dmuchali. To jest nie do uchwycenia. Tak że myślę, że te postulaty idą za daleko.

A teraz wracam do sprawy. Chciałbym zadać takie pytanie. Otóż zwrócił się do mnie prezes oddziału zielonogórskiego Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców, pan Eugeniusz Kubiś, doświadczony pracodawca w obszarze szkoleń, mniej więcej od dwudziestu lat prowadzący firmę u nas w mieście. Podaje on w wątpliwość zapisy art. 23 ust. 3 w kontekście art. 31 ust. 1. Generalnie chodzi o to, co powodowało, nie wiem, ministerstwem czy podkomisją bądź komisją sejmową, że wprowadzono pewną nierównowagę podmiotów. Otóż szkolenie na odległość za pomocą internetu mogą prowadzić tylko największe ośrodki szkolenia kierowców, które szkolą w kategoriach od A do D. Pan prezes zwraca uwagę na to, że znakomita większość firm szkolących to są firmy, które szkolą w zakresie kategorii A i B, i robią to zgodnie z wymogami, z szykanami, posiadając odpowiednie zaplecze i odpowiednią kadrę. Dlaczego są one wyeliminowane poprzez dodatkowe warunki, które poświadczą starosta? Dlaczego nie mogą tego robić przez internet? Pan prezes zwrócił się do mnie, żebym zajął się tą sprawą na posiedzeniu komisji. Tak że bardzo proszę o odpowiedź w tej sprawie.

Sugestia była taka, ażeby uprościć mechanizm, zmienić warunki, tak aby wystarczały inne kryteria, które musi potwierdzić starosta, ale aby niekoniecznie trzeba było spełniać wymagania dotyczące szkolenia w kategoriach C i D. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Czy panowie senatorowie mają jeszcze jakieś pytania? Nie mają.

Ostatnie pytanie, Panie Ministrze, w kwestii nierównoprawności, jeśli chodzi o możliwości szkolenia na odległość, drogą elektroniczną.

Proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Radosław Stępień:**

To zróżnicowanie wynika przede wszystkim z potencjału, którym dysponują ośrodki, z możliwości kształtowania właściwej platformy, na której można to szkolenie prowadzić. Jest też kwestia akredytacji, jak rozumiem, przez ministra oświaty w tym zakresie, zresztą nie tylko, kwestia pewnej struktury, która tam się znajduje, a której mniejsze ośrodki mogą nie mieć. Jeżeli chodzi o warunki techniczne, to poprosiłbym o ewentualne uzupełnienie pana dyrektora Bogdanowicza.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Jeżeli nie ma innych pytań, to zamknęlibyśmy...

(Głos z sali: Jest.)

Jest jeszcze pytanie. Tak?

**Główny Specjalista w Departamencie Zdrowia
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji
Marian Kołodziejczyk:**

To nie jest pytanie. Chciałbym zgłosić trzy poprawki legislacyjne.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Proszę znaleźć pana senatora, który by je przejął, wtedy on je zgłosi.

(Główny Specjalista w Departamencie Zdrowia w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Marian Kołodziejczyk: To ich nie zgłaszam, po prostu będą w tekście. Dziękuję.)

Dziękuję.

Bardzo proszę.

**Radca Prawny w Ogólnopolskim Stowarzyszeniu „Kierowca.pl”
Michał Łydka:**

Michał Łydka, Ogólnopolskie Stowarzyszenie „Kierowca.pl”.

Czy ja mógłbym zabrać głos w tej samej sprawie po dyrektorze Bogdanowiczu? Otóż w naszym wniosku, w zgłoszeniu do prac nad ustawą są pewne propozycje poprawek, o których pan senator mówił, i jest też szersze, dużo szersze uzasadnienie do

kwestionowanych zapisów dotyczących szkolenia na odległość oraz super-OSK, bo takim pojęciem posługiwaliśmy się w toku prac.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Rozumiem.

Ponieważ członkowie Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej zmuszeni byli udać się do pracy nad innymi zagadnieniami, ja zaproponowałem pewien tryb. Jeżeli znajdziecie państwo senatora, który przejmie te poprawki, to wtedy będzie on mógł je zgłosić w czasie posiedzenia plenarnego. Dobrze?

(*Radca Prawny w Ogólnopolskim Stowarzyszeniu „Kierowca.pl” Michał Łydka:* Mogę jeszcze jedno słowo?)

Bardzo proszę.

**Radca Prawny w Ogólnopolskim Stowarzyszeniu „Kierowca.pl”
Michał Łydka:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Sytuacja jest taka. Jeżeli chodzi o art. 31, który daje możliwość szkolenia na odległość, to te kryteria zaostorzono. Stało się tak w toku prac parlamentarnych. Przepis ten w pewnym momencie został zmieniony, w toku prac w Sejmie został on zmieniony i jest inny od wersji z przedłożenia rządowego. Naszym zdaniem te kryteria zaostorzono zbyt mocno w stosunku do pierwotnego projektu. Aktualne zaostwienie kryteriów i jednoczesne przyznanie pewnych uprawnień ośrodkowi, który będzie spełniał dodatkowe wymagania, powodują, że ten zapis jest niekonstytucyjny.

My zwróciliśmy się do profesora Bałabana o przygotowanie ekspertyzy dotyczącej konstytucyjności, zwłaszcza w odniesieniu do art. 31, ze względu na to, że został on uchwalony w takim kształcie, jaki ustalono w podkomisji, mimo że zgłaszaliśmy zastrzeżenia co do jego konstytucyjności. Niestety ekspertyza profesora Bałabana ma być przygotowana pod koniec grudnia tego roku ze względu na inne obowiązki profesora. W związku z tym ja bym prosił o zastanowienie się, czy nie należałoby się w tej kwestii wstrzymać. Ta ekspertyza na pewno się pojawi, będzie to ekspertyza dotycząca niekonstytucyjności art. 31.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję za te informacje.

Pan senator Iwan, jak sądzę, będzie skłonny przejąć tę poprawkę, tak że proszę ewentualnie z nim porozmawiać.

Czy są jeszcze jakieś pytania, może uwagi? Nie ma.

Zatem zamykamy posiedzenie połączonych komisji, Komisji Gospodarki Narodowej oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej.

Za pięć minut kontynuujemy prace jako Komisja Gospodarki Narodowej, bo mamy w planie rozpatrzenie trzech punktów.

Bardzo dziękuję wszystkim państwu, przepraszam za niedogodności. Do widzenia.

(Koniec posiedzenia o godzinie 16 minut 28)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 6 egz.

ISSN 1643-2851