



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(739)

110. posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej
w dniu 3 marca 2009 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych ustaw (druk senacki nr 474, druki sejmowe nr 925, 1593, 1593-A).
2. Informacja na temat rozporządzenia Komisji Europejskiej 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie wyłączeń grupowych w motoryzacji (tzw. GVO/MV BER).
3. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo energetyczne (druk senacki nr 469, druki sejmowe nr 1374, do druku 1374, 1374-A, 1618, 1618-A).
4. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA Euro 2012 (druk senacki nr 472, druki sejmowe nr 1032, do druku 1032, 1685, 1685-A).

(Początek posiedzenia o godzinie 15 minut 03)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Tomasz Misiak)

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Jest mała zmiana w harmonogramie pracy komisji. Na prośbę pana ministra Jarmuziewicza rozpoczniemy od rozpatrzenia ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych ustaw. Wcześniej planowaliśmy, że jako pierwsza będzie rozpatrywana sprawa motoryzacyjna. No ale te tematy są ze sobą powiązane. Liczę na to, że goście chętnie posłuchają o zmianach dotyczących ruchu drogowego.

Prosiłbym o zatwierdzenie przedstawionego państwu projektu porządku obrad dzisiejszego posiedzenia. Punkt czwarty w starym porządku obrad będzie rozpatrywany jako pierwszy. A więc kolejność będzie taka: rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych ustaw; informacja na temat rozporządzenia Komisji Europejskiej 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie wyłączeń grupowych w motoryzacji; rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo energetyczne; rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA Euro 2012.

O godzinie 17.00 wysłuchamy informacji ministra finansów na temat ewentualnych zagrożeń w realizacji budżetu państwa w związku z sytuacją gospodarczą, a o godzinie 18.00 – informacji na temat aktualnej sytuacji w Grupie PKP.

Kto z państwa jest za przyjęciem przedstawionego porządku obrad?

Jest tylko trzech, pięciu senatorów... Czy jest kworum?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Jest już siedmiu senatorów. No tak, jest kworum, bo jest 30%.

W takim razie porządek obrad został przyjęty.

Przechodzimy do punktu pierwszego, czyli rozpatrzenia ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych ustaw.

Przekazuję głos panu ministrowi i proszę o wyrażenia swojej opinii na temat tej ustawy.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

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

Jak rozumiem, pan przewodniczący oczekuje krótkiego komentarza co do zawartości ustawy. Tak? Pytam, bo nie jestem wprawnym uczestnikiem debat na posiedzeniach komisji senackiej i nie do końca wiem, jakie są oczekiwania wobec mnie.

Szanowni Państwo, dopracowaliśmy się w Polsce takiej oto sytuacji na drogach, że od kilku lat wśród blisko sześciu tysięcy ofiar śmiertelnych największą grupę stanowią osoby, które giną z powodu nadmiernej prędkości. Ich śmierć jest efektem tego, że w sposób rażący łamiemy prawo, a nie wywołuje to najmniejszego potępienia społecznego. Dopracowaliśmy się najgorszej z możliwych sytuacji: ktoś, kto jest piratem drogowym, nie budzi zgorszenia. Chcemy obudzić polskich kierowców, dotrzeć do ich świadomości, w związku z czym proponujemy stworzenie na wzór bardzo wielu krajów centrum radarowego. Mówię my, strona rządowa, mimo że jest to projekt poselski, bo gorąco popieramy to rozwiązanie. Chodzi nam o centrum radarowe z automatycznym wykrywaniem tych kierowców, którzy przekraczają prędkość. Od razu powiem o logistyce tego systemu. Proponujemy, aby umieścić urządzenia w tych miejscach, gdzie najczęściej ludzie się zabijają, a nie tam gdzie przekraczają prędkość. Proszę nas nie posądzać o to, że to ma fiskalny charakter, bo to nie jest robione dla pieniędzy, tylko dla ratowania życia. Chcemy postawić radary tam, gdzie ludzie się zabijają. Instytucją odpowiedzialną za stworzenie tego centrum jest Inspekcja Transportu Drogowego. Celem polityki tego rządu nie jest tworzenie nowych bytów, to znaczy wszelkiego rodzaju funduszy, a taki był pierwotny pomysł poselski, i dlatego pojawią się na dzisiejszym posiedzeniu poprawki. Podczas debaty w Sejmie minister finansów nie zgodził się na to, aby utworzyć specjalny fundusz celowy, który miałby temu służyć. My zgłaszamy dzisiaj kilka propozycji poprawek. Mam dziwne przeczucie, że jeden z senatorów zgłosi dziś też poprawkę, a moje przeczucie co do takich spraw nigdy mnie jeszcze nie zmyliło. No i to jest cała filozofia tego przedsięwzięcia. Jak powiedziałem, idziemy za wzorem innych krajów. Przykładowo, Francuzi w miejscu, gdzie zadziałał ten system, mają – nie chciałbym użyć złego słowa – oszczędność w ofiarach śmiertelnych rzędu 30%. My chcemy się posługiwać podobnymi wskaźnikami. Proszę państwa, mówimy o około dwóch tysiącach potencjalnie niezabitych osób na polskich drogach. Jeżeli ktoś z państwa ma lepszy pomysł niż karanie finansowe, by dotrzeć do świadomości kierowców i spowodować, żeby zdjęli nogę z gazu, to chętnie o tym podyskutujemy. Nie ma na świecie innego sposobu niż restrykcyjne karanie tych, którzy przekraczają prędkość. Ja nie chcę wywoływać tutaj tematu... Powiem tylko, że w czasie debaty w Sejmie sprawa punktów bardzo podniosła temperaturę. Tak, mamy dzisiaj do czynienia z taką oto sytuacją – polecam państwu wszelkiego rodzaju fora internetowe – że handel punktami kwitnie. To zostało kompletnie wykoślawione. A ta ustawa ucina ten proceder. Punkty będziemy wlepiali wtedy, kiedy będziemy mieli jasno zdefiniowanego gościa, który prowadził. Dzisiaj trudno określić, kto prowadził, nie zawsze jest to jasne. I mamy autentyczną giełdę: 200, 300 zł za punkt. Rynek jest już ukształtowany. A więc znowu mamy kawałek funkcjonowania Polski na niby, bo kiedy można handlować punktami, karanie kogoś jest co najmniej śmieszne. To jest właściwie temat dla satyryków, a nie temat obrad poważnej Izby. I my chcielibyśmy rozwiązać ten jakże niezręczny problem.

Mogę państwu bez końca o opowiadać o zaletach tej ustawy. Ale powiem krótko: warto ją poprzeć z tego względu, że możliwe będzie oszczędzenie setek ludzkich istnień.

Jedną rzecz jeszcze dodam. Przyczyną tego, że tak dramatycznie nie przestrzegamy przepisów ruchu drogowego, jeżeli chodzi o prędkość, jest pewnie też to, że przez lata nastawialiśmy znaków drogowych w bardzo złych miejscach. Rozmawiali-

śmy z Policją i z Inspekcją Transportu Drogowego o tym, że trzeba przeprowadzić szczegółową weryfikację rozmieszczenia znaków ograniczenia prędkości, szczególnie na drogach krajowych. Przez złe rozmieszczenie tych znaków pewnie popsuliśmy rozpoznanie kierowców: kiedy uważać, kiedy nie uważać. I to tyle, Panie Przewodniczący.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Bardzo dziękuję, Panie Ministrze.
Jest z nami również poseł sprawozdawca, pan Tomaka.
Bardzo bym prosił o zabranie głosu.

Poseł Jan Tomaka:

Dzień dobry państwu.

Byłem sprawozdawcą tego projektu ustawy w Sejmie. Nie chciałbym tutaj dodawać zbyt wiele do tego, co powiedział pan minister. Przedstawione fakty, także w państwa materiałach, są jednoznaczne. Przykład francuski jest szczególnie dobitny, jeśli chodzi o to, jakie korzyści osiągnięto w przypadku zdrowia, a przede wszystkim zachowania życia ludzkiego dzięki wprowadzeniu tegoż projektu. W przeciągu trzech lat zmniejszono nawet o 40% liczbę zabitych na drogach. Taki system funkcjonuje wszędzie. Unia Europejska niedawno przyjęła dyrektywę, na podstawie której w sposób szczególny będą ścigane, mówiąc kolokwialnie, wykroczenia, między innymi przekraczanie dopuszczalnej prędkości, przejazd na czerwonym świetle, jazda pod wpływem alkoholu, jazda bez zapiętych pasów.

Proszę państwa, jeżeli państwo czytali prasę w ostatnich dniach, to wiecie, czego najbardziej boją się Polacy. Najbardziej – i to zdecydowanie – boimy się piratów drogowych. I rzecz nie w tym – to pan minister też podkreślał – żeby łapać, ścigać, stosować tak zwany parapodatek. No, takiego określenia niektórzy używali podczas dyskusji. Ja odpowiadam na to tak: wszyscy bylibyśmy bardzo szczęśliwi, gdyby system zbankrutował, bo jeździlibyśmy zgodnie z przepisami i nie byłoby wpływow do budżetu państwa z tytułu wykroczeń.

Chciałbym również podkreślić to, iż jest to system, który w pierwszym, że tak powiem, uderzeniu rejestruje właścicieli pojazdów. Gdy właściciel pojazdu po uzyskaniu zawiadomienia o wszczęciu postępowania zgodzi się z przedstawionym faktem, zapłaci mandat, nie będzie problemu z punktami karnymi; gdy zechce jako właściciel pojazdu ujawnić kierującego pojazdem, będzie decyzja administracyjna i oprócz kary finansowej będą też punkty karne. To też jest skopiowane z systemów, które już funkcjonują w Unii Europejskiej.

Jeszcze na jedną rzecz zwrócę państwa uwagę. Otóż jest wiele przypadków związanych z handlem punktami, ale też z niemożnością ściągnięcia kary, zwłaszcza gdy dotyczy to niepracujących, młodych osób, studentów. W tej ustawie jest propozycja, aby odbierać czy zawieszać na czas określony uprawnienia do kierowania pojazdem w przypadku notorycznego uchylania się od zapłacenia kary i niemożności ściągnięcia w trybie egzekucyjnym należności za mandat. To też jest rozwiązanie stosowane w Unii Europejskiej.

Podkreślam: głównym i podstawowym celem ustawy jest zwiększenie – i to w sposób radykalny, zdecydowany – bezpieczeństwa na drogach. Jeszcze raz powtó-

rzę, że przykłady rozwiązań stosowanych w Europie potwierdzają, że jest to możliwe. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Bardzo dziękuję, Panie Pośle.

Proszę uprzejmie przedstawiciela Biura Legislacyjnego o zabranie głosu.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Maciej Telec:

Dziękuję bardzo.

Wysoka Komisjo!

Biuro Legislacyjne nie przygotowało opinii odnośnie do tej ustawy ze względu na konieczność prac nad ustawami, które będą rozpatrywane na bieżącym posiedzeniu Senatu. Stanowisko biura zostanie przedstawione na posiedzeniach kolejnych komisji, które będą rozpatrywały tę ustawę w przyszłym tygodniu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Potwierdzam, omawiałem tę kwestię z Biurem Legislacyjnym i na kolejnym posiedzeniu połączonych komisji, Komisji Gospodarki Narodowej, Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej oraz Komisji Praw Człowieka, Praworządności i Petycji, będziemy rozpatrywać tę ustawę wraz ze wszystkimi poprawkami.

Przedstawię państwu teraz propozycje poprawek do ustawy, co nie jest zaskakujące, bo pan minister już zdążył o tym poinformować. Te poprawki zostały skonsultowane z ministerstwem i Inspekcją Transportu Drogowego. W sumie zostało zgłoszonych siedem poprawek. I ja teraz krótko może powiem, jakie one są.

Część poprawek to zmiany redakcyjne. W art. 1 będzie zmiana redakcyjna, polegająca na skreśleniu wyrazów: „ruchome”. Jest to konsekwencja poprawki przyjętej przez Sejm.

Kolejna poprawka jest konsekwencją rezygnacji przez Sejm z utworzenia państwowego funduszu celowego, ze środków którego byłby finansowany zakup urządzeń rejestrujących, instalowanych również w pasie dróg samorządowych. W proponowanej zmianie precyzyjnie określa się zadania centrum w tym zakresie finansowane z budżetu państwa.

Następna poprawka dotyczy konsekwencji rezygnacji przez Sejm z utworzenia państwowego funduszu celowego, ze środków którego byłby finansowany zakup urządzeń rejestrujących, instalowanych również w pasie dróg samorządowych. Proponowana zmiana precyzyjnie określi zadania finansowane z budżetu państwa oraz zadania jednostek samorządu, a proponowany ust. 1 w art. 140 ma na celu doprecyzowanie zasad dokonywania pomiaru w przypadku kontroli prędkości na danym odcinku drogi.

I dalej. Przyjęty przez Sejm katalog kar za przekroczenie prędkości powyżej 10 km/h oznacza w rzeczywistości podwyższenie dopuszczalnej prędkości jazdy, w szczególności w obszarze zabudowanym, do 60 km/h. W konsekwencji oznacza naruszenie wytycznych i zaleceń Unii Europejskiej w tym zakresie. I to również będzie doprecyzowane i zmienione, tak aby tych zaleceń nie naruszać.

Kolejna zmiana też jest konsekwencją rezygnacji przez Sejm z utworzenia państwowego funduszu celowego, ze środków którego byłby finansowany zakup urządzeń, o których już mówiłem. Proponowana zmiana precyzyjnie określa zasady podziału środków pochodzących z uiszczonych kar pieniężnych w sposób, który odzwierciedla zadania centrum i zadania jednostek samorządu terytorialnego w tym zakresie. Proponowana delegacja do wydania rozporządzenia ma na celu określenie zasad przekazywania przez centrum uiszczonych kar pieniężnych na rachunek budżetu państwa i rachunki jednostek samorządu terytorialnego.

Następna poprawka ma na celu doprecyzowanie, iż wśród podmiotów uprawnionych do korzystania z danych zawartych w ewidencji pojazdów zagranicznych znajduje się również Inspekcja Transportu Drogowego, prowadząca tę ewidencję.

Kolejna zmiana ma na celu doprecyzowanie zasad występowania przez organy egzekucyjne z wnioskami o cofnięcie dłużnikowi uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym oraz motorowerem.

Następną konsekwencją rezygnacji przez Sejm z utworzenia państwowego funduszu celowego, ze środków którego byłby finansowany zakup urządzeń w pasie dróg samorządowych, jest zmiana mająca na celu precyzyjne określenie zadań centrum w tym zakresie finansowanych z budżetu państwa oraz zadań jednostek samorządu terytorialnego.

Kolejna zmiana ma na celu doprecyzowanie obecnie obowiązujących zasad nakładania kar za przejazd pojazdem nienormatywnym bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami podanymi w zezwoleniu.

Następna zmiana ma na celu objęcie ochroną prawną jako funkcjonariuszy publicznych nie tylko inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, ale również pracowników Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, posiadających uprawnienia kontrolne, w czasie wykonywania przez nich obowiązków służbowych.

Została też przedłożona zmiana, która zawiera przepis przejściowy, dotyczący proponowanej zmiany zasad nakładania przez Inspekcję Transportu Drogowego kar za przejazd pojazdem nienormatywnym, bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami podanymi w zezwoleniu.

Następna poprawka zawiera przepis przejściowy, dotyczący proponowanej zmiany art. 20b ustawy o drogach publicznych.

I ostatnia zmiana, dotycząca terminów wejścia w życie ustawy, znowu jest konsekwencją rezygnacji z utworzenia funduszu celowego, ze środków którego byłby finansowany zakup urządzeń rejestrujących oraz zmian objętych w pktach 1–6.

Takie jest uzasadnienie poprawek, ono jest do państwa dyspozycji w wersji papierowej. Biuro Legislacyjne, jak mówiłem, odniesie się do tego już na wspólnym posiedzeniu komisji. Składam poprawki do tej ustawy.

Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos?

Proszę bardzo, pan senator Banaś.

Senator Grzegorz Banaś:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Zacznę od ostatniej sprawy. Jak rozumiem, w związku z tym, że nie ma jeszcze opinii Biura Legislacyjnego, nad tymi poprawkami będziemy głosować później, dopiero po otrzymaniu opinii Biura Legislacyjnego, nie dzisiaj?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przecież nie mamy opinii.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Myślę, że nie ma z tym problemu. Formalnie te poprawki ja zgłaszam teraz, ale proponuję, żebyśmy przegłosowali je na wspólnym posiedzeniu komisji, jako wszystkie komisje. Czy potrzebne będzie jeszcze jedno posiedzenie?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ale w przyszłym tygodniu będzie posiedzenie.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Po konsultacji z legislatorami i uwzględnieniu tego, że ministerstwo te poprawki już przejrzało i przygotowało stanowisko, myślę, że możemy głosować bez opinii legislacyjnej. Ta opinia pojawi się na posiedzeniach pozostałych komisji. Jeżeli pozostałe komisje nie przyjmą naszych poprawek, to wówczas odbędzie się wspólne spotkanie, a jeżeli je zaakceptują, to nie będzie problemu. A więc proponuję, żebyśmy jednak głosowali dzisiaj.

Senator Grzegorz Banaś:

Panie Przewodniczący, czyli sytuacja jest następująca: nie wiemy, jak się odnieść do meritum ustawy nasze Biuro Legislacyjne, ale wiemy już teraz, że należy te poprawki poprzeć, tak?

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Jestem co do tych poprawek przekonany, Panie Senatorze, bez konsultowania tego akurat z Biurem Legislacyjnym.

Senator Grzegorz Banaś:

Rozumiem. Ale może się tak zdarzyć, że te poprawki będą się odnosiły do spraw zakwestionowanych przez Biuro Legislacyjne. I co wtedy?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Aha, pan już wie. No, dobrze. To pozostawiam pana i państwa z tą wiedzą.

Czy mogę zadawać pytania szanownym przedstawicielom?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dziękuję bardzo.

Zapytam pana ministra, bo bardzo elegancko zaanonsował pan nasze dzisiejsze obrady tym przeczuciem, że zostaną zgłoszone poprawki, wyraził pan taką pewność, i okazało się, że to rzeczywiście miało miejsce. Pan minister stwierdził też, że ustawa cieszy się gorącym poparciem rządu. A czy również pana premiera? Bo ja przypominam sobie nie tak dawną publiczną wypowiedź pana premiera, w której stwierdził, że tylko facet bez prawa jazdy montuje radary na drogach, zamiast budować i remontować drogi, budować autostrady. A więc czy ta ustawa i to gorące poparcie rządu zostały skonsultowane z panem premierem Tuskiem? To pierwsze pytanie.

Drugie pytanie. Rzeczywiście, jest problem z nadmierną prędkością, z nagminnym łamaniem prawa drogowego, ale w żaden sposób nie mogę się zgodzić z argu-

mentacją przedstawioną między innymi przez pana posła, a wcześniej przez pana ministra. Argumentacja brzmi tak: wszędzie w Unii tak jest, wobec tego u nas również tak trzeba zrobić. Zgadzam się, wszędzie w Unii tak jest, tylko w Unii, do której się odnosimy, wszędzie są autostrady, są drogi, po których można szybko i bezpiecznie przejechać się z punktu A do punktu B. I tam rzeczywiście można restrykcyjnie traktować wszystkich tych, którzy choćby o 5 km przekraczają prędkość na drogach lokalnych, gminnych, wojewódzkich. Pełna zgoda. Ale nie w odwrotnej sytuacji.

Kolejne pytanie. Pojawił się też argument, który porusza serca wszystkich: dzięki temu będzie o dwa tysiące mniej zabitych. Już nie będę przypominał złośliwych ocen tego typu argumentów. Można by spowolnić do zera prędkość pojazdów i wtedy do zera spadnie liczba wypadków. A więc tego argumentu proszę raczej nie używać. Pytanie moje jest takie: co robi ministerstwo w sprawie poprawy bezpieczeństwa ruchu, ale poprawy związanej z bezpieczeństwem pojazdów, które uczestniczą w ruchu? Przetacza się duża fala dyskusji na ten temat, nawet dzisiaj dyskutowaliśmy z przedstawicielem przemysłu motoryzacyjnego na temat złego funkcjonowania prawa drogowego w Polsce, które skutkuje zalewaniem Polski złomem, sprowadzanym z najczęściej z najbliższych krajów: Niemiec, Belgii, czy Francji. W tym też należałoby upatrywać przyczyn części wypadków, włącznie z tymi najgroźniejszymi, skutkującymi niestety tragediami w rodzaju śmierci. Kiedy nastąpi nowelizacja tego prawa? Czy ministerstwo w ogóle planuje nowelizację prawa o ruchu drogowym, zgodnie z którym pojazdy sprowadzane do Polski przed dopuszczeniem ich do ruchu, będą sprawdzone na stacjach diagnostycznych posiadających odpowiedni do tego sprzęt? Dość powiedzieć, że ostatnio jedna z noweli ustawy, która niestety przeszła też przez Senat, doprowadziła do tego, odnosząc się do tak zwanych punktów bazowych, czyli tych punktów, które definiują płaszczyznę podwozia samochodu, że dopuszczona została możliwość różnicy do 30 mm tam, kiedy na przykład fabryka dopuszcza rozbieżność w różnych płaszczyznach nie większą niż 2,5 mm. I to się nagle okazało. Czy rząd naprawdę zechce się zająć tą sprawą, czy tylko będziemy w sposób taki jak dzisiaj walczyć o bezpieczeństwo na drogach? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję, Panie Senatorze.
Proszę bardzo, Panie Ministrze.

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

Panie Senatorze, z premierem i z tym facetem bez prawa jazdy to było tak... Od razu nawiążę do pańskiego drugiego pytania, bo to idzie w parze. Nie można powiedzieć, że najpierw budujemy, a w międzyczasie niech giną ludzie, albo najpierw zajmujemy się tym, żeby nie ginęli, ale nie będziemy budowali. Te dwa procesy muszą toczyć się jednocześnie. Nie możemy odwlekać ratowania życia ludzkiego do momentu, aż zbudujemy sieć dróg ekspresowych i autostrad. To musi działać się równolegle. To nie jest alternatywa, to ma się stać naraz. W związku z tym ten rząd i buduje drogi, i sięga po pomysły, jak ratować życie. Posłowie z PiS bardzo czynnie włączyli się do prac nad tą ustawą. Proszę mi uwierzyć: nie było głosów potępiających ustawę, bo nikt

jeszcze nic mądrzejszego nie wymyślił od dyscyplinowania kierowców na drodze. Z tym zero na godzinę chyba pan trochę przeholował. Mamy przestrzegać znaków: jak napisane: siedemdziesiąt, to kierowca ma jechać siedemdziesiątką, a jak jedzie setką czy więcej, to trzeba mu finansowo przypomnieć, że tak się nie robi, bo może kogoś zabić. Ja postrzegam pańską wypowiedź raczej jako takie lekkie wyzłośliwianie się na tej ustawie niż jako próbę wniesienia czegoś twórczego.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pan senator Trzeciński, proszę.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pan minister chce jeszcze uzupełnić?

(Senator Grzegorz Banaś: Bardzo przepraszam, Panie Przewodniczący...)

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Szczerze mówiąc, ja dzisiaj tak stereofonicznie pracuję. Proszę mi przypomnieć pytanie, na które nie odpowiedziałem. Przepraszam, chyba rzeczywiście nieuważnie pana słuchałem.)

Senator Grzegorz Banaś:

Zwracam się do pana przewodniczącego, by zechciał pana ministra poprosić o to, żeby zechciał się skupiać nad tym, co się w tej Izbie mówi.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Bez proszenia będę się skupiał.)

A teraz przejdę do dalszej części, do meritum, już bez złośliwości. Proszę wybaczyć, to rzeczywiście nie powinno mieć miejsca. Chodzi mi jeszcze o kwestię związaną z prawem o ruchu drogowym, z tym, co było dyskutowane, czyli badaniem aut sprodawzonych z zagranicy przed pierwszym zarejestrowaniem itd., itd.

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

Przepraszam, rzeczywiście przeoczyłem to pytanie. Odpowiedź jest bardzo wiążąca, a mianowicie za dwa miesiące do Sejmu trafi ustawa, która obecnie jest na etapie konsultacji międzyresortowych. Chodzi mi o ustawę o dopuszczeniu pojazdów do ruchu. Tam kompleksowo reguluje się sprawy związane z dopuszczeniem pojazdów, włącznie z centrum homologacji. Coś, co w tej chwili jest lekko rozproszone kompetencyjnie, będzie w jednym miejscu. Powstała też incydentalna ustawa, będąca efektem wyroku Trybunału Sprawiedliwości, gdzie mamy do czynienia z nierównymi uprawnieniami obywateli w Polsce i obywateli unijnych. Jeżeli w Polsce samochód zmienia właściciela, nie wymaga się badań technicznych, zaś jeżeli kupujemy samochód od obywatela unijnego, to jest obowiązek badań technicznych. Myśmy taki obowiązek narzucili. Trybunał wytknął nam to, uznał, że tak nie może być. I my musimy podjąć decyzję: albo wszyscy będziemy poddawali badaniom technicznym wszystkie samochody, nawet w obrocie w Polsce, albo w ogóle nie będziemy tego czynili. Patrzą teraz w stronę niektórych rozmówców, bo ta dyskusja jest cały czas żywa, ten jednostkowy,

wycinkowy problem nie został rozwiązany w Sejmie, to do państwa też dotrze, za chwilę też się z tym zmierzycie. Ale całość spraw związanych z dopuszczeniem pojazdów do ruchu jest zawarta w ustawie o dopuszczeniu pojazdów do ruchu, gdzie pierwszy raz systematyzuje się całość spraw związanych z tym, o czym pan senator raczył być wspomnieć. Dziękuję.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Teraz głos zabierze pan senator Trzeciński, a później pan poseł.

Senator Marek Trzeciński:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Mam dwa pytania do pana ministra.

Pierwsza sprawa. Chciałbym dowiedzieć się, jaka jest pana opinia odnośnie do ewentualnego obowiązku używania kamizelki odblaskowej przez kierujących rowerami. Wydaje się, że niezauważanie rowerzystów jest przyczyną wielu wypadków ze skutków śmiertelnym.

I drugie pytanie. Jaka jest opinia pana ministra w sprawie propozycji, które pały w dyskusjach związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, propozycji dotkliwych sankcji, polegających na czasowym odbieraniu prawa jazdy w przypadku nadmiernego przekroczenia prędkości. Myślę o zabieraniu prawa jazdy na przykład na dwa tygodnie osobom, które przekroczyły prędkość o 40 km/h. Taka propozycja została swego czasu, jakiś rok temu, przekazana również do Ministerstwa Infrastruktury. Chciałbym dowiedzieć się, jaka jest pana opinia w sprawie tego typu sankcji. Bardzo często prędkość jest przekraczana przez osoby, dla których samochód jest narzędziem pracy, na przykład przez handlowców, osoby, które spieszą się, prowadzą aktywny tryb życia. Wydaje się, że sankcja polegająca na zatrzymaniu prawa jazdy na dwa czy trzy tygodnie, w zależności od skali przekroczenia – zaznaczam: nie przekroczenia o 10 czy 20 km/h, ale znacznego – może być bardzo skuteczna. Wprowadzenie tego typu rozwiązania nie jest związane z jakimiś istotnymi kosztami. Dziękuję.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

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

Rzeczywiście, temat kamizelek odblaskowych pojawia się. Ale to jest raczej temat żywy medialnie, w trakcie prac nad tą ustawą on się nie ujawnił. Była poprawka zgłaszana pod koniec procesu legislacyjnego w Sejmie przez SLD. Chodziło o noszenie przez pieszych opasek po zmroku w terenie niezabudowanym. Była tego rodzaju nieśmiała próba. Ja jestem zwolennikiem prawa, które da się wyegzekwować. Nie wyobrażam sobie takiej sytuacji, że starszy pan czy starsza pani idą sobie skrajnią jezdni, nie mają kamizelki, pan policjant ich zatrzymuje i wlepia mandat po 100 zł. Pan daruje,

ale ja tego nie widzę. No, to akurat nie do pana ten argument. Taka poprawka się pojawiła, z tym że w odruchu rozsądku posłowie jej nie poparli. Jeżeli czegoś nie da rady wyegzekwować, to lepiej tego nie uchylać i nie kompromitować prawa.

Pytał pan o zabieranie prawa jazdy. Rzeczywiście, nie ma w tej ustawie mowy o zabieraniu prawa jazdy, jest tylko jeden wyjątek: kiedy delikwent nie płaci kary, zabieramy prawo jazdy. Ale w wielu krajach tak jest, myśmy przyglądali się legislacjom innych krajów. Panowało takie przekonanie, że dopiero kiedy nie zadziała system restrykcji określony w tej ustawie, będziemy zwiększać kary. Najpierw chcemy wprowadzić restrykcje w takiej formie jak w tej chwili. Jeżeli się okaże, że to nie jest wystarczający bat na niesfornych kierowców, dociśniemy mocniej. To musi zadziałać.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Teraz będzie mówił pan poseł, a potem jeszcze raz pan senator Trzcziński.

Posel Jan Tomaka:

Dziękuję bardzo.

Ja nie powiedziałem, że tak jest w całej Unii, tak jest w wielu krajach. Ale to nie ważne w ilu, ważne jest to, żebyśmy się uczyli i korzystali ze sprawdzonych już, działających w świecie systemów.

Panie Senatorze, to nie jest epatowanie cyframi, to są fakty. We Francji, gdzie poziom jakości dróg jest zdecydowanie lepszy niż w Polsce, w 2002 r. zginęło prawie osiem tysięcy obywateli. Już trzy lata po wprowadzeniu tego systemu dokładnie o 39% zmalała ta liczba, a przecież nie wybudowano w tym czasie nowoczesnej sieci dróg i autostrad. Jeżdżono niemal po tych samych drogach, tyle tylko, że wprowadzono nowy system. To naprawdę powinno przemawiać do wyobraźni. Możemy się kłócić co do sposobu systematyzowania przyczyn wypadków, ale w przypadku Polski życie zachowałoby około dwóch tysięcy obywateli polskich czy kierowców poruszających się na terenie Polski. To są naprawdę poważne sprawy. Spośród kilkudziesięciu tysięcy wypadków w 2007 r. zaledwie pięćdziesiąt sześć zostało ewidentnie spowodowanych złą jakością dróg. Zginęły wówczas, niestety, dwie osoby. Podkreślam jeszcze raz: możemy się kłócić co do sposobu klasyfikowania przyczyn wypadków, bo na pewno w wielu sytuacjach składa się na wypadek kilka przyczyn, ale te dane powinny przemawiać do nas. Jeżeli w Sejmie toczyły się dyskusje, to nie o sens i celowość wprowadzenia ustawy, tylko o to, czy taką karę przyjąć, czy inną. O tych sprawach przede wszystkim dyskutowano. Nie wiem, jak państwo podejście do tej sprawy, ale to na wniosek posłów Prawa i Sprawiedliwości Sejm podwyższył dopuszczalne prędkości jazdy w przypadku autostrad i dróg ekspresowych do 140 km/h, co budziło bardzo poważne wątpliwości. Powiem zupełnie szczerze: głosowanie odbyło się w poprzek, głosowano nie według linii politycznej, ale tak, jak kto uważał. To w opinii wielu posłów nie jest sposób na poprawę bezpieczeństwa na drogach, ale ta sprawa jest też w państwa rękach. Dziękuję.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję.

Pan senator Trzeciński, później pan senator Ortyl, pan senator Iwan i pan senator Bisztyga.

Senator Marek Trzeciński:

Dziękuję bardzo.

Chciałbym wrócić do tematu związanego z kamizelkami odblaskowymi. Oczywiście nie ma wątpliwości, że oznaczanie osób pieszych jest zupełnie czym innym niż zakładanie kamizelki odblaskowej przez kierującego rowerem, a więc osobę, która musi dysponować określonymi uprawnieniami, żeby w ogóle móc wyjechać na ulicę. Powinien być też zapewniony odpowiedni stan techniczny roweru. Pewne wymagania wobec rowerzystów już są postawione. Wydaje się, że jeśli obowiązek używania kamizelki odblaskowej zostałby wprowadzony, to pojawiłby się również obowiązek po stronie Policji. Musiałaby ona pouczać kierujących o obowiązku, który wynika z przepisu. I sądzę, że z upływem czasu zwiększyłaby się liczba poruszających się po drogach rowerem, wykorzystujących kamizelki odblaskowe, a tym samym zwiększyłoby się bezpieczeństwo na drodze.

Panie Przewodniczący, chciałbym złożyć wniosek o wprowadzenie poprawki do art. 3 ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym i dodać w ust. 1b zdanie: kierujący rowerem, korzystając z drogi, obowiązany jest używać kamizelki odblaskowej. I bardzo proszę państwa senatorów, również pana ministra, o poparcie tej poprawki. Wydaje się, że taki zapis na pewno nie wywoła skutków negatywnych, a może wywołać skutki pozytywne, choćby poprzez to, że organy kontrolne, Policja, będą mówić rowerzystom, by używali takiej kamizelki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Teraz pan senator Ortyl, potem panowie Bisztyga, Misiak i Kleina.

Senator Władysław Ortyl:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo! Panie Ministrze!

Ja chciałbym poprosić o doprecyzowanie, czy po przyjęciu tej ustawy Inspekcja Transportu Drogowego będzie jedynym organem czy ośrodkiem, który będzie dokonywał pomiaru przekroczeń prędkości i nakładał na nas kary, czy wchodzi jako trzeci gracz na tę scenę. No, jeszcze jest Policja, niekiedy nawet straż miejska może takiego pomiaru dokonywać i nakładać kary. Chciałbym to dokładnie wiedzieć.

Mam też pytanie do pana senatora, który składał poprawki, czyli do pana przewodniczącego. Myślę, że tutaj nie ma jakiegoś szczególnego znaczenia, czy będziemy mieli specjalny fundusz, czy po prostu cała operacja związana z nałożeniem obowiązków na Inspekcję Transportu Drogowego będzie utrzymywana ze środków, które wpłyną z kar. Ale trzeba pamiętać o tym, że Inspekcja Transportu Drogowego na rozpoczęcie tej akcji w obszarze funduszy ma dziś zero, nie nałożyła jeszcze żadnej kary, a już musi zainstalować urządzenia, wprowadzić dosyć skomplikowany i złożony system. Chciałbym wiedzieć, jak to wygląda, czy została zrobiona jakaś symulacja, może

nie biznesplan, bo to by szło już za daleko. Chodzi mi o to, czy są fundusze, które pozwolą na utrzymanie tego systemu. No, ja byłbym zadowolony – i myślę, że państwo też – gdyby za jakiś czas zaczęło brakować tych środków, czyli nie było przekroczeń prędkości. To byłaby sytuacja idealna. Chodzi też o to, żeby w rzeczywistości nie stało się tak jak jest teraz, że będą puste miejsca na urządzenia i skuteczność systemu radarów będzie słaba. Myślę, że ktoś powinien zrobić jakąś symulację finansową. Proszę o odpowiedź na pytanie, jak wyglądają finanse w tym obszarze, czy są jakieś zagrożenia.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Prosiłbym o odpowiedzi na te pytania pana senatora i pana ministra.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Może się okazać, że tych pytań będzie na tyle dużo... W sprawie kamizelek zaraz poproszę o pomoc przedstawiciela Biura Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji pana inspektora Jacka Zalewskiego. Ale najpierw, pan inspektor pozwoli, odniosę się do serii pytań pana senatora Ortyła.

Panie Senatorze, Inspekcja Transportu Drogowego będzie tylko obrabiała, głównie od strony informatycznej, materiały, jakie będą płynęły z funkcjonowania systemu. Ja przedstawiłem tylko ideę, a nie powiedziałem do końca, jak to będzie mniej więcej wyglądało. Przekroczenie prędkości równa się zdjęcie z zeskanowaną tablicą rejestracyjną, informacja pobierana z CEPiK i automatyczny wydruk dokumentu, który idzie do delikwenta. Tu nie ma miejsca na interpretację czy ocenność. To wszystko robi maszyna.

Pan pytał o pieniądze. Mamy 54 miliony euro z funduszy unijnych. Unia daje na bezpieczeństwo, chce, żeby obywatele unijni nie zabijali się w Polsce. Tak więc są na to pieniądze. W związku z tym działamy też pod presją, musimy zdążyć. To znaczy teraz nadążamy. No, to musi mieć swoje ramy czasowe, jeśli chcemy sięgnąć po te środki. Mamy niepowtarzalną okazję poprawić bezpieczeństwo na naszych drogach za pieniądze unijne. Ewidentnym efektem, o którym tu dzisiaj nie wspominaliśmy, jest to, że w sytuacji, kiedy będzie postawionych kilkaset radarów do wykrywania prędkości – patrzę w stronę pana inspektora – o iluś policjantów mniej będzie siedziało przy biurkach i opracowywało materiały. Dzisiaj oni opracowują dane ze stu sześćdziesięciu siedmiu radarów, które są czynne na polskich drogach. Pan inspektor mi podpowiada, że mówimy o około pięciuset policjantach. Dzisiaj to wygląda tak, że policjant jedzie z laptopem, zdejmuje dane z radaru, przygotowuje korespondencję i wysyła mandat umowny do osoby, która przekroczyła prędkość. Dziennie jest w stanie opracować co najwyżej kilkadziesiąt przypadków. I cały dzień siedzi plackiem przy biurku. Z pomocą CEPiK to wszystko odbędzie się automatycznie, dowód rejestracyjny zostanie zeskanowany, sięga się do buforu, gdzie są zgromadzone dane o właścicielach pojazdów, i wysyła się mandat. Uważam, że z uwagi na same wartości dodane warto się pochylić nad tym pomysłem. Nikt nigdzie na świecie nie wymyślił na razie nic lepszego. Jak państwo słyszeliście – poseł Tomaka o tym wspominał – ten system ma świetne refe-

rencje światowe, to znaczy tam, gdzie go zastosowano, udało się. Nie ma żadnego złego przykładu. Wcześniej czy później ktoś z państwa może zapytać o rozmiary, co to tak naprawdę znaczy. Powiem państwu, że na przykład w Holandii stoi tysiąc siedemset takich urządzeń, w małej Holandii stoi tysiąc siedemset radarów. Jeżeli państwo będziecie słyszeli, że w Polsce może stanąć docelowo około tysiąca, to bądźcie pewni, że to jest niedużo, bo w Holandii jest tysiąc siedemset. A jeżeli chodzi o finansowanie systemu na bieżąco, bo pan senator o to też pytał – odpowiedź brzmi: budżet. Skoro podjęliśmy decyzję, że nie fundusz, nie będziemy buforowali pieniędzy w funduszu celowym, każdorazowo o interes tego przedsięwzięcia będziemy musieli zadbać w czasie debaty budżetowej. I to chyba wszystko.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Poprosiłbym pana inspektora o odpowiedź na pytanie o kamizelki, bo to też budzi emocje.*)
Proszę bardzo.

**Dyrektor Biura Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji
Jacek Zalewski:**

Uzupełnię jeszcze odpowiedź pana ministra. Policjanci również będą zatrzymywali pojazdy, wykorzystując już dzisiaj dostępne środki, czyli wideorejestrator i radar, a informacja o naruszeniu prędkości będzie przesyłana do Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, które będzie wystawiało karę administracyjną.

A jeżeli chodzi o kamizelki odblaskowe, to w tej chwili pracujemy nad tym wspólnie ze środowiskiem rowerzystów. Są bardzo duże grupy, które tym się zajmują, jest również w parlamencie zespół zajmujący się turystyką rowerową. Chcemy wypracować taką nowelizację tego przepisu, żeby ten obowiązek używania... Ale nie kamizelek, to byłyby elementy odblaskowe odpowiedniej jakości i w odpowiedni sposób widoczne. Idziemy w kierunku pewnej mody na odblaski. Może nie ubierajmy koniecznie kamizelki, możemy ubrać kurtkę, która będzie miała element odblaskowy, inne ubiory, które takie elementy będą miały. Obecnie pracujemy nad przepisami, które będą zadawały i nas jako policjantów, i tych, którzy na tych rowerach coraz częściej po polskich drogach się poruszają, i kierowców, którzy będą mogli zauważyć rowerzystę, szczególnie poruszającego się po drogach od zmierzchu do świtu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Przedstawiciel Biura Legislacyjnego chciał zabrać głos.

Proszę.

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

Dziękuję bardzo.

Chciałbym odnieść się do propozycji poprawki pana senatora Trzcíńskiego. Otóż ostatecznie w przedłożeniu sejmowym nie znalazła się taka zmiana, art. 33, który dotyczy obowiązków nakładanych na rowerzystów, nie jest zmieniany tą nowelą, w związku z czym może pojawić się zarzut, że poprawka Senatu narusza tryb legislacyjny, bo nakłada na rowerzystów nowe obowiązki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.
Pan senator Iwan, proszę.

Senator Stanisław Iwan:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Powiem tak: mam kłopot z tą ustawą. Rzeczywiście warto zrobić wszystko, ażeby uratować jak najwięcej ludzi od kalectwa, a szczególnie od śmierci. Ale mój dyskomfort polega na tym, że brakuje mi kompleksowego popatrzenia na problematykę związaną z ruchem drogowym. Sam jeżdżę już ponad czterdzieści lat samochodem, mam prawo jazdy, jeżdżę bardzo dużo, średnio co najmniej 30 tysięcy km rocznie. O czym mówię? Z czym mamy do czynienia? Mamy do czynienia z taką sytuacją, że technika, jeżeli chodzi o konstrukcję samochodów, zarówno zawieszenie, jak i hamulce, w przeciągu ostatniego dwudziestolecia uległa znacznym zmianom i znakomitej poprawie. Poprawił się też stan nawierzchni, bo na tych drogach, które kiedyś były, nawierzchnia była ręcznie kładziona itd. Pamiętam, że czterdzieści lat temu to było 100 km/h, potem 80 km/h, potem znowu 100 km/h, potem 90 km/h i bez względu na kategorię drogi cały czas taka prędkość jest utrzymywana. Jak jeżdżę tymi samymi drogami, a na przykład pracowałem przez lata w miejscowości oddalonej od mojego miejsca zamieszkania o mniej więcej 50 km/h, to widzę, że regularnie pojawia się coraz więcej ograniczeń na tej drodze, linie ciągłe są coraz dłuższe, coraz mniej jest miejsca na wyprzedzanie itd. I to są elementy moim zdaniem powodujące, że ludzie nie przestrzegają prawa. Ono po prostu nie jest dopasowane do sytuacji. Ale jest też tak, że rzeczywiście ludzie się spieszą. Mnie by było bardzo łatwo to wszystko zaakceptować i głosować za, gdyby w tych obszarach, o których tutaj mówię, również zostały wykonane jakieś działania. No, ja naprawdę nie wiem, dlaczego drogą, która ma pojedyncze pasy ruchu i 4,5 m szerokości, można jechać z prędkością 90 km/h, de facto tak samo jak po drodze siedmiometrowej z pobocznymi. Dzisiaj przyjechałem z Zielonej Góry, bo stamtąd jestem, do Warszawy. I to jest tak: jeden odcinek drogi, liczący 100 km czy 120 km, można przejechać w ciągu godziny, bo jest kawałek autostrady, a przez ostatnie 100 km do Warszawy jedzie się co najmniej dwie godziny z kawałkiem i jak to się uda zrobić w tym czasie, to już jest dobrze. Jeżdżę tą trasą przynajmniej raz w miesiącu.

Uważam, że jeżeli chodzi o tereny zabudowane, to są to miejsca, gdzie ograniczenia są słuszne. Ale każdy może wskazać wiele takich miejsc, gdzie te ograniczenia są na wyrost i tak naprawdę nie wiadomo po co. Pan minister zapowiedział, że będzie zrobiony odpowiedni przegląd. Już półtora roku temu, jak tylko zaczęliśmy naszą kadencję, pan minister Rapacki obiecywał, że takie przeglądy na drogach będą przeprowadzone i niepotrzebne ograniczenia będą znoszone. Nie zauważyłem do tej pory, że-

by cokolwiek się zmieniło. Ale to jest inna sprawa. Jak powiadam, mam duży kłopot i potrzebowałam tutaj państwu o tym powiedzieć. Najłatwiej jest ograniczać. Rzeczywiście, jak ta prędkość będzie już zupełnie ograniczona, jak to senator Banaś kpiąco powiedział, to może zmniejszy się też liczba wypadków. Ale zakorkujemy kraj do tego stopnia, że nie będzie można przemieścić się z miejsca na miejsce. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.
Pan senator Bisztyga, proszę.

Senator Stanisław Bisztyga:

Mówimy tu o jakości dróg i o prędkościach. Ale ja chciałbym wrócić do pewnej kwestii, w sprawie której napisałem kiedyś do pana ministra oświadczenie. Pamiętam, że w czasach, gdy ja rozpoczynałem jazdę, każdy początkujący kierowca był wyposażony w zielony listek. Zapytuję: na jakim etapie jest praca nad tym, żeby człowiek, który kończy kurs, przez rok, bez względu na to, jakim samochodem jeździ, obowiązkowo posiadał zielony listek. Jeśli odpowiedź, którą uzyskam od pana ministra, będzie satysfakcjonująca, to dobrze, a jeśli nie, to być może należy zgłosić w tej kwestii poprawkę. Pan senator Trzciński mówił o kamizelkach, a moja poprawka brzmiałaby: samochód prowadzony przez początkującego kierowcę w okresie jednego roku po uzyskaniu prawa jazdy musi obowiązkowo posiadać zielony listek. Na pozór nie wiąże się to z głównym nurtem tej ustawy, ale myślę, że jest to kwestia niezwykle istotna i ważna.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.
Proszę bardzo, Panie Ministrze.

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

Poruszył pan kilka kwestii, ale wszystko chyba kręci się wokół jednego: pan ma dyskomfort wynikający z panującego bałaganu, nazwijmy rzecz po imieniu, jeśli chodzi o znaki ograniczenia prędkości. Przyczyną tego, że przestaliśmy przestrzegać przepisów jest między innymi to, że po zakończeniu budowy znowu ktoś nie zwinął znaków ograniczających prędkość do 30 czy 40 km/h, a droga ma szerokość 4,5 m, jest dwupasmowa. Nie ma lepszego sposobu na to niż przejrzenie stanu znaków, przeanalizowanie tego słup po słupie, droga po drodze i podjęcie decyzji, że w tym miejscu stawiamy znak, a w tym miejscu likwidujemy. Przynajmniej będzie to robione według jakiejś metodologii. No, trzeba pamiętać, że do ponad 50% wypadków śmiertelnych dochodzi w terenie zabudowanym.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ale pan nie słuchał tego, co ja mówiłem. Panie Senatorze, my będziemy stawiali radary tam, gdzie ludzie się zabijają, a nie tam, gdzie szybko jeżdżą. Jeżeli jest dobra

droga, to ludzie jeżdżą 140 km/h i nie zabijają się. A jeżeli jest kiepska droga, jest bardzo kłopotliwe manewrowanie, to jadą 70 km/h, a mimo to dochodzi do wypadków śmiertelnych. I to się zdarza nawet przy niskich prędkościach, o wiele niższych.

Senator Stanisław Iwan:

Przepraszam najmocniej, ale mnie właśnie o to chodzi. Jak z jednej strony wymagamy w sposób restrykcyjny przestrzegania ograniczania prędkości w zasadnych miejscach i stosujemy kary, takie czy siakie, może nawet jeszcze bardziej ostre powinny być, to w innych miejscach dopuścimy do pewnych rzeczy, żeby człowiek nie... Jak się cały czas łamie prawo, to powstaje ludziom w głowie takie przekonanie, że to prawo jest nieważne.

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

Panie Senatorze, myśmy podjęli szalenie ryzykowną decyzję w Sejmie i zwiększyliśmy dopuszczalną na autostradzie prędkość do 140 km/h.

(Senator Stanisław Iwan: Cóż to za ryzykowna decyzja, Boże święty...)

No, chyba zwiększając prędkość...

(Senator Stanisław Iwan: Mieszkam 60 km od granicy niemieckiej i znam autostrady, na których nie ma ograniczenia szybkości.)

Proszę pana, w polskich warunkach zwiększenie dopuszczalnej prędkości... Nawzajem to nie przypadkiem, a manewrem ryzykownym, odważnym, delikatnie mówiąc.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Pan senator Kleina, proszę.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę, Panie Ministrze.

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

Jeszcze senator Bisztyga pytał o zielony listek. To jest poważne pytanie, w związku z czym muszę zająć stanowisko.

Panie Senatorze, oprócz ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu jest już w Sejmie, praktycznie rzecz biorąc, ustawa o kierujących pojazdami. I cała otoczka prawna towarzysząca problematyce świeżego kierowcy, taka jak prawo jazdy na próbę, zmniejszenie wieku, jeżdżenie z kimś, wszystkie możliwe kombinacje, jakie się mogą pojawić, by ochronić młodego kierowcę we wczesnym stadium, będzie zawarta w tej ustawie. Oczywiście ta ustawa przejdzie przez całą ścieżkę sejmową i senacką. I gdyby się tak zdarzyło, że dojdzie ten projekt do Senatu bez zielonego listka, będzie miał pan pole manewru, pole do inicjatywy senackiej. Dziękuję.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Teraz jest to w uzgodnieniach międzyresortowych, niektórzy posłowie już widzieli ten projekt.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Kleina, później pan senator Banaś.

Senator Kazimierz Kleina:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Pytanie pierwsze, dotyczące egzekucji kar nałożonych na kierowców. Do tej pory egzekucją mandatów zajmowały się urzędy wojewódzkie. Czy pozostaje tak w dalszym ciągu? Mówię o tych mandatach, które nie zostaną zapłacone.

Druga sprawa. Tworzymy centralną ewidencję pojazdów zarejestrowanych za granicą. W jaki sposób będzie się odbywała egzekucja kar nałożonych na kierowców, którzy będą zarejestrowani za granicą? I czy w tej sprawie obowiązuje jakaś zasada wzajemności? Chodzi mi też o sytuację, gdy kierowca jadący samochodem zarejestrowanym w Polsce dokona naruszenia przepisów o ruchu drogowym za granicą. Czy ten system będzie w jakiś sposób połączony z odpowiednimi systemami zagranicznymi, tak aby płacenie kar przez Polaków, którzy popełnią wykroczenie za granicą, było w jakiś sposób skoordynowane w układzie międzynarodowym, europejskim?

Dajemy w tej ustawie uprawnienia, za zgodą komendantów Policji, strażom gminnym. Czy straż gminna będzie mogła w związku z tym zatrzymywać pojazdy, nakładać te kary? Czy to będzie na tej zasadzie, na jakiej odbywało się do tej pory? Podobnie pytanie dotyczy straży granicznej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Prosiłbym panów senatorów o jak najszybsze zadawanie pytań, jeśli jeszcze jakieś są, bo mamy do omówienia aż trzy punkty, a została nam tylko godzina.

Panie Ministrze, może tak hurtowo pan odpowie: seria pytań, później jedna odpowiedź. I na tym zakończymy dyskusję.

Pan senator Banaś, pan senator Jurcewicz i pan senator Oryl.

Proszę bardzo.

Senator Grzegorz Banaś:

Dziękuję uprzejmie, Panie Przewodniczący.

Szanowny Panie Ministrze!

Powrócę do tej odważnej decyzji o dopuszczeniu możliwości poruszania się po autostradzie z prędkością do 140 km/h. Chciałbym zapytać o drogi ekspresowe, bo w projekcie zmiany ustawy jest zapis, że dopuszczalna prędkość wynosi 120 km/h. Czy coś różni obie te drogi, autostradę i drogę ekspresową, od siebie, jeśli chodzi o bezpieczeństwo? Oczywiście poza odległością między węzłami na drodze ekspresowej w odróżnieniu od autostrady. Być może tak odważna decyzja jest też potrzebna w przypadku dróg ekspresowych. Dobrze byłoby, żeby te prędkości były porównywalne. To jest pierwsze pytanie.

I drugie pytanie. Chciałbym pana poprosić o skonkretyzowanie terminu wejścia w życie tej kompleksowej regulacji dotyczącej ustawy o ruchu drogowym. Z tego, co

pamiętam, do Polski importuje się około miliona samochodów, ale nie nowych. Jest to, że tak powiem, ta nie do końca zdrowa forma importu. A to, jak wiemy, w sposób drastyczny zmienia poziom bezpieczeństwa na drogach. Generalnie te samochody są bardzo stare, często niesprawne, a są i takie – posłużę się językiem kabaretowym – z których albo wyjdzie przystanek autobusowy, albo ciężarówka, albo jeszcze co innego. To jest rzecz istotna. Proszę o jasną deklarację, o powiedzenie, kiedy zdaniem pana ministra ta regulacja przynajmniej wpłynie do Sejmu. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Jurcewicz, proszę.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Dla orientacji podam, że chodzi mi o rozdział czwarty, oddział trzeci, punkt piąty ustawy. Jest tam mowa o ustaleniu kierującego pojazdem. Mam takie pytanie. W ilu krajach stosowany jest podobny zapis, który mówi o tym, że jeżeli ktoś z jakichś tam powodów nie jest w stanie ustalić prowadzącego, to zapłacić ma ten, kogo jest samochód. Przykładowo, ja siedzę w domu, samochód wziął ktoś z rodziny, ale ja mam zapłacić, bo nie ustalono, kto to był. Znaczący nie po mojej stronie jest ustalenie. W ilu krajach to funkcjonuje? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Ortyl, proszę.

Senator Władysław Ortyl:

Dziękuję bardzo.

Oczywiście, to bardzo dobrze, że są, tak jak pan minister powiedział, fundusze na start w wysokości 52 milionów zł. Ale chciałbym jeszcze dopytać o skutki finansowe tej ustawy. Nazwałem to wszystko symulacją finansową, ale myślę, że każda ustawa jest przez rząd analizowana pod względem skutków finansowych. To dotyczy i tego roku, i przyszłego, bo większa część tej ustawy wchodzi w życie dopiero w 2010 r. Jak wiemy, budżet nie jest w najlepszej kondycji. Przykładowo, finanse Policji mają się załamać w połowie roku, jeżeli chodzi o wszelkie wydatki rzeczowe. Mam pytanie: czy Inspekcja Transportu Drogowego jest przygotowana na to, by rozpocząć wstępne prace, nie licząc środków europejskich? Czy inspekcja ma taki budżet i takie finanse, czy one zostały przewidziane w budżecie państwa?

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Jeszcze pan senator Trzeciński.

Proszę.

Senator Marek Trzcíński:

Panie Przewodniczący, uwzględniam uwagi Biura Legislacyjnego i chciałbym wycofać złożoną przez siebie poprawkę.

Skorzystam też z prawa głosu i od razu powiem, że wydaje mi się bardzo istotne to, co powiedział pan senator Iwan. Myślę, że pan minister potwierdzi, iż jest pewien problem systemowy w porządkowaniu tego bałaganu, o którym pan również wspominał. Dlatego mówię o błędzie systemowym, że ten przegląd nie wywoła skutków, jakich oczekujemy. Z jednej strony robiona jest inwentaryzacja, ale z drugiej strony są nowe budowy czy remonty i popełnia się te same błędy. Ja podam tylko jeden przykład, żeby już nie przedłużać naszej rozmowy. Myślę o popularnych wysepkach na drogach. W jednym miejscu jest budowana wysepka, pośrodku niej stawiany jest znak odblaskowy, a wcześniej jest linia ciągła i zakaz wyprzedzania, ale w innym miejscu nie ma już żadnego oznaczenia, tylko nagle pojawia się wysepka ze znakiem i każdego dnia ten znak jest po prostu ścinany. Są stosowane różne rozwiązania, różne standardy w bardzo podobnych miejscach. Wynika to pewnie z tego, że są różni projektanci, różne osoby to samo rozwiązanie w różny sposób stosują. Ale podkreślam: to wszystko jest efektem jakiegoś błędu systemowego. I zrobienie inwentaryzacji nic nie da, jeśli w tym samym czasie nadal będą popełniane kluczowe błędy.

Reagowanie w przypadku, kiedy źle oznaczono drogę, jest bardzo długotrwałe. Z tego, co wiem – jeśli ma dobrą informację – by zmienić oznakowanie drogi w mieście, trzeba mieć zgodę rady bezpieczeństwa ruchu drogowego. A ta procedura jest długotrwała i czasami nawet w oczywistych sytuacjach skutek bywa różny. Nie chcę tutaj wskazywać konkretnych przykładów, powiem tylko, że sam miałem problemy z doprowadzeniem do stanu, kiedy oznakowanie było bezpieczne. Dziękuję.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, proszę o odpowiedź hurtowo.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, na wszystkie zadane pytania.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Tadeusz Jarmuziewicz:

Pan senator Kleina zadał kilka pytań związanych z najszerszej pojętą egzekucją, bo pytał pan o pojazdy zagraniczne, o to, czy nadal będzie to w kompetencjach urzędu wojewódzkiego. W związku z tym, że w tym temacie niezbyt sprawnie się poruszam, poproszę o pomoc głównego inspektora transportu drogowego, pana ministra Połcia.

Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Poleć:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Państwo Senatorowie!

Sprawa jest prozaiczna. Otóż w tym zakresie nic się nie zmieni. Jeżeli chodzi o standardowe mandaty karne nakładane przez Policję czy straż gminną, to w dalszym ciągu będzie to ściągane bądź przez urzędy wojewódzkie, bądź też w przypadku straży

gminnych sankcje będą ściągane na rzecz samorządów lokalnych. Różnica w systemie, który wprowadzamy, dotyczy wysokości kar administracyjnych nakładanych za przekroczenie prędkości. I w tym momencie będzie tym administrować Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. Ale zachowana zostanie zasada – i na to zgodził się Sejm – że 80% środków z kar, które zostaną nałożone na podstawie zdjęć wykonanych na drogach samorządowych, wróci do samorządów. Sejm zdecydował, że te pieniądze będą znaczone i zostaną przeznaczone na rozbudowywanie, naprawę, modernizowanie istniejącej sieci drogowej.

Jeśli chodzi o pojazdy zagraniczne, to tworząc ten projekt ustawy, oparliśmy się na doświadczeniach, które pojawiały się w innych krajach Unii Europejskiej. Wszyscy generalnie mają problemy z pojazdami niezarejestrowanymi w kraju, po którym się one poruszają. Przykładowo, Polak jest we Włoszech, podczas jazdy wykonane jest zdjęcie, a następnie on wyjeżdża. Niestety, obecnie dopiero na forum Komisji Europejskiej są prace nad taką regulacją prawną, która umożliwi transgraniczne ściganie sprawców naruszeń przepisów prawa o ruchu drogowym w skali Europy. Na razie odpowiednich przepisów jeszcze nie ma. Stąd też decyzja, aby mieć rejestr pojazdów, które taką prędkość przekroczyły. Jeśli cudzoziemiec będzie miał wykonane zdjęcie, a wyjedzie, to kiedy ten pojazd wróci na terytorium danego kraju i zostanie namierzony, dalej już nie pojedzie, mówiąc kolokwialnie. Baza tych pojazdów będzie znajdowała się w kraju, dostęp do niej będą miały między innymi takie służby jak Straż Graniczna, Policja, Inspekcja Transportu Drogowego.

I jeżeli chodzi o pojazdy zagraniczne, straże gminne, to tutaj się nic nie zmienia.
(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pan senator Jurcewicz pytał o ustalenie kierującego pojazdem. Nie tworzymy tu niczego nowego. Zasady odpowiedzialności są wszędzie takie same – i we Włoszech, i w Holandii, i we Francji, i w Wielkiej Brytanii, i w Austrii. A jest tak z prozaicznego powodu: nikt jeszcze nie wymyślił niczego innego, nikt nie wymyślił niczego takiego, co działałoby w dużej skali. I to jest odpowiedź na pytanie, dlaczego pojawiła się ta ustawa. To, z czym teraz Policja ma ogromny problem, to jest efekt skali. Pięciuset policjantów ruchu drogowego nie robi nic innego, tylko wysyła wezwania do osób, które są właścicielami pojazdów, żeby przyszły i powiedziały, czy to one, a jak nie one, to kto. A chyba lepiej byłoby, gdyby tych pięciuset policjantów było na naszych drogach. Stąd wzięła się decyzja o poszukiwaniu, śladem innych krajów europejskich, nowych rozwiązań. Dziękuję.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Panie Ministrze, proszę.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz:

Będę kontynuował odpowiedź. Prosiłem pana inspektora o pomoc w zakresie wycinka egzekucyjnego.

Pan senator Banaś słusznie zwrócił uwagę na to, że jeśli chodzi o zwiększenie prędkości ze 130 km/h na 140 km/h, to można by się przyjrzeć, czy jest to możliwe

także na innych niż autostrady drogach. Tak rozumiałem. Panie Senatorze, obecnie na drogach ekspresowych dopuszczalna prędkość wynosi: 100 km/h – na jednojezdniowej, 110 km/h – na dwujezdniowej. I w tej ustawie zostało to zmienione, o czym zapomniałem powiedzieć. Na dwujezdniowej drodze dopuszczalna prędkość wynosi 120 km/h. A więc na autostradach zwiększono ją ze 130 km/h na 140 km/h, a w przypadku dwujezdniowej „eski” ze 110 km/h do 120 km/h.

Pytał pan również o różnice w standardach technicznych pomiędzy tak zwaną „eską” a autostradą: szerokość drogi, odgródzenie płotami od zwierząt...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie, nie wszystkie. Brak skrzyżowań jednopoziomowych. Nie, naprawdę jest kilka rzeczy...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Jednopoziomowych.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie, nie. Na autostradzie nie mają prawa być jednopoziomowe, na „esce” jest to dopuszczalne.

Kontynuuję. Pan senator Ortyl dopytywał o globalne – tak rozumiałem – skutki finansowe związane z eksploatacją. Nie ma takiego systemu na świecie, do którego ktoś by dokładał. Oczywiście można by się domyślać, że na początku nastąpi dość silne uderzenie, jeżeli chodzi o wpływy z mandatów. Ale powiem tak: naszym zamysłem, co pojawiał się też podczas dyskusji na posiedzeniach komisji sejmowych... Ja będę sugerował takie rozwiązanie, żeby w ciągu pierwszych kilku miesięcy ten system pofunkcjonował, że tak powiem na brudno. Wysyłalibyśmy wówczas mandaty do ludzi, ale nie kasowali. Chodzi o to, byśmy pokazali społeczeństwu, że to działa. Bo tak naprawdę my nie chcemy się ścigać i bawić w politykę, tylko chcemy uratować paru gości. W związku z tym w pierwszej fazie chcemy wysłać powiadomienia: stary, przekroczyłeś prędkość, jechałeś 130 km/h, a wolno było jechać 100 km/h. Chciałbym, żeby coś takiego trwało przez kilka tygodni, dopiero potem byśmy rozpoczęli całą płatną imprezę.

Co my jesteśmy w stanie zrobić w tym roku? No, jesteśmy w stanie rozpiścić przetarg i z rezerwy rządowej wziąć środki na etaty dla kilku osób w Inspekcji Transportu Drogowego, która jest zawałona robotą. Chodzi o to, żeby rozpocząć procedurę przetargową, stworzyć SIWZ, rozpiścić przetarg. W tym roku nie zdążymy więcej zrobić. To są kłopotliwe procedury. A więc problem finansowania systemu jako taki w tym roku nie istnieje. Oczywiście, rzeczowe budowanie systemu będzie wymagało naszego skupienia na etapie prac nad budżetem na 2010 r. Jak rozumiem, troska pana senatora chyba tego dotyczy. W tym roku nie będziemy mieli rażących wydatków. Jeżeli będzie potrzeba doposażyć inspekcję, to będą na to środki z rezerwy rządowej. Mam na myśli etaty dla kilku osób.

Pan senator Trzcíński pytał o wysepki. Ja jeszcze zglobalizuję odpowiedź. A mianowicie jest cały wykaz infrastruktury drogowej, która służy podwyższeniu poziomu bezpieczeństwa. Najczęściej sprowadza się do spowolnienia ruchu. To są wysepki, to są ronda, których ostatnio w Polsce budujemy coraz więcej, to są miejsca, w których się nie wyprzedza. I to doprowadza do tego, że wolniej jedziemy, bo nie da rady jechać szybciej w takim miejscu. No, jak jest rondo, to musimy zwolnić, jak jest taka wysepka, to też zwalniamy. Taka jest tego filozofia. Ja sam mam czasami wątpli-

wość, czy niektóre runda służą zwiększeniu bezpieczeństwa, czy wręcz przeciwnie. Ale świat poszedł w tę stronę i my też. Więcej pytań nie zapisałem.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Panowie, bo naprawdę nie skończymy dyskusji.

(Senator Grzegorz Banaś: Można?)

Dobrze. Ostatnie pytanie.

Proszę.

Senator Grzegorz Banaś:

Panie Ministrze, proszę o prostą odpowiedź dotyczącą tej globalnej nowelizacji: kiedy projekt wyjdzie z rządu?

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

Za dwa miesiące. Panie Senatorze, ja mówiłem o tym wcześniej, że za dwa miesiące ten projekt będzie w Sejmie. Obiecuję.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Przystępujemy do głosowania nad ustawą.

Pan senator Trzeciński wycofał swoją poprawkę, czyli jest ona nieaktualna.

Przystępujemy do głosowania nad poprawkami do ustawy zgłoszonymi przeze mnie.

Proszę o opinię ministerstwa.

Czy państwo jako ministerstwo popieracie te poprawki?

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

Tak, tak, wszystkie. Jak pan przewodniczący zauważył, nie są nam obce, myśmy je już widzieli.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Ministerstwo popiera poprawki.

Biuro Legislacyjne przygotowuje opinię na wspólne posiedzenie komisji.

Proponuję przegłosowanie poprawek. One są w materiałach, które państwo dostaliście.

Kto z państwa jest za przyjęciem tych poprawek? (7)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał od głosu? (4)

Dziękuję bardzo.

Kto z państwa jest za przyjęciem ustawy wraz z poprawkami? (7)

Kto jest przeciw? (0)

Kto wstrzymał się od głosu? (4)

Dziękuję.

Kto z państwa senatorów chciałby być sprawozdawcą? Pan senator Trzeciński.
Dziękuję bardzo.

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Zakończyliśmy rozpatrywanie tego punktu.

Przechodzimy do rozpatrzenia punktu drugiego, czyli informacji na temat rozporządzenia Komisji Europejskiej w sprawie wyłączeń grupowych w motoryzacji.

Są z nami zaproszeni goście reprezentujący zarówno Polską Izbę Motoryzacji, jak i Koalicję „Prawo do naprawy”, która zgłosiła się do prac nad tym projektem.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

I jeszcze muszę wygłosić pewną formułę: czy są na sali osoby lub podmioty, które prowadzą działalność lobbystyczną?

Proszę się przedstawić, powiedzieć, kogo pan reprezentuje.

Lobbysta Michał Kuczmierowski:

Michał Kuczmierowski, firma Pracownia, reprezentuję tutaj Koalicję „Prawo do naprawy”.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Przekazuję głos panu prezesowi Frankemu.

Proszę bardzo.

Koordynator Koalicji „Prawo do naprawy” w Polsce

Alfred Franke:

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chciałbym przedstawić sprawę dotyczącą rozporządzenia GVO. Jest to Europejskie rozporządzenie, które zostało wprowadzone w życie w 2002 r. po to, żeby zrównoważyć szanse niezależnego rynku motoryzacyjnego małych i średnich przedsiębiorstw oraz koncernów samochodowych. To rozporządzenie wygasa w maju 2010 r. Dlatego niezwykle istotne jest, żeby pilnie podjąć dyskusję i odpowiednie kroki w sprawie utrzymania tego rozporządzenia. W tej chwili tematem tym zajmuje się Komisja Europejska i najprawdopodobniej w marcu lub kwietniu wyznaczy już konkretne kierunki działania.

Ja reprezentuję Koalicję „Prawo do naprawy”, jestem szefem europejskiej kampanii w Polsce. Do koalicji należą takie organizacje jak Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów, czyli ci, którzy sprawdzają stan techniczny samochodów, Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej, czyli organizacje i firmy, które zajmują się sprzedażą urządzeń warsztatowych i dbają o kontrolę stanu technicznego, Federacja Konsumentów;

Stowarzyszenie Niezależnych Warsztatów Samochodowych, Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych, czyli takie firmy jak Bosch, NGK, Monroe itd.; Stowarzyszenie Dystrybutorów Części Motoryzacyjnych. Na szczeblu Europejskim popierają tę inicjatywę podobne organizacje. Widać dość wyraźnie, że Polska Izba Motoryzacji, czyli organizacja, która skupia dilerów, również popiera całą tę kampanię.

Co dało to rozporządzenie? Przede wszystkim ono pozwoliło dilerom w pewnym stopniu uniezależnić się od koncernów samochodowych. Zgodnie z tym rozporządzeniem, diler samochodów może sprzedawać różne marki samochodów, czyli nie ma jedynej dostawcy wszystkiego. Gdyby był dilerem tylko jednego producenta samochodów, wtedy mógłby sprzedawać tylko jedną markę samochodu i tylko od tego producenta dostawałby części zamienne, kombinezony, szyldy i wszystko inne. A więc byłoby to po prostu całkowite uzależnienie małej czy średniej firmy.

Umożliwiło też ono wiele innych, może mniej istotnych rzeczy, o których nie chcę w tej chwili tutaj mówić, żeby się nie rozdrabniać. Powiem tylko, że pozwoliło niezależnym warsztatom prowadzić w sposób profesjonalny naprawy, bo zobowiązało koncerny samochodowe do tego, żeby udostępniały dane techniczne, które służą do naprawy samochodu. Chodziło o to, żeby warsztat wiedział, z jaką siłą naciągnąć pasek rozrządu, jaką zbieżność kół ustawić itd., itd. Chciałbym zwrócić uwagę na jedną kwestię, która cały czas gdzieś się przejawia. Otóż jeżeli państwo kupujecie nowy samochód, to tak naprawdę ten samochód w 80% jest złożony z części, które pochodzą od niezależnych producentów. I te części są oferowane między innymi w tych właśnie niezależnych warsztatach.

Niestety, to rozporządzenie wygasa. Pojawiają się hasła... Znaczący we wrześniu 2009 r. wchodzi w życie inne rozporządzenie, tak zwane Euro 5 WE nr 715/2007, za którym opowiedziała się cała Unia, między innymi Polska. To rozporządzenie gwarantuje dostęp do danych technicznych całemu niezależnemu rynkowi. Ale chciałbym tutaj jedną rzecz wyjaśnić, bo to, co powiedziałem, to jest tak naprawdę półprawdą. Rzeczywiście, to rozporządzenie gwarantuje dostęp, ale tylko w przypadku nowych typów samochodów, czyli tych, które będą zatwierdzone po wrześniu 2009 r. A więc jeżeli jakikolwiek model samochodu został wyprodukowany wcześniej niż we wrześniu 2009 r., to nie będzie dostępu do jego danych technicznych. No, chyba że zostanie przedłużone rozporządzenie GVO. Ale jeśli nie, to zaczną obowiązywać inne rozporządzenia, zaczną obowiązywać traktat europejski, art. 81 i 82, które są wypełnione dobrymi intencjami, ale nie regulują prawa w sposób właściwy, nie mówią, co wolno, a czego nie wolno. Zaczną obowiązywać tak zwane Euro 5, które dotyczy tak naprawdę 2–3% parku samochodowego, a po paru latach może będzie dotyczyło 5%. Ale na pewno nie będzie dotyczyło pozostałych 95%.

Dlaczego wcześniej to rozporządzenie nie było takie istotne? Bo wcześniej samochody nie były tak zaawansowane technicznie jak dzisiaj. Praktycznie są to komputery na kołach i żebyśmy mogli je w sposób sprawny, bezpieczny naprawić, właściwie wyregulować silnik – dla naszego bezpieczeństwa, dla ochrony środowiska – niezależny warsztat musi mieć dostęp do informacji technicznej.

Chciałbym też zauważyć, że tak naprawdę to niezależni producenci tworzą cały know-how. To właśnie oni, a nie koncerny, inwestują w rozwój, w motoryzację. No, ja nie mówię, że koncerny nie inwestują, one też inwestują, ale zaledwie 0,7% od obrotu, a niezależni producenci – 8–10% od obrotu. Zobaczcie Państwo: oni są mniej widocz-

ni, bo to są drobne, jak powiedziałem, firmy, małe i średnie przedsiębiorstwa, ale nie znaczy, że nie liczą się na rynku. W Polsce tworzą one dwieście tysięcy miejsc pracy. Jest to dwadzieścia osiem tysięcy firm motoryzacyjnych. A tak naprawdę od tego prawa uzależnieni są wszyscy kierowcy, czyli prawie szesnaście milionów kierowców. Jeżeli wygaśnie to rozporządzenie, niezależny warsztat nie będzie w stanie prowadzić właściwie napraw samochodów.

W tym momencie chciałbym podać bardzo istotne dane. Z niezależnych warsztatów motoryzacyjnych w Polsce korzysta czternaście i pół miliona kierowców, a tylko milion pięćset z warsztatów autoryzowanych. Ja nie jestem przeciwko autoryzowanym warszatom. Zresztą one również popierają to rozporządzenie. Chciałbym tylko pokazać, co spotka przeciętnego kierowcę. Tych czternaście i pół miliona kierowców będzie zmuszonych jechać do warsztatów autoryzowanych, których tak naprawdę jest około tysiąca pięćset. Wziąłem średnie, uwzględniłem liczbę warsztatów autoryzowanych w Polsce, to, że jest około czterdziestu marek samochodów i przeliczyłem to wszystko. I okazuje się, że na każdą markę w jednym województwie przypada około dwóch warsztatów. A więc kierowca musiałby pokonać bardzo, bardzo dużą odległość, żeby dotrzeć do celu.

Oczywiście mógłbym więcej na ten temat powiedzieć, więcej problemów przedstawić. Ale myślę, że jeżeli pojawią się pytania, to wtedy różne kwestie wyjaśnię, a teraz nie będę zabierał już czasu. Dziękuję.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.
Proszę bardzo.

**Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego
Jakub Faryś:**

Witam państwa.

Jakub Faryś, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

My jesteśmy organizacją, która skupia producentów pojazdów i przedstawicieli producentów. Członkami naszej organizacji jest trzydzieści sześć firm, a więc praktycznie wszystkie firmy, które są reprezentowane na rynku europejskim i światowym.

Nie chciałbym literalnie odnosić się do wypowiedzi mojego przedmówcy, bo dużo musiałbym prostować. Powiem tylko jedno. Dość podobna sytuacja była w przypadku uchwalenia ustawy – Prawo własności przemysłowej. Wówczas też słyszeliśmy, że jak ta ustawa nie wejdzie w życie, to sytuacja będzie niemalże dramatyczna dla wszystkich przedstawicieli. Ale słyszeliśmy również, że jak zostanie wprowadzona, to będziemy mieli tańsze ubezpieczenia, tańsze części. A nic z tego nie wyszło. Taka jest prawda.

Przejdę teraz do zasadniczych kwestii. Rozporządzenie zwane GVO/MV BER zostało wprowadzone po to, żeby zwiększyć konkurencyjność na rynku europejskim. Komisja Europejska dokonała bardzo dokładnej oceny i stwierdziła, że rozporządzenie to zwiększyło konkurencyjność i w tej chwili mamy do czynienia z taką sytuacją, że właściwie wszystkie oczekiwania, jakie były, zostały spełnione. No, może poza jednym, multibrandingiem, czyli wielomarkowością... Rozporządzenie stworzyło możliwość sprzedawania w jednym salonie produktów kilku marek. Chciałbym państwu

powiedzieć, że mniej więcej na tysiąc czterysta stacji dilerskich może kilkunastu dilerów zdecydowało się prowadzić tego typu działalność. I to nie dlatego, że ktokolwiek im tego zakazuje. Jest tak, że jak ktoś ma dobry standing finansowy i chce sprzedawać kilka marek, to jest to dobre narzędzie, ale nie jest to narzędzie umożliwiające wyciągnięcie za uszy tego warsztatu czy tego diler, który sobie słabo radzi.

Nie chciałbym się odnosić szczegółowo do treści tego rozporządzenia, ale na jedną kwestię zwrócę państwa uwagę. Komisja Europejska po dość wnikliwej analizie stwierdziła, że nie ma potrzeby utrzymywania specjalnego rozporządzenia dla branży motoryzacyjnej, bo generalne rozporządzenie o wyłączeniach grupowych reguluje większość spraw. My stoimy na stanowisku, że raport Komisji jest słuszny. Ale, jak powiedziałem, chciałbym zwrócić państwa uwagę na jedną kwestię. Branża motoryzacyjna w Europie jest regulowana ponad stoma dyrektywami, z czego trzydzieści jest sprzecznych. I my mówimy tak: jeżeli jest jakaś możliwość uniknięcia kolejnej nadregulacji, to należy z niej skorzystać, tym bardziej że dotychczasowe rozporządzenie BER nie przyniosło tak naprawdę żadnych rewolucyjnych zmian. Jedyna rzecz, która może budzić pewną wątpliwość, to dostęp do informacji technicznej. Ale dokładnie tak, jak wskazał pan prezes Franke, w przypadku pojazdów jest norma Euro 5. Przypominam, że kolejne numery normy Euro oznaczają coraz bardziej restrykcyjne wymagania wobec pojazdu. W tej chwili samochody są sprzedawane z normą Euro 4, za chwilę będzie już obowiązywała norma Euro 5. Obowiązek przedstawienia informacji technicznej faktycznie dotyczy samochodów z normą Euro 5, a więc tych, które dopiero będą wprowadzone na rynek. Chciałbym przytoczyć teraz fragment tego, co Komisja powiedziała na ten temat. Otóż producenci pojazdów już udostępniają informacje o notach technicznych i przeglądach serwisowych w odniesieniu do dostępnych na rynku pojazdów. Wydaje się, że bez względu na kształt przyszłych przepisów oraz ich treść w tej dziedzinie Komisja będzie w dalszym ciągu wykorzystywać swoje kompetencje w zakresie prawa o konkurencji i wzywać producentów do ujawniania informacji o notach technicznych osobom trzecim, gdyby była taka konieczność. I tutaj są przywołane art. 81 i 83 WE.

Nie jest prawdą, proszę państwa, że z dnia na dzień stanie się tak, że piętnaście milionów użytkowników samochodów będzie musiało jeździć do autoryzowanych punktów. Choćby z tego powodu, że średni wiek pojazdu, co już tu dzisiaj zostało powiedziane, wynosi piętnaście lat, a więc zakładamy, że ileś pojazdów jest dużo starszych, a ileś dużo nowszych. W przypadku starszych samochodów niezależne warsztaty posiadają te informacje, jak rozumiem, bo je obsługują. A więc w naszej ocenie nic dramatycznego się nie wydarzy.

Może jeszcze tylko powiem o jednej kwestii, dotyczącej dwóch spraw. Chodzi o inwestycje w Polsce. Otóż producenci pojazdów w Polsce zainwestowali pewnie już kilkanaście milionów euro. Roczny eksport branży motoryzacyjnej, włączając w to producentów części, opiewa w tej chwili na blisko siedemdziesiąt miliardów. I my mówimy, że linia podziału nie przebiega między producentami pojazdów a producentami tak zwanych oryginalnych części, czyli tymi, którzy produkują na zamówienie producentów pojazdów. Ta linia przebiega między producentami tak zwanych części oryginalnych, czyli tymi, którzy produkują je dla producentów pojazdów i na własny rachunek, a między producentami, którzy produkują części gdzieś na Dalekim Wschodzie czy w Ameryce Łacińskiej. Wyprodukowane tam części na ogół mają bardzo złą

jakość. Potwierdza to zresztą pismo, które w swoim czasie wystosowaliśmy do Senatu i Sejmu, pod którym podpisała się i Polska Izba Motoryzacji, która skupia dilerów, i Związek Rzemiosła Polskiego, który naprawdę trudno posądzać o sympatię dla autoryzowanych warsztatów, bo to są niezależne warsztaty, i bardzo wiele innych organizacji. A więc na to chciałbym państwa uczulić.

Bardzo często w wielu wypowiedziach – nie wiem, czy świadomie, czy nieświadomie – pojawia się ewidentne przekłamanie. My nie mamy nic i nie próbujemy walczyć, nawet coś takiego jest czasami sugerowane, z producentami tak zwanych części oryginalnych, czyli tych, którzy produkują części zgodnie ze wszystkimi technicznymi wymaganiami.

I jeszcze jedna uwaga na temat inwestycji. Tak jak powiedziałem, producenci samochodów i sektor z tym związany to jest mniej więcej dwieście tysięcy, czyli tak samo, jak w przypadku sektora, który nazywa się niezależnymi warsztatami. Co do inwestycji to być może jest tak, że kiedy będziemy porównywali procenty, to wyjdzie na to samo, ale trzeba też porównać obroty. A w przypadku pojazdów one są wielokrotnie większe.

Na zakończenie powiem, że to nie jest czarno-białe, co już wielokrotnie podkreślaliśmy. Nawet w tej chwili trwają obrady Komisji Europejskiej, z tego co wiem, na ten temat. Moja prośba jest taka, żebyście państwo przyjęli stanowisko, które spowoduje, że Komisja Europejska będzie próbowała osiągnąć kompromis między oczekiwaniami producentów pojazdów i oczekiwaniami niezależnych warsztatów. Jak już powiedziałem, główne pole do dyskusji to jest kwestia dostępności informacji technicznych, a nie wszystko inne. Pozostałe kwestie są albo nieregulowane, albo mniej ważne. Stąd moja prośba o niepopieranie takiego stanowiska, które będzie mówiło o przedłużeniu tego rozporządzenia, właśnie ze względu na to nadregulowanie, i o to, żeby w innych aktach prawnych, które Komisja Europejska będzie wydawała, uregulować kwestie, które mogą być sporne. My jesteśmy otwarci na dyskusję. Te sprawy, które są regulowane w tej chwili w rozporządzeniu BER w większości znajdują się w generalnym BER i naszym zdaniem, tak samo jak zdaniem Komisji Europejskiej, nie ma potrzeby odnawiania tego rozporządzenia.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję.

Czy ktoś z państwa senatorów chciałby zabrać głos?

Tytułem uzupełnienia powiem, że jako komisja skierowaliśmy do osób odpowiedzialnych za współpracę z Komisją Europejską zapytanie, czy coś się dzieje w tej sprawie na poziomie Unii Europejskiej. Otrzymaliśmy odpowiedź, że na dzień dzisiejszy nie ma żadnych działań i oznak aktywności Komisji Europejskiej w tej sprawie. Od czasu raportu ewaluacyjnego, który Komisja przekazała, nie wydano żadnego komunikatu w tej sprawie. A więc tam się rzeczywiście nic nie dzieje.

A dlaczego ten temat pojawił się na posiedzeniu naszej komisji? On się pojawił po konsultacji z Ministerstwem Gospodarki, które poprosiło nas o rozpoznanie tego zagadnienia i ewentualne zainteresowanie się tym, co się z tą sprawą dzieje. Dlatego też zaprosiliśmy przedstawicieli dwóch instytucji, mających na to nieco inny pogląd. Ich stanowisko zostało przekazane państwu senatorom.

Czy ktoś z państwa chce teraz zabrać głos?

(*Senator Grzegorz Banaś: Można?*)

Pan senator Banaś, proszę bardzo.

Senator Grzegorz Banaś:

Dziękuję uprzejmie, Panie Przewodniczący.

Jeśli dobrze rozumiem obydwóch panów, to pole sporu – do tego można by to zredukować – to jest kwestia dostępności do danych technicznych. Z jednej strony słyszymy, że Euro 5, nie ma problemu, bo to i tak będzie, ale z drugiej strony są samochody, które dzisiaj jeżdżą i co do których... Chciałbym wiedzieć, jakie jest panów stanowisko, a przede wszystkim, jakie jest pana stanowisko w tej sprawie.

**Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego
Jakub Faryś:**

Zgodnie z obecnie obowiązującym prawem te informacje są udostępniane. Mówiąc szczerze, nie wyobrażam sobie takiej sytuacji, żeby z dnia na dzień został zlikwidowany dostęp do nich, z tytułu, tak jak powiedziałem, aktów prawnych, które funkcjonują.

A propos tego, co się dzieje w Komisji Europejskiej, być może miałem, Panie Przewodniczący, błędną informację. W piątek dostałem wiadomość, że we wtorek kolejne organy Komisji będą się tym zajmowały. I z tego, co wiem, prezydencja czeska próbuje osiągnąć pewien kompromis. Stąd wziął się mój apel na końcu o wystosowanie takiego stanowiska Wysokiej Komisji, które by otworzyło pole do dyskusji i spowodowałyby, że rząd polski nie opowiedziałby się za jedną czy drugą stroną. Chodzi o to, żeby była możliwość otwartej dyskusji.

Wracam do pytania pana senatora. W tej chwili te informacje są udostępniane. Jak już powiedziałem, nie bardzo widzę powód, dla którego nagle z dnia na dzień dostęp do nich miałby być zablokowany. Przepraszam, ale nie jest argumentem to, że producenci wyobrażają sobie, iż jak zostanie odcięty z dnia na dzień dostęp do informacji technicznej – to jest założenie hipotetyczne – to wszyscy klienci pojedą do autoryzowanych warsztatów. To jest kompletnie nierealistyczne i nielogiczne wyobrażenie.

(*Senator Grzegorz Banaś: Czy można kontynuować, Panie Przewodniczący?*)

Przewodnicząca Tomasz Misiak:

Proszę.

Senator Grzegorz Banaś:

Dziękuję bardzo.

Czy włącznie z oprogramowaniem diagnostycznym, ze sposobem regulacji – mówię głównie o regulowaniu za pomocą software, bo jak już któryś z przedmówców zauważył, obecnie jeździmy tak naprawę komputerami na kółkach – i informacjami technicznymi, co jest w tej chwili najistotniejsze... Chodzi mi o to, czy dane regulacyjne i oprogramowanie diagnostyczne również są objęte udostępnianiem. Dziękuję.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos w tej sprawie?

Proszę bardzo.

**Koordinator Koalicji „Prawo do naprawy” w Polsce
Alfred Franke:**

Chciałbym się odnieść do paru poruszonych tutaj kwestii.

Komisja Europejska dyskutuje w tej chwili na temat czterech różnych scenariuszy i zastanawia się, który z nich przyjąć.

Jeden ze scenariuszy jest oczywiście taki, o jakim pan prezes wspomniał, czyli ogólne rozporządzenie 2790, które miałyby objąć motoryzację. Zastosowanie tego rozporządzenia w przypadku motoryzacji jest o tyle nieporozumieniem, że jest to niezwykle specyficzna branża. Dzisiaj żelazka nie naprawiamy, tylko je po prostu wyrzucamy do kosza. Nie szukamy punktu naprawy żelazek, bo mniej kosztuje kupienie nowego żelazka gdziekolwiek, chociażby w hipermarkecie. Ale z samochodem jest już inaczej. Po pierwsze, ma wpływ na bezpieczeństwo, po drugie, na ochronę środowiska, a po trzecie, niezwykle dużo kosztuje i dlatego cały czas musimy go naprawiać. Gdyby tak się stało, że motoryzacja będzie podlegała pod to ogólne rozporządzenie, czyli nie będzie GVO w pewnym sensie, to wtedy koncerny samochodowe będą mogły w bardzo krótkim czasie wypowiadać umowy dilerom. Chciałbym podkreślić, że Polska Izba Motoryzacji popiera nasze starania, jak również europejska organizacja, która skupia dilerów. A więc tu nie tylko chodzi o dostęp do danych technicznych, choć on oczywiście jest niezwykle istotny z punktu widzenia niezależnych warsztatów. Producenci samochodów będą mogli ograniczać producentów części zamiennych w dystrybucji i sprzedaży tych części, jeśli się okaże, że będzie to podlegało pod ogólne rozporządzenie. I tak jak już powiedziałem, nie będzie dostępu do danych, bo ja twierdzę, że nie ma tego dostępu.

Drugi scenariusz zakłada przyjęcie rozporządzenia ze specjalnymi wytycznymi. Ale problem polega na tym, że niezależny warsztat w walce o swoje prawo musiałby występować do Komisji Europejskiej. A więc jest to nierealistyczne.

Trzeci scenariusz jest prosty, mówi on przedłużenie rozporządzenia, które nie do końca jest dobre. Samo rozporządzenie nie było złą rzeczą, ale ono w sposób nieprecyzyjny określało prawa i obowiązki stron.

Czwarty scenariusz przewiduje przedłużenie i ulepszenie rozporządzenia, to znaczy zharmonizowanie go z tak zwanym Euro 5, czyli rozporządzeniem nr 715, które mówi o dostępie do danych technicznych.

Teraz chciałbym się odnieść do liczby zatrudnionych osób, o czym tutaj usłyszałem, w segmencie koncernów samochodowych.

Po pierwsze, pan prezes przytoczył tutaj wielkie liczby, włączając w to producentów części zamiennych. A przecież producenci, czyli Bosch i inni, popierają nas. Mało tego, są członkami naszej organizacji i wspierają mnie w działaniu. Oni też nie chcą podlegać monopolowi. Jeśli nie będą mogli sprzedawać części na niezależny rynek, to będzie oznaczać, że będą całkowicie zależni od koncernów samochodowych i będą musieli współpracować tylko z koncernami. A nikt nie chce być uzależniony, mieć jedną nogę.

Po drugie, jeżeli chodzi o jakość części, to chciałbym zauważyć, że przedstawiliśmy ekspertyzę, przygotowaną przez PIMot, czyli instytut, który zajmuje się badaniami, homologacjami, certyfikacjami części samochodów. I ta ekspertyza jak najbardziej popiera nasze starania.

Wróć jeszcze do dostępu do danych technicznych. Jak to dzisiaj wygląda? Rzeczywiście, zgodnie z rozporządzeniem GVO teoretycznie jako niezależny rynek mamy dostęp do danych technicznych. Podkreślam: teoretycznie. Dlaczego? Bo praktycznie wygląda to tak, że koncern samochodowy mówi: drogi warsztatowcu, chcesz mieć dane techniczne, kup sobie płytę za 2, 3 tysiące euro, zależnie od marki samochodu, i z tej płyty będziesz mógł brać sobie dane do naprawy samochodu. Ale jeżeli do jednego z tych dwudziestu tysięcy warsztatów przyjedzie jeden raz w roku Isuzu, to koszty takiej płyty mu się nie zwrócą. Taki warsztat potrzebuje mieć to, co jest w Stanach Zjednoczonych, czyli możliwość ściągnięcia z internetu za drobną opłatą jednostkowych danych. Ściąga plik za opłatą 2, 3 dolary, tak jest w Stanach Zjednoczonych, korzystając ze specjalnej wyszukiwarki Oasis, która ma funkcjonować w tym Euro 5 i naprawia samochód. Jeżeli przyjedzie drugi samochód, znowuż Isuzu, ale o innej pojemności silnika, to będzie potrzebował ponownie ściągnąć dane. A więc koncern będzie dostawał środki finansowe, a warsztat będzie w stanie w sposób właściwy prowadzić naprawy. To nie chodzi o te 2 tysiące euro, tylko chodzi o to, że warsztat musiałby kupić dane po 2 tysiące euro do czterdziestu marek samochodów, czyli musiałby zainwestować około 80 tysięcy euro. A to jest niemożliwe, bo to są firmy, które zatrudniają mniej więcej po czterech pracowników. Za rok oczywiście wejdą na rynek nowe modele, zatem te dane przestaną być aktualne.

Jak dzisiaj radzą sobie ci warsztatowcy? Radzą sobie w ten sposób, że trzy lata temu kupili urządzenia do diagnozowania hamulców, które kosztują bardzo dużo pieniędzy z punktu widzenia takiego warsztatu, bo to są kwoty rzędu 50 tysięcy euro i większe, jeżeli są bardziej zaawansowane. Ale takie urządzenie ma wbudowane te dane, bo koncern samochodowy jest zobowiązany sprzedać producentowi urządzeń tego typu dane. Rok później kupują kolejne urządzenie i tak co roku inwestują w tą swoją małą firmę naprawdę bardzo duże pieniądze z ich punktu widzenia. Dzięki temu są w stanie naprawiać samochody. Ale te dane nie dotyczą wszystkich marek samochodów, a właściciele warsztatów nie są w stanie kupić wszystkich urządzeń. Kiedy wygaśnie rozporządzenie, nie będą mogli kupić wszystkich aktualizacji, wymienić urządzeń, żeby mieć te dane. A więc tak naprawdę nie będą ich miały. Ja nie twierdzę, że jednego dnia wszystko wymrze. To będzie proces, zresztą już dziś go obserwujemy. Trzy lata temu było w Polsce dwadzieścia dwa i pół tysiąca warsztatów motoryzacyjnych, teraz jest osiemnaście i pół tysiąca, a dokładnie osiemnaście tysięcy czterysta. To pokazuje, że jednak warsztaty nie są w stanie podążać za rozwojem techniki, jaki obserwujemy w tym sektorze.

Chciałbym podkreślić, że całkowicie zgadzam się z panem prezesem, który mówił o tym, że GVO zostało wprowadzone po to, żeby wzmocnić konkurencję. No właśnie, zdrowa i wzmożona konkurencja to jest coś, co jest bardzo dobre w kryzysie. Kiedy w kryzysie jest konkurencja, to eliminujemy, ograniczamy sytuację kryzysową, powodujemy, że firmy są gotowe inwestować, rozwijać się itd., itd. A więc jest to obrona interesów dwudziestu ośmiu tysięcy firm motoryzacyjnych w Polsce, jak już powiedziałem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa senatorów chce jeszcze zabrać głos?

Jeszcze pani senator Arciszewska, proszę.

Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Panie Przewodniczący, tu jest taki projekt stanowiska komisji. Ja wysłuchałam argumentów jednej i drugiej strony. Wydaje mi się, że rzeczywiście można wyrobić sobie zdanie na ten temat. Jestem przeciwniczką monopolu, a wychodzi na to, że jeżeli nie podejmiemy żadnej inicjatywy, to do monopolu może dojść. Mówimy o Unii Europejskiej i zdrowych zasadach w niej panujących, a więc wydaje mi się, że dobrze by było przychylić się do dezyderatu, który mówi o ochronie konkurencji na tym rynku. Jak mówię, miło było usłyszeć argumenty jednej i drugiej strony, ale chcielibyśmy, żeby ta konkurencja, możliwość funkcjonowania firm, które w tej chwili już są zagrożone nie dość z powodu kryzysu globalnego, to jeszcze ponoszeniem kosztów związanych z rozwojem firmy, były. Wiadomo, koncerty są w lepszej, że tak powiem, sytuacji. Powinno nam zależeć na tym, żeby zwrócić uwagę Komisji na to, jeżeli sama nie podejmuje odpowiednich kroków, że my ten problem zauważamy. Powinno nam zależeć przynajmniej na tym, żeby na polskim rynku strzec konkurencji i istnienia dwudziestu ośmiu, jak pan powiedział, tysięcy firm.

Proponuję, żeby tę dyskusję już zakończyć i przejść do omawiania następnych punktów. Przyjmijmy stosowny dokument, poczekajmy na stanowisko rządu, a następnie wystąpmy jako Polska, tak jak tu zostało powiedziane, nie tyle z inicjatywą... No, dobrze byłoby zwrócić uwagę na to, że ten problem został zapomniany, nie jest dyskutowany. Chodzi o to, żeby również w Unii Europejskiej podjęto jakieś decyzje, bo do tego jesteśmy zobligowani. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Ja tylko przeczytam państwu stanowisko naszej komisji. Dodam, że zostało to skonsultowane z obiema stronami. W stanowisku właściwie przekazujemy rządowi pewne intencje, ale też prosimy o rozważne rozpatrzenie tej sprawy i jej zbadanie, zanim się jakkolwiek zajmie pozycję.

Komisja Gospodarki Narodowej na posiedzeniu w dniu 3 marca 2009 r. zapoznała się z informacją na temat rozporządzenia Komisji Europejskiej z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie wyłączeń grupowych w motoryzacji.

Rozporządzenie to wprowadziło sprzyjające ochronie konkurencji rozwiązanie prawa dla dystrybucji nowych pojazdów silnikowych, części motoryzacyjnych oraz serwisowania i napraw, a także chroniące prawo konsumenta do obsługi serwisowej samochodów po przystępnej cenie.

Wygaśnięcie rozporządzenia w maju 2010 r. będzie miało wpływ na wszystkich uczestników rynku motoryzacyjnego. Brak szczegółowych przepisów o dostępie do danych technicznych dotknie producentów i dystrybutorów części motoryzacyjnych, niezależne warsztaty samochodowe oraz kierowców, którzy mogą zostać zmuszeni do naprawy swoich aut wyłącznie w autoryzowanych serwisach samochodowych.

Przepisy rozporządzenia dotyczą w Polsce dwudziestu ośmiu tysięcy firm, głównie małych i średnich, dwustu tysięcy miejsc pracy, piętnastu milionów kierowców. Należy zatem podjąć niezwłoczne działania w obronie interesów niezależnych podmiotów rynku motoryzacyjnego oraz praw polskich konsumentów.

Komisja Gospodarki Narodowej zwraca się do rządu o zainteresowanie się sygnalizowanym problemem i pilne podjęcie działań w celu wypracowania i przedstawienia Komisji Europejskiej stosownego stanowiska w tej sprawie.

Jeżeli państwo taką wersję stanowiska komisji zaakceptujecie, to wówczas przesyłamy ją do Ministerstwa Gospodarki.

Ktoś jeszcze chce coś powiedzieć w tej sprawie? Nie.

Kto z państwa jest za przyjęciem tego stanowiska? (11)

Kto się wstrzymał od głosu? (0)

Kto jest przeciw? (0)

Dziękuję bardzo.

Przekazujemy to stanowisko do ministerstwa.

Bardzo dziękujemy obecnym tu panom prezesom. Sprawami motoryzacji na pewno nie kończymy się zajmować, będzie jeszcze wiele innych tematów, które w najbliższym czasie omówimy. Na pewno do nas będą wracać zagadnienia poruszane między innymi przez pana senatora Banasia, dotyczące spraw rejestracyjnych pojazdów i sposobu funkcjonowania opodatkowania pojazdów na polskich drogach i w polskiej produkcji.

Przechodzimy do kolejnego punktu posiedzenia, czyli ustawy o zmianie ustawy – Prawo energetyczne.

Była z nami pani minister Łobodzińska, ale ponieważ przedłużyło się omawianie dwóch punktów, trwało to ponad dwie godziny, pani minister musiała pójść na kolejne spotkanie. Ale jest z nami pan dyrektor z Ministerstwa Gospodarki.

Bardzo prosimy, Panie Dyrektorze, o omówienie tematu.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Ropy i Gazu
w Ministerstwie Gospodarki
Rafał Miland:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Celem przedłożonej nowelizacji jest zmiana regulacji ustawy – Prawo energetyczne odnoszącej się do koncesjonowania obrotu paliwem lotniczym, konkretnie benzyną lotniczą oznaczoną kodem PKWiU i CN. Idea tej zmiany wywodzi się z podnoszonych przez środowiska lotnicze głosów dotyczących pewnych utrudnień w wykonywaniu działalności aeroklubów. Ta idea została podchwycona również ze względu na planowane przez rząd przekazanie do samorządów terytorialnych pewnych lotnisk czy terenów powojсковych, które mogłyby służyć rozwojowi ruchu lotniczego. Generalnie podczas prac w Sejmie zostało przyjęte takie rozwiązanie, że obrót benzyną lotniczą oznaczoną kodem PKWiU i CN nie będzie wymagał uzyskania koncesji, jeżeli roczna jego wartość nie przekroczy 1 miliona euro.

Rząd pracował nad stanowiskiem do tego rozwiązania i wypowiedział się pozytywnie na ten temat, ale zwraca uwagę, że limit wynoszący 1 milion euro, który tutaj jest proponowany, wydaje się zbyt wysoki. Argumenty, które przemawiają za tym, są następujące. Przede wszystkim nie zachowano swego rodzaju zasady proporcjonalno-

ści, bo inne przepisy dotyczące zwolnienia z obowiązku posiadania koncesji – dotyczy to zwolnienia z koncesjonowania obrotu gazem ziemnym bądź gazem LPG – mówią o znacznie mniejszych kwotach. Jeśli chodzi o gaz ziemny, jest to 100 tysięcy euro, jeśli chodzi o gaz LPG – 10 tysięcy euro. Drugim argumentem przemawiającym za stanowiskiem rządu, aby obniżyć ten limit, jest generalne spojrzenie na cały rynek benzyny lotniczej. Jest to bardzo specyficzny produkt, bo jego zużycie w skali kraju wynosi około 4,5 tysiąca ton rocznie, produkcja około 15 tysięcy ton. Prawie 11 tysięcy ton pochodzi z eksportu, czyli to jest dosyć ograniczony rynek. Wartość obrotu w Polsce wynosi około 6 milionów euro. I dlatego w opinii rządu limit w wysokości 1 miliona Euro jest zdecydowanie za duży. Pozwolę sobie w imieniu pani minister przedstawić stanowisko, że zdaniem rządu wskazane byłoby obniżenie tego limitu do 100 tysięcy euro i wtedy opinia rządu byłaby pozytywna, rekomendowaliśmy przyjęcie takiej poprawki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Proszę o opinię przedstawiciela Biura Legislacyjnego.

**Młodszy Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Iwona Kozera:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo, Biuro Legislacyjne nie zgłasza uwag do omawianej ustawy.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Chciałbym zgłosić poprawki do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo energetyczne.

W art. 1 pkt 2 proponuje się zmianę brzmienia polegającą na zmianie wartości obrotu z 1 miliona euro na 100 tysięcy euro. Obecne regulacje określają w odniesieniu do rynku paliw gazowych limit obrotu zwolnionego z obowiązku uzyskania koncesji na poziomie 100 tysięcy euro rocznie. Uważam, że w celu respektowania zasady równości podmiotów gospodarczych zasadne jest przyjęcie w przypadku benzyn lotniczych, o których mowa w projekcie ustawy, rozwiązań analogicznych jak zastosowane w odniesieniu do rynku paliw gazowych i ustalenie limitu na poziomie 100 tysięcy euro rocznie. Przesłanką za przyjęciem tej poprawki jest również to, że kwestie zachowania równości podmiotów została poruszona w uzasadnieniu projektu zgłoszonego przez Podkomisję „Przyjazne Państwo”. Dodatkowo w kontekście w skali obrotu benzyną lotniczą na poziomie około 6 milionów zł euro w kraju ustalenie wartości obrotów zwolnionych od obowiązku posiadania koncesji na poziomie 1 miliona euro nie ma uzasadnienia. I o taką zmianę wnoszę. Jak rozumiem, ministerstwo do tej zmiany się przychyliło, tak?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Kto z państwa chciałby zabrać głos?

Proszę bardzo, pan senator Jurcewicz.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Panie Przewodniczący, ja mam pewne pytanie. Nie wiem, czy dobrze zrozumiałem treść poprawki. Czy oprócz paliwa lotniczego jeszcze coś tam było?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tylko lotnicze, tak? No, coś o gazie było mówione.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Chodzi o paliwo lotnicze, bo w sumie łączna kwota obrotu paliwem lotniczym wynosi około 6 milionów euro. Bez koncesji można by już było handlować, gdy obrót paliwem lotniczym nie przekraczałby 1 milionie euro. A więc właściwie wszyscy byliby zwolnieni z koncesji w przypadku obrotu tymi paliwami lotniczymi.

(Senator Stanisław Jurcewicz: No właśnie. Dziękuję bardzo.)

Proszę bardzo, pan senator Owczarek.

Senator Andrzej Owczarek:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Dyrektorze, chciałbym pana zapytać, jaki jest obrót paliwem na małym lotnisku regionalnym. Jaka to jest wartość mniej więcej?

**Zastępca Dyrektora Departamentu Ropy i Gazu
w Ministerstwie Gospodarki
Rafał Miland:**

Panie Senatorze, to zależy od tego, jaki jest charakter tego lotniska. Benzyna lotnicza, o której tutaj mówimy, jest używana tak naprawdę w samolotach o napędzie tłokowym. To są małe samoloty szkoleniowe. A jeżeli pan pyta o porty lotnicze, typu Rzeszów czy...

(Senator Andrzej Owczarek: Dokładnie.)

...to powiem tak na podstawie danych, którymi dysponuję. Jeśli na takich lotniskach lądują samoloty o charakterze odrzutowym, to jest używany zupełnie inny rodzaj paliwa. To jest paliwo typu JET-A1, czyli takie paliwo, które jest zbliżone co do właściwości do oleju napędowego. W kraju produkcja takiego paliwa to jest 940 tysięcy ton, eksport – 660 tysięcy ton, a zużycie wynosi około 260–270 tysięcy ton. Nie umiem dokładnie odpowiedzieć na to pytanie.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Nie pamięta pan teraz danych, jeśli chodzi o inne rodzaje paliwa. Ta poprawka dotyczy tylko benzyny lotniczej, czyli tak naprawdę awionetek i małych samolotów.

Jeśli nie ma więcej pytań, to proponuję przystąpić do głosowania.

Kto z państwa jest za przyjęciem poprawek, o których mówiłem? (10)

Kto się wstrzymał od głosu? (0)

Kto jest przeciw? (0)

Kto jest za przyjęciem ustawy wraz z poprawkami? (11)

Kto z państwa zgłosi się, żeby być sprawozdawcą?

Pan senator Jurcewicz jako specjalista lotnik. Bardzo proszę. W takim razie mamy już wyznaczonego senatora sprawozdawcę.

Dziękujemy bardzo, Panie Dyrektorze.

Przechodzimy do kolejnego punktu, czyli do rozpatrzenia ustawy o zmianie ustawy o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA Euro 2012.

Witam przedstawiciela Ministerstwa Sportu i Turystyki i przekazuję głos.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki Tomasz Półgrabski: Jak rozumiem, oddajemy głos panu posłowi, bo to jest projekt poselski.)

U nas zawsze najpierw wypowiada się przedstawiciel ministerstwa. Taki mamy zwyczaj. Najpierw wysłuchujemy opinii ministerstwa, a potem mówi poseł.

Ale proszę bardzo, zaczniemy w takim razie od pana posła.

(Poseł Andrzej Biernat: Ja chętnie oddam głos panu ministrowi, ale jak pan minister...)

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki
Tomasz Półgrabski:**

My popieramy ten projekt.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Biernat:

Jak rozumiem, trzeba przybliżyć panom senatorom założenia projektu, nad którym dzisiaj procedujemy. Jest to zmiana ustawy, która została uchwalona w 2007 r., czyli jeszcze za poprzedniego rządu, a była pokłosiem przyznania Polsce organizacji finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA Euro 2012. Tamta ustawa była zupełnie przyzwoita, ale nie wzięto pod uwagę czasu i dynamiki przygotowań. Już w trakcie jej funkcjonowania w porządku prawnym pojawiły się pewne wątpliwości, ujawniły się pewne niedoskonałości. Na prośbę uczestników tego projektu, czyli miast organizatorów, samorządów, ministerstwa, spółki celowej PL 2012, podjęliśmy wysiłek, żeby tę ustawę nieco poprawić.

Przedstawię teraz w kilku punktach ideę zmian, które powinny być wprowadzone do ustawy z 2007 r.

Pierwsza zmiana – i właściwie naczelną – dotyczy umożliwienia prywatnym inwestorom realizacji inwestycji zakwalifikowanych jako przedsięwzięcia Euro 2012 w trybie specustawy, czyli chodzi o wszystkie ułatwienia, jakie niesie ze sobą specustawa, też dla przedsiębiorców prywatnych.

Druga zmiana wynika z praw własności. Dotychczas organizatorem przedsięwzięcia było miasto Chorzów, zaś właścicielem Stadionu Śląskiego i terenu pod stadionem jest śląski samorząd wojewódzki. Trzeba dokonać zmiany – z miasta Chorzów na województwo śląskie.

Kolejna rzecz, która wzbudzała dużo emocji, to podział kompetencji pomiędzy spółkami celowymi powołanymi przez samorzady a spółką celową powołaną przez ministra sportu. Chodzi o podział kompetencji, zakres działań poszczególnych spółek i nadanie rzeczywistych kompetencji spółce PL 2012 w zakresie koordynacji i kontrolowania wszystkich przedsięwzięć związanych z przygotowaniem Euro 2012.

I czwarta zmiana, rzeczywiście bardzo oczekiwana przez samorzady. Samorzady dosłownie nie mogą się doczekać, kiedy ta ustawa z tą zmianą zacznie funkcjonować. Chodzi o to, żeby spółkom celowym powołanym przez samorzady do prowadzenia tych przedsięwzięć umożliwić działanie nie tylko w imieniu samorządów, ale także w imieniu własnym. Wówczas spółki będą mogły zaciągać zobowiązania i występować jako odrębny podmiot prawa handlowego.

Kolejne zmiany precyzują pewne działania spółek celowych i spółki koordynującej. Najistotniejsze są te zmiany, o których już powiedziałem, i prosimy Senat, żeby przychylił się do tych zmian.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

**Starszy Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Jakub Zabielski:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Poprawki Biura Legislacyjnego zmierzają do tego, aby z jednej strony podnieść jakość legislacyjną aktu, a z drugiej strony oddać maksymalnie wolę ustawodawcy. Sformułowałem sześć uwag, ale ich celem nie jest zmiana merytoryczna uchwalonej ustawy.

Pierwsza uwaga dotyczy art. 1 pktu 1 lit. b. W przepisie tym dodano do art. 2 ust. 1a. Ust. 1a w kształcie uchwalonym przez Sejm obarczony jest pewną wadą legislacyjną. Sformułowano tam trzy normy, a tym samym naruszono §55 zasad techniki prawodawczej. Proszę państwa, doszło do tego, że z jednego ustępu musimy wyinterpretować trzy zasadnicze sprawy. Po pierwsze, że przedsięwzięcia Euro mogą być realizowane przez podmioty inne aniżeli spółki celowe. Po drugie, że w przypadku, gdy przedsięwzięcia Euro realizowane są przez podmioty niebędące spółkami, nie stosuje się rozdziału piątego. Trzecia norma dotyczy zasad finansowania przedsięwzięć realizowanych przez podmioty niebędące spółkami celowymi. Mając na względzie zasady techniki prawodawczej oraz uwzględniając strukturę aktu, który nowelizujemy, Biuro Legislacyjne proponuje wprowadzenie poprawki zawartej w pktcie 1 opinii, która de facto polega na rozbiciu treści ust. 1a na trzy odrębne przepisy i umiejscowienie ich w tekście ustawy we właściwych miejscach. To jest poprawka pierwsza.

Jeżeli chodzi o poprawkę sformułowaną w pktcie 2 opinii, to ma ona charakter wyłącznie technicznolegislacyjny. Zmierza ona do tego, aby w ustawie konsekwentnie posługiwać się skrótem, który ustawodawca sformułował w art. 7 ust. 1. Skoro w art. 7 ust. 1 sformułowano skrót odnoszący się do tego, co jest spółką celową, należy się tym skrótem posługiwać w całej ustawie. W związku z tym konieczna będzie odpowiednia zmiana w art. 7 ust. 6 i w art. 13 ust. 5.

Kolejna uwaga Biura Legislacyjnego dotyczy art. 1 pktu 6 lit. b. W przepisie tym jest mowa o tym, co jest przedmiotem działalności spółek celowych utworzonych w celu przygotowania lub wykonywania przedsięwzięć Euro 2012. Wskazuje się tam, że przedmiotem działalności jest w szczególności zastępcze wykonywanie zadań inwestora i nadzoru inwestorskiego lub zadań inwestora. Jeżeli wolą ustawodawcy jest, aby przedmiotem działalności spółek celowych w zależności od rodzaju inwestycji, w zależności od tego, jaka to jest spółka celowa, było zastępcze wykonywanie zadań inwestora albo utrzymanie zadań inwestora i nadzoru inwestorskiego w jednych rękach, należałoby dokonać nowelizacji polegającej na skreśleniu wyrazów „lub zadań inwestora” i w sformułowaniu „zadań inwestora i nadzoru inwestorskiego” zastąpić spójnik „i” spójnikiem „lub”.

Proszę państwa, to brzmienie, które przyjął Sejm, może prowadzić do wątpliwości interpretacyjnej. Po pierwsze, nie wiadomo, czy zadania inwestora, o których mowa po spójniku „lub”, są wykonywane zastępczo, czy też bezpośrednio, w imieniu własnym przez spółkę celową. Po drugie, właściwe czytanie spójników może doprowadzić do takiej interpretacji przepisu, że przedmiotem działalności spółki celowej jest w szczególności zastępcze wykonywanie zadań inwestora lub zadań inwestora. Oczywiście to nie jest wolą ustawodawcy. I dlatego proponuję, aby skreślić wyrazy „lub zadań inwestora”, a spójnik „i” zastąpić spójnikiem „lub”, a więc spójnikiem alternatywy łącznej. Skutkiem tej zmiany będzie to, że w zależności od rodzaju inwestycji, w zależności od tego, jaka to jest spółka celowa i w jakim celu została powołana, będzie ona wykonywała zadania inwestora i nadzoru inwestorskiego bądź też wyłącznie zadania inwestora.

Kolejna uwaga Biura Legislacyjnego dotyczy art. 1 pktu 6 lit. c, gdzie mówi się, co jest przedmiotem działalności spółek celowych utworzonych przez Skarb Państwa. Przepis ten różni się od tego przepisu, o którym przed chwilą była mowa, tylko tym, że spółki celowe utworzone przez Skarb Państwa nie będą mogły wykonywać zastępczo zadań inwestora, nie wykonując jednocześnie zadań nadzoru inwestorskiego. Tak naprawdę do tego się sprowadza jedyna merytoryczna różnica pomiędzy ust. 2 a ust. 3 w art. 13. Niestety, jeżeli przeczytamy ust. 3 z ust. 2, możemy dojść do wniosków, które na pewno nie były intencją ustawodawcy. A mianowicie można zinterpretować ust. 3 w taki sposób, że spółki celowe utworzone przez Skarb Państwa nie są spółkami celowymi, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, a więc spółkami utworzonymi w celu przygotowania lub wykonywania przedsięwzięć Euro 2012. Taki wniosek wydaje się nieuprawniony. Aby osiągnąć cel założony przez ustawodawcę w ust. 3, to znaczy, aby spółki celowe utworzone przez Skarb Państwa mogły wykonywać wyłącznie zadania inwestora i zadania nadzoru inwestorskiego w sposób zastępczy, niezbędne jest przyjęcie poprawki wcześniejszej od tej, o której mówiłem. Trzeba zastąpić w ust. 2 spójnik „i” spójnikiem „lub”. To załatwia nam sprawę także w przypadku ust. 3. W takim wypadku ust. 3 jest zbędny, bo spółki celowe, o których mowa w ust. 1 pkt 1, to również spółki utworzone przez Skarb Państwa.

Kolejna uwaga Biura Legislacyjnego dotyczy art. 1 pktu 6, art. 13 ust. 5. Jest to przepis, który nakłada na podmioty uczestniczące w przygotowaniu i wykonywaniu przedsięwzięć Euro 2012 oraz innych przygotowań do finałowego turniejowego Mistrzostw Europy Euro 2012 obowiązek przedstawienia na żądanie spółki celowej dokumentów i informacji związanych z działalnością dotyczącą Euro 2012. I znowu ma-

my problem. Zakładam, że wolą ustawodawcy nie jest możliwość domagania się określonych dokumentów wyłącznie od spółki celowej, która wykonuje na raz wszystkie te czynności, o których mowa w tym przepisie, czyli zarówno przygotowuje przedsięwzięcia Euro 2012, wykonuje przedsięwzięcia Euro 2012, jak i dokonuje innych przygotowań do turnieju finałowego. Wydaje się, że wolą w tym wypadku jest to, aby realizowanie przynajmniej jednego z tych elementów przygotowania do Euro 2012 było podstawą do tego, aby wystąpić do określonych podmiotów z żądaniem przedstawienia dokumentów i informacji związanych z działalnością dotyczącą Euro 2012. W związku z tym proponuję, aby w ust. 5 spójniki „i” bądź „oraz” zastąpić spójnikiem alternatywy łącznej „lub”.

Kolejna uwaga Biura Legislacyjnego dotyczy art. 1 pktu 8 lit. b i nowego brzmienia ust. 3. W przepisie tym jest mowa o tym, że zadania określone w art. 13 i wymienione w umowie, o której mowa w ust. 1, spółka celowa utworzona przez Skarb Państwa wykonuje w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa albo przedsiębiorcy prowadzącego działalność gospodarczą w zakresie transportu publicznego, w zależności od podmiotu, z którym zawarła tę umowę. Wydaje się, że do tego przepisu wdarła się pewna sprzeczność. W pierwszej części przepisu mówi się o umowach zawieranych przez spółkę celową z ministrem, a więc ze Skarbem Państwa, a dalej mówi się o innych umowach. Jak rozumiem, chodzi o umowę zawartą z przedsiębiorcą prowadzącym działalność w zakresie transportu publicznego. Sądzę, że jeżeli chodzi o przedsiębiorcę prowadzącego działalność gospodarczą w zakresie transportu publicznego, powinniśmy mówić o zadaniach określonych w art. 13 i wymienionych w umowie, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3. W ten sposób wyeliminowana zostałaby sprzeczność wewnętrzna przepisu, a z drugiej strony właściwie zostałaby oddana intencja ustawodawcy: w zależności od tego z kim zawieramy umowę, na rzecz tego podmiotu i w imieniu tego podmiotu realizujemy zadania, o których mowa w art. 13 i w umowie, którą podpisaliśmy.

To są wszystkie uwagi Biura Legislacyjnego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Wiem, że pan minister miał okazję otrzymać te uwagi wcześniej – tak przynajmniej mi powiedziano – a więc prosiłbym o krótkie odniesienie się do tego.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki Tomasz Pólgrabski:

My oczywiście popieramy tę ustawę. Ale z uwagi na to, że to nie ja pilotowałem prace nad tą ustawą, robił to minister Drzewiecki – dzisiaj tak troszkę awaryjnie przyjechałem, bo Rada Ministrów się przedłużyła – to chciałbym prosić, żeby dyrektor biura do spraw Euro, pan Dariusz Buza, literalnie odniósł się do każdej do każdej tej poprawki, bo będzie wtedy precyzyjny. Jest z nami też pan Tomasz Zahorski, przedstawiciel spółki PL 2012, który też w jakiś sposób razem z nami współdziała, jeśli chodzi o ten projekt i w przypadku pytań uzupełni. No, jeśli będą jakieś inne wątpliwości, to oczywiście ja zabiorę głos.

Jeśli można, to chciałbym przekazać głos panu Buzie.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Panie Dyrektorze, proszę.

**Dyrektor Biura do spraw Euro 2012 w Ministerstwie Sportu i Turystyki
Dariusz Buza:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Odnosząc się do poprawki pierwszej, zgłoszonej przez Biuro Legislacyjne Kancelarii Senatu, chciałbym wskazać na jedną bardzo ważną rzecz. Uchwalony przez Sejm przepis art. 1 ust. 1 pkt 1 lit. b, jest w naszym przekonaniu czytelny i w pełni odpowiadający intencji ustawodawcy, który chciał wskazać, że przedsięwzięcia Euro mogą być realizowane również z innych środków niż wymienione w ust. 1, przez podmioty niefunkcjonujące na podstawie regulacji niniejszej ustawy, a więc na przykład prywatnych inwestorów.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, ja do tego dojdę.

I w tym momencie w przypadku realizacji przedsięwzięć przez te podmioty nie realizujemy przepisów rozdziału piątego co do wyłączenia itd. Niestety, poprawka sformułowana przez Biuro Legislacyjne mówi o tym, że w przypadku przedsięwzięć Euro 2012 realizowanych przez podmioty niebędące spółkami celowymi, a więc na przykład podmioty funkcjonujące w obszarze jednostek samorządu terytorialnego, które realizują 90% przedsięwzięć wymienionych w rozporządzeniu, nie stosuje się rozdziału piątego. Jest to w naszym przekonaniu bardzo sprzeczne i nie odpowiada intencji ustawodawcy.

Ponadto zgodnie z zaproponowaną przez Biuro Legislacyjne Senatu zmianą w art. 2 ust. 1a, przedsięwzięcia Euro 2012 realizowane przez podmioty niebędące spółkami celowymi, utworzonymi na podstawie przepisów niniejszej ustawy, finansuje się ze środków innych, niż wymienione w ust. 1. Wynikałoby z tego, że jednostki samorządu terytorialnego, które nie są spółkami celowymi utworzonymi na podstawie przepisów niniejszej ustawy, nie będą mogły finansować przedsięwzięć z budżetu państwa i z budżetów swoich samorządów, tak to rozumiemy. A więc bardzo ważne jest dla nas uściślenie, jaka jest intencja.

*(Krajowy Koordynator do spraw Własności Intelektualnej w PL 2012 Sp. z o.o.
Tomasz Zahorski: Ja chciałbym to poprzeć, Panie Przewodniczący.)*

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Proszę bardzo.

**Krajowy Koordynator do spraw Własności Intelektualnej
w PL 2012 Sp. z o.o.
Tomasz Zahorski:**

Ja chciałbym w pełni poprzeć stanowisko pana dyrektora. Rzeczywiście jest tak, że brzmienie zaproponowane przez Biuro Legislacyjne Senatu jest zmianą merytoryczną tej ustawy i uniemożliwia angażowanie de facto środków budżetowych w przygo-

towania. Pamiętajmy, że spółki celowe realizują tylko przedsięwzięcia stadionowe, to są spółki w poszczególnych miastach, które realizują przedsięwzięcia stadionowe, a gros innych przedsięwzięć realizują spółki miejskie lub też inne organa administracji rządowej. Poprawka proponowana przez Biuro Legislacyjne Senatu niestety to zmienia.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Ja mam pytanie: czy są jakieś zmiany zaproponowane przez Biuro Legislacyjne, które państwo akceptujecie?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To może wymieńcie państwo te propozycje zmian, które akceptujecie. No, nie ukrywam, że my jako komisja mamy już poważne opóźnienie, zaczęliśmy dziesięć minut temu wspólne posiedzenie z komisją finansów.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki
Tomasz Pólgrabski:**

Akceptujemy częściowo poprawkę drugą, a także poprawkę piątą i szóstą.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

A o którą część poprawki drugiej chodzi? Prosiłbym o sprecyzowanie.

**Krajowy Koordynator do spraw Własności Intelektualnej
w PL 2012 Sp. z o.o.
Tomasz Zahorski:**

Chodzi o część pierwszą, to znaczy art. 7 ust. 6. Rzeczywiście, tam można mówić o spółkach celowych, ale jeżeli wprowadzimy to ujedniczone do art. 13 ust. 5... No, pamiętajmy, że Skarb Państwa posiada dwa rodzaje spółek celowych. Jest to spółka wykonująca przedsięwzięcie Euro, takie jak budowa stadionu narodowego, oraz spółka koordynująca, kontrolująca, czyli PL 2012. Jeżeli użylibyśmy pojęcia spółki celowej w odniesieniu do obu tych spółek, to umożliwiłoby to realizowanie kontroli i koordynacji również przez spółkę NCS, czego się nie zakłada.

Przewodniczący Tomasz Misiak

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, jeszcze przedstawiciel Biura Legislacyjnego.

**Starszy Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Jakub Zabielski:**

Dziękuję bardzo za przyjęcie chociaż części uwag.

Jeżeli chodzi o uwagę pierwszą, to problem polega na tym, że ustawa o Euro, powiem w skrócie, nie formułuje katalogu podmiotów, które mogą realizować przedsięwzięcia Euro. Z uzasadnienia do projektu ustawy wynika, że celem ustawodawcy

jest, aby *expressis verbis* upoważnić podmioty inne aniżeli spółki celowe do realizowania przedsięwzięć Euro 2012, co dotychczas było tylko wyinterpretowywane. Ja nie będę cytował teraz części uzasadnienia, bo to nie ma sensu. Ale tam jest tak napisane, a ja opieram się na tym, co zostało dołączone do projektu. To jest pierwsza sprawa.

Jeżeli chodzi o drugą kwestię, to nie rozumiem uwagi dotyczącej zmiany w ust. 5. Mnie nie chodzi o wykreślenie w ust. 5 doprecyzowania, że chodzi tutaj o spółkę celową, o której mowa w ust. 1 pkt 2, tylko o dodanie po wyrazie „spółki” określenia „celowej”. A że to jest spółka celowa, wynika chyba wprost z art. 13 ust. 1 pkt 2 zdania wprowadzającego. W związku z tym zarzut, że nie będzie wiadomo, o którą spółkę tutaj chodzi, wynika prawdopodobnie z niezrozumienia moich intencji. Chodzi po prostu o to, że w art. 7 ust. 1 ustawodawca powiedział, co jest spółką celową, a w tym wypadku precyzujemy, że nam chodzi o spółkę celową, o której mowa w ust. 1 pkt 2. Cały czas jest to spółka celowa i cały czas konsekwentnie posługujemy się skrótem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Proszę bardzo.

**Krajowy Koordynator do spraw Własności Intelektualnej
w PL 2012 Sp. z o.o.
Tomasz Zahorski:**

Najważniejsza jest ta pierwsza poprawka, ona jest kluczowa. Ustawa nie podaje katalogu podmiotów realizujących przedsięwzięcia Euro. Pamiętajmy o tym, że to jest zawarte w rozporządzeniu. Ustawa tylko określa, że w rozporządzeniu jest zawarta lista przedsięwzięć Euro i wszystkie te przedsięwzięcia korzystają z ułatwień przedstawionych w ustawie. A więc jeżeli te przedsięwzięcia się znajdują w rozporządzeniu, zawsze będą realizowane w trybie ustawy.

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Czy państwo mieliście okazję porozmawiać ze sobą bezpośrednio, czy będzie to robić na posiedzeniu komisji?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ja zgłaszam w takim razie wniosek. To są takie tematy, które chciałbym żebyście państwo jako prawnicy omówili ze sobą.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proponowałbym, aby teraz nie głosować nad poprawkami, tym bardziej że jesteśmy już piętnaście minut spóźnieni. Chciałbym, żebyśmy podejmowali tę decyzję, mając pełną wiedzę. Zagłosujmy tylko nad poprawkami, które państwo akceptują, a pozostałe ewentualnie zgłosimy na posiedzeniu Senatu.

Pan senator Jurcewicz, tak?

(Senator Stanisław Jurcewicz: Panie Przewodniczący, popieram pana propozycję. Dziękuję.)

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, Panie Pośle.

Posel Andrzej Biernat:

Abstrahując od tych poprawek, które zostały zgłoszone przez Biuro Legislacyjne, chciałbym prosić, któregoś z panów... Biuro Legislacyjne przeoczyło jedną niedoskonałość. Chodzi o zmianę w art. 9 ust. 4. Tam jest pewne niedociągnięcie, bo nastąpiła zmiana podmiotu, a nadal zapisany jest marszałek województwa jako zgłaszana osoba, a chodzi o zarząd województwa. To jest dosyć istotna zmiana, bo podmiotowa.

I art. 13 pkt 3 lit. c. Tam jest zapis, że spółka celowa kontroluje działalność spółek celowych. Nam chodzi o przedmiotowe potraktowanie kontroli, czyli spółka celowa kontroluje przedsięwzięcia realizowane przez spółki celowe powoływane przez samorządy realizujące przedsięwzięcia Euro. Spółka celowa nie może kontrolować spółki samorządowej, tak że tutaj było takie przeoczenie. Poproszę któregoś z panu senatorowi, żeby te poprawki zgłosił.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Tomasz Misiak:

Myślę, że te poprawki mogą być zgłoszone na posiedzeniu plenarnym Senatu. Na ten moment proponuję zagłosowanie nad tymi poprawkami, które są zgłoszone i zostały zaakceptowane przez państwa. Chodzi o poprawki czwartą i piątą, bo drugą jeszcze trzeba przedyskutować.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Kto z państwa jest za przyjęciem poprawki czwartej i piątej...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przepraszam.

Kto z państwa jest za przyjęciem poprawki piątej i szóstej, zatwierdzonych przez ministerstwo? (9)

Kto z państwa jest za przyjęciem ustawy wraz z poprawką piątą i szóstą? (8)

Dziękuję bardzo.

A kto będzie senatorem sprawozdawcą? Pan senator Bisztyga.

Bardzo proszę skonsultować się z Biurem Legislacyjnym i przez senatora sprawozdawcę złożyć stosowne poprawki.

Zapraszam państwa do sali nr 182, tam już się rozpoczęło wspólne posiedzenie komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 17 minut 21)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851