



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(2279)

332. posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej
w dniu 14 czerwca 2011 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 1242, druki sejmowe nr 4085, 4209 i 4209-A).
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o drogach publicznych (druk senacki nr 1243, druki sejmowe nr 4101, 4248 i 4248-A).

(Początek posiedzenia o godzinie 20 minut 01)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Jan Wyrowiński)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Proszę państwa, zaczynamy.

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej.

W porządku obrad mamy rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, znajdującej się w druku senackim nr 1242.

Bardzo serdecznie witam pana ministra Wronę wraz z towarzyszącymi mu pracownikami ministerstwa. Witam również pozostałych naszych gości. Z listy obecności wynika, że jest z nami przedstawiciel Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych “Lewiatan”, pan Bartosz Wyżykowski, ekspert, oraz pan Mateusz Zreda z Biura....

(Głos z sali: Biura Analiz Sejmowych.)

...Analiz Sejmowych...

(Głos z sali: W Kancelarii Sejmu.)

...w Kancelarii Sejmu.

Oczywiście jest z nami nasz legislator, pan Szymon Giderewicz.

Witam wszystkich panów senatorów zgromadzonych w liczbie wystarczającej do podejmowania decyzji, z czego się bardzo cieszę.

Panie Ministrze, bardzo proszę o krótkie wprowadzenie, o przedstawienie ustawy.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości

Zbigniew Wrona:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Autorem tego projektu, projektodawcą jest Komisja “Przyjazne Państwo”, ale minister sprawiedliwości popierał ten projekt od samego początku. Głównym jego celem jest naprawienie pewnego błędu, który znalazł się w ustawie o ograniczaniu barier w administracji publicznej. Ten błąd polega na tym, że nowemu kształtowi normatywnemu znamion przestępstwa z art. 585 kodeksu spółek handlowych, co do którego w sumie nie mamy zastrzeżeń, towarzyszy bardzo niefortunnie tryb ścigania z oskarżenia prywatnego, co jest pewnym, no – nie chciałbym użyć zbyt mocnego słowa – nieporozumieniem, nazwijmy to bardzo łagodnie. Ponieważ tryb ścigania z oskarżenia publicznego polega na tym, że sam pokrzywdzony wnosi prywatny akt oskarżenia bez postępowania przygotowawczego, bez zaplecza w postaci ekspertów powoływanych

przez prokuraturę, więc ten pokrzywdzony musiałby samodzielnie udowodnić, że ktoś nadużywa swoich uprawnień lub nie dopełnia swoich obowiązków i spowoduje tym samym bezpośrednio niebezpieczeństwo znacznej szkody majątkowej. No, w tak skomplikowanych sprawach jest to praktycznie niemożliwe, to po pierwsze. A po drugie, już tradycyjnie tryb prywatnoskargowy jest przewidziany dla przestępstw trochę mniejszej wagi, o mniejszym ciężarze gatunkowym, głównie zwróconych przeciwko dobrom osobistym, takim jak pomówienie, zniesławienie, zniewaga, lekkie naruszenie ciała, naruszenie nietykalności cielesnej, a nie dla tak skomplikowanych przestępstw, jakim jest przestępstwo działania na szkodę spółki.

Jakie byłyby konsekwencje wejścia w życie tego przepisu, który obecnie znajduje się w kodeksie spółek handlowych, ale jeszcze nie wszedł w życie, miałby wejść 1 lipca. Otóż takie, że termin przedawnienia nagle by się skrócił do roku, a te sprawy, jako skomplikowane, w większości przypadków ciągną się powyżej jednego roku. Należałoby oczekiwać, że gros spraw, które się toczą, a w toku postępowania przygotowawczego znajduje się obecnie dwieście sześćdziesiąt osiem spraw z art. 585, nie wiem nawet... Aha, dane sądowe też pani prokurator przygotowała. Osiemset dwadzieścia dziewięć spraw jest już w sądzie, czyli w sumie jest ponad tysiąc spraw. W przypadku większości tych spraw trzeba byłoby postępowania umorzyć i nic by się już nie dało zrobić, bo jest to przepis jednorazowy. W momencie, kiedy zaistniałyby przesłanki umorzenia, bo nastąpiłoby przedawnienie, umarzano by wszystko. A więc żeby temu zapobiec, Komisja "Przyjazne Państwo" przy istotnym wsparciu ministra sprawiedliwości zaproponowała, jeżeli chodzi o tę newralgiczną kwestię, usunięcie tego trybu prywatnoskargowego i zastąpienie go trybem ścigania na wniosek. A to zasadnicza różnica, bo tryb ścigania na wniosek polega na tym, że oskarżycielem publicznym jest prokurator, prowadzi normalne postępowanie przygotowawcze, w którym może powoływać biegłych, ekspertów i tak dalej, tyle tylko, że samo uruchomienie postępowania zależy od wniosku pokrzywdzonego, dlatego jest na wniosek. Jak nie ma wniosku, to prokurator z urzędu nie może tej sprawy podjąć. Z tym że zaproponowano, aby ta zasada ścigania na wniosek doznała ograniczenia wtedy, gdy pokrzywdzonym jest Skarb Państwa, a zatem wtedy, gdy dotyczy to interesów majątkowych Skarbu Państwa, prokurator byłby zobowiązany i uprawniony do wszczęcia postępowania z urzędu, bez oczekiwania na wniosek pokrzywdzonego podmiotu. To tyle, jeżeli chodzi o tę zasadniczą kwestię, która sprawia, że sprawa jest niezwykle pilna, bo gdyby nie ta kwestia, o której teraz mówię, to rzeczywiście można byłoby debatę nad tym odłożyć.

Druga ważna kwestia to przeniesienie tej regulacji, która jest obecnie w art. 585 kodeksu spółek handlowych, do kodeksu karnego jako § 1a i w związku z tym skreślenie tego przepisu w kodeksie spółek handlowych. Dalsze konsekwencje są takie, że to przestępstwo – polegające, przypominam, na nadużyciu swoich uprawnień lub niedopełnieniu obowiązków i przez to spowodowaniu bezpośredniego niebezpieczeństwa wyrządzenia znacznej szkody majątkowej – mogłoby być popełnione nie tylko przez członka władz spółki handlowej, jak to zostało wskazane w kodeksie spółek handlowych, ale przez wszystkie osoby, które zajmują się z mocy ustawy, umowy lub decyzji sprawami majątkowymi innych podmiotów, na przykład, przedsiębiorstw państwowych, nawet osób fizycznych, spółek osobowych, jakichkolwiek osób prawnych, państwowych jednostek organizacyjnych czy jednostek komunalnych. Tak więc wszelkie

podmioty, które występują w obrocie – a nie tylko spółki handlowe, bo przecież w obrocie występują także różne spółdzielnie – byłyby chronione na tej samej zasadzie. Obecnie one też są chronione w taki sposób, jaki przewidziano w kodeksie spółek handlowych, ale wynika to z całego szeregu ustaw, takich jak: prawo spółdzielcze, ustawa o działalności ubezpieczeniowej, ustawa o europejskim zgrupowaniu interesów gospodarczych i spółce europejskiej, ustawa o spółdzielni europejskiej. W związku z tym, że wszystkie te podmioty byłyby objęte przepisem art. 296, odpowiednie przepisy z wymienionych ustaw można byłoby skreślić. Czyli osiągnęlibyśmy efekt pewnej komasacji, bo cała ochrona byłaby skupiona w tym jednym art. 296 §1a, co jest, jak się wydaje, zaletą.

Przypomnę, że ten pomysł, aby przenieść to z kodeksu spółek handlowych do kodeksu karnego, pochodził od Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Karnego, która w swojej opinii akceptowała ten kształt normatywny przestępstwa, tylko proponowała, żeby go przenieść z kodeksu spółek handlowych do kodeksu karnego. W początkowym okresie prac, kiedy Komisja “Przyjazne Państwo” przedstawiła swój projekt, proponowano jeszcze rozszerzenie tego trybu ścigania na wniosek na wszystkie paragrafy z art. 296. Przypominam, że w §1 jest mowa nie o przestępstwie spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa szkody, tylko o wyrządzeniu znacznej szkody. To też miałyby być ścigane na wniosek. Również przestępstwa kwalifikowane, czyli gdy szkoda jest wielkiej wartości, byłyby ścigane na wniosek. Jednak minister sprawiedliwości wnosił o to, aby to pierwotne przedłożenie w Sejmie zostało zmienione i żeby zachować stan obecny, żeby nie ruszać tego trybu ścigania z urzędu w sprawach, gdy szkoda została już wyrządzona, a ograniczyć ten tryb ścigania na wniosek wyłącznie do sytuacji, gdy szkoda nie została jeszcze wyrządzona, ale zostało spowodowane bezpośrednie niebezpieczeństwo wyrządzenia znacznej szkody majątkowej.

Wysoka Komisjo, takie pokrótce są te najważniejsze elementy procedowanej regulacji, którą minister sprawiedliwości gorąco popiera z przyczyn, o jakich tu mówiłem. Sprawa jest rzeczywiście pilna, bo żeby można było uchronić się przed tymi negatywnymi konsekwencjami w postaci przymusu umorzenia większości tych spraw, ustawa powinna wejść w życie – a przynajmniej ten jeden przepis, który uchyla ten dotychczasowy niefortunny – 30 czerwca. Tak więc zostało niewiele czasu, zwłaszcza jeśli się weźmie pod uwagę, że przecież jeszcze prezydent ma coś do powiedzenia w tej sprawie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Na moje ręce i panów senatorów przekazana została opinia Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych „Lewiatan” z pewnym postulatem.

Czy pan minister zna ten postulat?

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości Zbigniew Wrona: Tak, Panie Przewodniczący, znam tę opinię.)

To może wobec tego pan pokrótce sformułuje państwa propozycję, następnie poproszę pana ministra o odniesienie się do niej i jeszcze oddam głos innym osobom zaproszonym, a potem rozpoczniemy dyskusję. Proszę bardzo.

**Ekspert Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”
Bartosz Wyżykowski:**

Dziękuję.

Szanowny Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

My mamy tak naprawdę kilka zastrzeżeń do tego projektu. Wiedząc, że wszystkim się spieszy, żeby to jak najszybciej uchwalić, poddajemy pod rozważenie wprowadzenie tych poprawek, o które wnosiliśmy w naszym stanowisku.

Nasze zastrzeżenia wiążą się przede wszystkim z faktem, iż w odniesieniu do przestępstwa określonego w §1, a więc wyrządzenia znacznej szkody, jest instytucja tak zwanego czynnego żalu, która jest określona w art. 307. Tak więc gdy ktoś wyrządzi znaczną szkodę majątkową, na przykład, na dwieście, trzysta tysięcy złotych, może się uchylić od kary, jeżeli naprawi tę szkodę wcześniej, przed wszczęciem postępowania. Jeżeli to będzie się działo w trakcie postępowania, to sąd może odstąpić od wymierzenia kary bądź zastosować tak zwane nadzwyczajne złagodzenie kary. Tymczasem w przypadku, kiedy żadna szkoda nie powstaje, bowiem przestępstwo określone w art. 585 i w nowelizowanym §1a to przestępstwo, w przypadku którego nie powstaje żadna szkoda, osoba, która je popełniła, nie może uchylić się od kary, ponieważ nie jest w stanie naprawić szkody z uwagi na to, że taka szkoda nie powstała. Widzimy w tym pewną niespójność i, powiedziałbym, brak logiki, bo w konsekwencji może dojść do takiej sytuacji, że ktoś, kto umyślnie wyrządził szkodę na wiele milionów, zdąży ją naprawić i nie będzie podlegał karze, natomiast osoba, która nigdy szkody nie wyrządziła, może podlegać karze pozbawienia wolności do lat trzech. W związku z tym naszym pierwszym postulatem jest wykreślenie tego §1a. Uważaliśmy od dawna, że art. 585 k.s.h. jest normą szkodliwą, dlatego że penalizuje działania i zaniechania, które nie powodują żadnej szkody. Trzeba to mieć na uwadze, nie powstaje żadna szkoda w majątku spółki, w majątku wierzycieli, nikt nie jest poszkodowany, a ewentualną karą mogą być trzy lata pozbawienia wolności. Dodatkowo taka osoba nie może się uchylić od kary. I my widzimy w tym pewną niespójność, jak już powiedziałem.

A druga kwestia, która budzi nasze zastrzeżenia to tryb ścigania na wniosek, o czym mówił pan minister. Nie widzimy uzasadnienia, po pierwsze, dla rozróżniania trybu ścigania ze względu na to, czy poszkodowanym jest Skarb Państwa, czy nie, a po drugie, nie widzimy uzasadnienia dla tego, żeby rozróżniać tryb ścigania w zależności od tego czy szkoda powstała, czy nie. Uważamy, że cały art. 296 powinien objąć przestępstwa ścigane na wniosek z uwagi na to, iż to wierzyciele spółki, właściciele spółki wiedzą najlepiej, czy spółce została wyrządzona szkoda i czy w związku z tym takie osoby, jak członek zarządu, członek rady nadzorczej, powinny ponosić z tego tytułu odpowiedzialność.

Zwracam się do państwa z uprzejmą prośbą o rozważenie tych postulatów, które zgłaszamy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, bardzo bym prosił o opinię.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości
Zbigniew Wrona:

Dziękuję.

Oczywiście te kwestie warto będzie przedyskutować, tyle tylko, że niedawno, parę miesięcy temu, zarówno Sejm, jak i Senat rozpatrywały prawie że identycznie brzmiący przepis, umieszczony w kodeksie spółek handlowych, i nikt wtedy tego postulatu nie zgłaszał. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Karnego też tego problemu nie dostrzegła. Ja nie mówię, że to nie jest tak, że coś jest na rzeczy. Rzeczywiście warto będzie rozważyć to w przyszłości, ale nie jest to koniecznym elementem tej naszej debaty, ponieważ nie było tak do tej pory, nie byłoby tak, gdyby 1 lipca wszedł w życie ten przepis, który został uchwalony... Argument przemawiający za tym, żeby w przypadku wyrządzenia szkody, naprawienie tej szkody powodowało uniknięcie kary, a w przypadku spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa nie powodowało uniknięcia kary, jest taki, że jeżeli ktoś już wyrządził szkodę, to wyrządził ogromną szkodę w stosunkach gospodarczych, i teraz naprawienie tego jest czymś, co zasługuje na pewną nagrodę w postaci możliwości uniknięcia kary. Ja nie wykluczam – zresztą zobowiązałem się do tego dzisiaj na posiedzeniu Komisji Ustawodawczej o godzinie jedenastej – że poddam to zagadnienie pod dyskusję Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Karnego, bo być może w przyszłości te prace powinny iść w tym kierunku. Zresztą Komisja Kodyfikacyjna jest u progu przeglądu całego kodeksu karnego pod kątem właśnie jego nowelizacji. Niemniej jednak nie jest to dzisiaj element konieczny do dodania. To jedna kwestia. A druga kwestia... Przepraszam, w tej opinii oprócz czynnego żalu...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak.

Jeśli chodzi o tryb ścigania, wydaje się, że w przypadku przestępstw narażenia, gdzie nie wystąpiły jeszcze realne szkody, jak najbardziej ma uzasadnienie, aby ocena tego, czy konieczne jest angażowanie prokuratora i wszczynanie postępowania karnego, należała do pokrzywdzonego. Bezpośrednie niebezpieczeństwo znacznej szkody majątkowej to wysoce ocenne pojęcie. I dlatego właśnie słuszne jest, aby to nie prokurator ingerował z urzędu, tylko żeby się angażował na wniosek pokrzywdzonego. To ma szczególne znaczenie, gdy jako pokrzywdzony występuje Skarb Państwa. Wydaje się, że Skarb Państwa ma większe szanse zostać uznanym za pokrzywdzonego w przypadku przestępstw narażenia, kiedy nie wyrządzono mu jeszcze szkody, ale zagrożono znaczną szkodą, niż w przypadku przestępstwa z §1, czyli wyrządzenia znacznej szkody majątkowej. Tak że w moim przekonaniu to uzasadnia – ta konstrukcja, że jest to przestępstwo narażenia na znaczną szkodę majątkową – tryb ścigania na wniosek. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Czy ktoś jeszcze z gości chce zabrać głos? Nie.

Panowie Senatorowie, bardzo proszę.

Pan senator Iwan.

Senator Stanisław Iwan:

Panie Ministrze, ja w końcu nie rozumiałem, czy ten drugi wniosek, dotyczący wprowadzenia poprawki w art. 296 §4a kodeksu karnego, zaproponowanej przez Lewiatana, panu odpowiada. Ja rozumiałem, że to akurat panu odpowiada. Czy źle rozumiałem? Chodzi o §4a i sformułowanie: ściganie przestępstwa określonego w §1–4 następuje na wniosek pokrzywdzonej spółki lub jej wspólników. Wydaje się, że do tego pański wywód prowadził, zresztą pana mecenasa też. No, mnie się wydaje, że to spółka i jej właściciele powinni podejmować decyzje o tym, czy coś jest szkodą, czy nie jest szkodą i czy ktoś zamierza zaszkodzić, czy nie zamierza zaszkodzić. Tak ja to odczytuję. Ja nie do końca rozumiałem, jakie jest pańskie stanowisko.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości Zbigniew Wrona: Od razu mówię, że wypowiadałem się absolutnie przeciwko...)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Bardzo proszę.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości Zbigniew Wrona: Jeżeli można, Panie Przewodniczący...)

Tak, oczywiście, bardzo proszę.

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

Powiedziałem, że jestem przeciwny obejmowaniu trybem ścigania na wniosek przestępstw z paragrafów innych niż §1a, czyli z §1 przede wszystkim i tych kwalifikowanych postaci z §2–4. Jestem za tym, aby w przypadku tych przestępstw pozostał – tak jak jest obecnie – tryb ścigania z urzędu. Opowiadałem się natomiast za objęciem ściganiem na wniosek tego nowo dodawanego §1a, który wykazuje znaczną odmienność od tych pozostałych w tym, że to przestępstwo polega nie na wyrządzeniu szkody, ale na spowodowaniu bezpośredniego niebezpieczeństwa wyrządzenia szkody.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z panów senatorów chciałby o coś jeszcze zapytać?

Pan senator Misiak, tak? Bardzo proszę.

Senator Tomasz Misiak:

Panie Ministrze, w pana wypowiedzi pojawiło się takie stwierdzenie, że tym tematem warto się zająć i że powinniśmy o tym dyskutować. No, ja mam niestety w przypadku takich spraw, dotyczących zwłaszcza życia gospodarczego, którymi warto się zająć i nad którymi trzeba dyskutować, negatywne doświadczenie, bo z reguły zajmujemy się nimi bardzo długo, jeszcze dłużej nad nimi dyskutujemy i w końcu nic z tych propozycji nie wchodzi w życie.

A pytanie mam następujące. Czy pan minister uważa, że byłoby to dobre rozwiązanie, żeby wprowadzić tę proponowaną przez Lewiatana poprawkę, sprowadzającą się tak naprawdę do tego, żeby była możliwość zadośćuczynienia również w przypadku, kiedy spółkę naraża się na szkodę, ale do tej szkody nie doszło? Mnie się wydaje logiczne, że jeżeli daje się możliwość złoczyńcy, że tak powiem, uniknięcia kary, to temu, który tym złoczyńcą nie zdążył jeszcze się stać, też powinniśmy dać taką możliwość, bo może zadośćuczynić w tej sytuacji poprzez, na przykład, kolejne swoje decyzje czy podejmowane działania, czy nawet – przepraszam, że to powiem – opłacenie w wymiarze finansowym. Logika mówi brutalnie: powinno się wprowadzić takie rozwiązanie. Jeżeli pan minister również uważa je za sensowne, to nie czekajmy na dyskusję, tylko po prostu je wprowadźmy. Jesteśmy Izbą parlamentu, mamy prawo wprowadzić je bez dyskusji ze wszystkimi dookoła. Skoro to rozwiązanie jest dobre, pan minister je popiera, popierają je przedsiębiorcy, to może warto je wprowadzić.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Ministrze, proszę bardzo.

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

Ja nie popieram tego rozwiązania, jest ono dyskusyjne. Powiedziałem tylko, że można nad nim dyskutować i nic więcej, żadnego poparcia nie było w moich słowach. A pan senator dobrze wie, bo to wynikało z pierwszej części mojej wypowiedzi, że przyjęcie tej poprawki zniweczyłoby całkowicie całą nowelizację, nie osiągnęlibyśmy podstawowego celu, o którym mówiłem.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Rozumiem, że opinia pana ministra w tej sprawie jest zdecydowanie negatywna. Jeszcze pan senator Misiak i potem pan senator Gruszka.

Senator Tomasz Misiak:

Przepraszam, ja nie zrozumiałem dlaczego by zniweczyło. Czy mógłbym prosić o wytłumaczenie? Bo to jest istotna sprawa i może zmienię zdanie.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Bardzo proszę.

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

Ponieważ proces legislacyjny zakończyłby się z całą pewnością dopiero w lipcu, a jak na wstępie powiedziałem, podstawowym impulsem do tego, by tę nowelizację uchwalić w trybie pilnym jeszcze w czerwcu, jest konieczność zmiany tego niefortun-

nego przepisu, który się znalazł w kodeksie spółek handlowych, sprowadzającego się do tego, że przestępstwo z art. 585 jest ścigane z oskarżenia prywatnego. Jeżeliby się tego nie udało zrobić, to właściwie cała ta nowelizacja nie ma najmniejszego sensu. Bo kształt normatywny tego przestępstwa jest takim sam – co prawda znamiona przestępstwa, obecnie zawartego w kodeksie spółek handlowych, teraz przenoszone są do kodeksu karnego – czyli nic byśmy nie osiągnęli, bo wszedłby w życie ten przepis o ściganiu z oskarżenia prywatnego, co oznaczałoby konieczność umorzenia zdecydowanej większości toczących się postępowań karnych. A przypominam, że jest ich obecnie ponad tysiąc, osiemset ileś na etapie sądowym i prawie trzysta na etapie postępowania przygotowawczego. My temu właśnie chcemy zapobiec, bo ten tryb prywatnoskargowy jest całkowicie nieadekwatny, zupełnie niewłaściwy w przypadku przestępstwa działania na szkodę spółki.

Jeszcze raz przypominam, że Senat miał okazję, dwa czy trzy miesiące temu, kiedy ta ustawa była procedowana, zmienić to, o czym pan senator teraz mówi, ale nikt w ogóle nie poruszył problemu art. 585. Ta kwestia wypłynęła dopiero teraz, w ostatniej chwili. Lewiatan podnosi to w trakcie prac senackich – w trakcie prac sejmowych nie było to podnoszone. Uważam, że nie jest to dobry moment, żeby przejmować tak kontrowersyjne rozwiązanie, zwłaszcza że, tak jak mówię, zniweczyłoby to podstawowy cel, jakim jest konieczność naprawy tego przepisu o trybie ścigania przed 1 lipca

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Rozumiem. Jesteśmy pod presją czasu, która ma konkretny wymiar liczbowy i może skutkować tym, że, jak mówił pan minister, ponad tysiąc spraw zostanie po prostu umorzonych. Tak?

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

Być może nie wszystkie. No, ja nie wiem, na jakim one są etapie. Ale ponieważ w obecnej sytuacji przedawnienie wynosi rok od daty dowiedzenia się o osobie sprawcy przestępstwa, zatem biorąc pod uwagę, że te sprawy są skomplikowane i toczą się dość długo, należy oczekiwać, że większość z nich byłaby, jak mniemam, umorzona. Teraz powinna nastąpić jedynie zmiana kwalifikacji prawnej na tę nową kwalifikację, którą proponujemy w §1a.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Jeszcze pan senator Gruszka.

Senator Tadeusz Gruszka:

Tak. Ja mam takie pytanie w związku z tą dyskusją. Czy nie należałoby odejść od zapisu o naprawieniu szkody? Wyobraźmy sobie taką hipotetyczną sytuację, że zarządzający działa na szkodę spółki z premedytacją.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości Zbigniew Wrona: Świadomie.)

Świadomie doprowadza ją do upadłości, w drodze złych decyzji, a przy tym, powiem kolokwialnie, ma na boku odłożone pieniądze na wypadek, gdyby został złapany i musiał te pieniądze zwrócić. No, tu jest pewna sprzeczność. Czy nie byłoby konieczne odejście od tego zapisu? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Jeszcze pan senator Banaś, bardzo proszę.

Senator Grzegorz Banaś:

Ja w kwestii porządkowej. Chciałbym zapytać pana ministra – przyznam, że nie śledziłem zmian przepisów w tej sprawie – kto był autorem tej nowelizacji, która przyniosła ten tryb prywatnoskargowy, i kiedy mniej więcej to miało miejsce. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś jeszcze z panów senatorów chciałby o coś zapytać? Nie ma więcej pytań. Panie Ministrze, jeżeli można, prosiłbym o odpowiedź.

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

Jeżeli chodzi o tę pierwszą kwestię, czy ten czynny żal jest uzasadniony, to, znowu, trzeba byłoby podjąć wielką dyskusję w tej sprawie. W moim przekonaniu – tak. Jest to ugruntowany przepis, który od początku obowiązywania tego kodeksu karnego w nim się znajduje. Mam na myśli czynny żal w przypadku przestępstw polegających na spowodowaniu konkretnej szkody. Owszem, jest możliwa dyskusja o tym, czy nie należałoby z tego zrezygnować, ale ja osobiście byłbym zdecydowanie przeciwko rezygowaniu z tej instytucji. Ale w tym momencie nie obejmujemy zakresem regulacji paragrafów 1–5 tego artykułu, więc wolałbym pozostać w ramach zakresu zmian.

A pytanie o to, skąd się wzięła ta poprawka, to dobre pytanie. Rzeczywiście była taka sytuacja, że w drugim czytaniu, pod nieobecność ministra sprawiedliwości na posiedzeniu komisji, jeden z posłów zgłosił taką poprawkę do ustawy o ograniczaniu barier w administracji i to zostało uchwalone, zresztą bardzo szybko, bo to było tuż przed głosowaniem. I tutaj chcę powiedzieć, że Wysoki Senat zareagował zgodnie z wnioskami ministra i wprowadził poprawki uchylające tę niefortunną zmianę. No, niestety Sejm tę poprawkę odrzucił.

(Głos z sali: Rozwiązać Sejm!)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Jak pamiętamy, gdy ta ustawa była przez nas rozpatrywana, pan minister również występował z płomiennym apelem o to, żeby ten przepis, wprowadzony w trybie, no, dosyć szczególnym, bo w drugim czytaniu, uchylić. I taka poprawka w Senacie

przeszła, ale w Sejmie tak się nie stało. Zatem pan senator Banaś może wysnuwać z tego jakieś dalsze wnioski.

Czy ktoś z panów senatorów chciałby jeszcze zabrać głos?

Czy ktoś przejmuje te poprawki, które zgłosił Lewiatan? Nie.

Stawiam wniosek o przyjęcie tej ustawy bez poprawek.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tego wniosku? (13)

Jednomyślnie.

Stwierdzam, że komisja poparła wniosek o przyjęcie tej ustawy bez poprawek.

Pozostaje jeszcze wyznaczenie senatora sprawozdawcy.

Bardzo proszę zgłaszać się na ochotnika.

(*Głos z sali*: Na ochotnika – pan przewodniczący.)

Przewodniczący, tak? No oczywiście, na najtrudniejsze odcinki wysła się przewodniczącego.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

No dobrze, zatem sprawozdawcą został przewodniczący.

Nie ma sprzeciwu. Tak?

Panie Ministrze, Szanowne Panie, bardzo dziękujemy za udział w posiedzeniu. Dziękuję naszym gościom.

Przystępujemy do rozpatrzenia ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o drogach publicznych.

Bardzo serdecznie witam naszych gości.

Rozumiem, że ministra transportu reprezentuje...

(*Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Połęcz*: Główny inspektor transportu drogowego Tomasz Połęcz.)

Bardzo serdecznie witam głównego inspektora transportu drogowego, pana Jerzego Mrygonia, wraz z towarzyszącymi mu osobami, panem Tomaszem Połciem... Przepraszam bardzo.

(*Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Połęcz*: Ja z całego serca życzę panu dyrektorowi Mrygoniowowi, aby został głównym inspektorem, ale wydaje mi się, że ten etap jest jeszcze przed nim.)

Oczywiście, bardzo przepraszam, Panie Inspektorze, ale tutaj tak to zostało zapisane...

Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Połęcz:

Jeśli chodzi o resort, jest z nami dyrektor Waszkiewicz, który odpowiada za trudny odcinek Departamentu Dróg Krajowych i Autostrad. Jesteśmy do dyspozycji Wysokiej Komisji.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Panie Inspektorze.

Przepraszam raz jeszcze za tę pomyłkę.

Gościmy tu również pana Adama Karolaka, prezesa Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej w Warszawie, panią Cecylię Radziewicz, radcę prawnego w tejże izbie, oraz panią Dorotę Rondtke, dyrektora w tejże izbie. Tak? Nie pomyliłem się? Są z nami

również pan Mariusz Wasiak, główny specjalista w Biurze Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji oraz pan Wojciech Tulibacki, prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu. Bardzo serdecznie wszystkim państwa witam.

Równie serdecznie witam panią legislator, panią Iwonę Kozereń-Rytel.

Panie Inspektorze, bardzo proszę o wprowadzenie do naszych prac i przedstawienie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym.

**Główny Inspektor Transportu Drogowego
Tomasz Poleć:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Przedłożona ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o drogach publicznych miała tak naprawdę jeden cel, który został doskonale przedstawiony we wstępnej części opinii przygotowanej przez Biuro Legislacyjne Senatu.

Założeniem, które przyświecało Sejmowi, było uporządkowanie kwestii kompetencyjnych związanych z nowymi zadaniami, jakie zostały nałożone na inspekcję transportu drogowego. Jak pamiętamy, zarówno Wysoki Sejm, jak i Wysoki Senat pod koniec ubiegłego roku rozszerzyły kompetencje inspekcji transportu drogowego o dwa bardzo poważne spektra aktywności. Po pierwsze, w tak zwanej ustawie fotoradarowej na inspekcję transportu drogowego przeniesione zostały kompetencje administracyjno-techniczne celem odciążenia Policji, tak aby umożliwić budowę Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym z wykorzystaniem środków unijnych przeznaczonych na budowę tego centrum i wzmoczenie nadzoru nad bezpieczeństwem i porządkiem w ruchu drogowym, zwłaszcza w kontekście przekraczania prędkości. Po drugie, od lipca tego roku inspekcja transportu drogowego ma realizować również zadania związane z kontrolą elektronicznego systemu poboru opłat, który zastąpi archaiczny i wygaszany od dnia 30 czerwca system winietowy.

Tak się złożyło, że szereg ustaw dotyczących kwestii kompetencyjnych inspekcji – można by tu wymienić choćby ustawę przekazującą głównemu inspektorowi transportu drogowego zadania ministra infrastruktury w zakresie wydawania rozmaitych dokumentów i uprawnień w międzynarodowym transporcie drogowym oraz związane z likwidacją gospodarstw pomocniczych na mocy ustawy o finansach publicznych, a do tego doszła jeszcze ustawa o publicznym transporcie zbiorowym... No i stało się tak, że pod koniec roku zbiegło się ileś nowelizacji tej samej materii, która była regulowana właśnie w ustawie o transporcie drogowym. Niestety, co przyznajemy jako resort z pokorą, na początku roku 2011 inspekcja stanęła przed koniecznością przygotowania się do realizacji tych wszystkich zadań, których terminy się zbliżają – bo jeżeli chodzi o fotoradary, jak i kwestie elektronicznego poboru opłat, jest to już 1 lipca – i okazało się, że te przepisy kompetencyjne wymagają pewnego doprecyzowania, pewnego wyjaśnienia. Podobne uwagi w toku prac nad przygotowaniem szeregu aktów wykonawczych zgłosiło również Rządowe Centrum Legislacji. I stąd ta ustawa przyjęta przez Sejm, ustawa nowelizująca ustawę o transporcie drogowym oraz ustawę o drogach publicznych. Jak mówię, jej celem jest jedynie uporządkowanie uprawnień, które zostały przeniesione na inspekcję transportu drogowego, i uczynienie ich bardziej klarownymi.

To tyle tytułem wprowadzenia. Oczywiście jesteśmy razem z kolegami i współpracownikami do dyspozycji Wysokiej Komisji.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę panią legislator o opinię.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Iwona Kozera-Rytel:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Pozwolę sobie przedstawić uwagi Biura Legislacyjnego do analizowanej ustawy.

Zacznę od uwagi o charakterze ogólnym. Otóż mamy do czynienia z sytuacją, w której w kilku ustawach nowelizuje się te same przepisy ustawy o transporcie drogowym. I tak, w art. 1 pkt 6 lit. b przewiduje się uchylenie pktu 9 w art. 50 ustawy o transporcie drogowym. W aktualnie obowiązującym stanie prawnym taka jednostka redakcyjna nie istnieje. Analizując poprzednie nowelizacje tego przepisu, Biuro Legislacyjne doszło do wniosku, że pkt 9 został dodany przez art. 3 pkt 8 ustawy z 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw. Ten przepis, dodający pkt 9, ma wejść w życie z dniem 1 lipca 2011 r. Zmiana ta odnosiła się jednak do innego brzmienia ustawy – wówczas art. 50 zawierał bowiem pkt 1–8, więc tu wszystko było w porządku, ale w międzyczasie przepis ten został znowelizowany inną ustawą, to jest ustawą z dnia 3 grudnia 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, w której nadano temu przepisowi nowe brzmienie, i od 1 stycznia 2011 r. przepis art. 50 zawiera pkt 1–3. Omawiana ustawa przewiduje uchylenie jednostki redakcyjnej, która wejdzie w życie dopiero z dniem 1 lipca 2011 r. Należy więc domniemywać, że ustawodawca przyjął założenie, że ta analizowana ustawa wejdzie w życie w terminie późniejszym, w przeciwnym wypadku taka zmiana byłaby bezprzedmiotowa. W związku z tym, że omawiana ustawa ma wejść w życie z dniem ogłoszenia, na tym etapie prac trudno jednoznacznie stwierdzić, która ze zmian wejdzie w życie w terminie późniejszym – czy będzie to dodanie pktu 9, czy też jego uchylenie. Jedynym tak naprawdę racjonalnym rozwiązaniem byłoby skorelowanie terminów wejścia w życie obu tych nowelizacji, czyli spowodowanie, aby weszły one w życie z dniem 1 lipca 2011 r. Z tym że Biuro Legislacyjne nie przedstawia tutaj propozycji poprawki, ponieważ jest niestety mało czasu i taka zmiana mogłaby się okazać niemożliwa do zrealizowania. Mogłoby się również okazać, że te przepisy weszłyby w życie z mocą wsteczną. Należy też wskazać, że właściwym rozwiązaniem byłoby uchylenie tych poprzednich nowelizacji, bo wówczas mielibyśmy jasną sytuację, i takiego zabiegu można byłoby dokonać w okresie *vacatio legis* ustawy. Ale, jak powiedziałam, terminy są napięte i dlatego nie ma tu propozycji poprawki.

Podobna uwaga dotyczy art. 44 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym – to jest art. 1 pkt 3 nowelizacji – który również ulegnie zmianie z dniem 1 lipca 2011 r. na mocy ustawy z 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, a także art. 20c ustawy o drogach publicznych, wchodzący w życie 1 lipca 2011 r. i znowelizowany na mocy omawianej ustawy. Należy tu jeszcze zaznaczyć, że zmiany w art. 22 ustawy o transporcie drogowym przewidują uchylenie ust. 1a i nadanie nowego brzmienia ust. 4 pkt 4. Te przepisy zostaną zmienione z dniem

1 stycznia 2017 r. Dlatego należy pamiętać o tym, że być może w kolejnej nowelizacji należałoby uchylić przepisy wprowadzające zmiany w tamtych przepisach, aby było jasne, jakie normy powinny obowiązywać adresatów w tym zakresie.

Przejdę teraz do uwag szczegółowych. Pierwsza z uwag dotyczy art. 69 ust. 3a ustawy o transporcie drogowym. To jest przepis upoważniający ministra właściwego do spraw transportu do określenia w rozporządzeniu kwestii związanych z umundurowaniem przysługującym głównemu inspektorowi transportu drogowego, wojewódzkiemu inspektorowi, ich zastępcom, inspektorom, a także pracownikom Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, zgodnie z art. 69 ust. 2. Należy zwrócić uwagę, że wytyczne dotyczące treści rozporządzenia sformułowane w tym przepisie są niepełne. Wydaje się, że intencją ustawodawcy było wskazanie, iż minister w trakcie projektowania rozporządzenia powinien brać pod uwagę sposób realizowania przez wymienione osoby zadań i zakres tych zadań. Stąd nasza propozycja poprawki, aczkolwiek Biuro Legislacyjne nie jest pewne, czy rzeczywiście taka była intencja ustawodawcy, niemniej jednak z całą pewnością w tym przepisie brakuje pewnego doprecyzowania i należałoby go uzupełnić.

Kolejna uwaga dotyczy art. 76 ust. 2a ustawy o transporcie drogowym, który przewiduje, że pracownicy Inspekcji Transportu Drogowego mogą być zatrudnieni w ramach służby nadzoru nad ruchem drogowym, służby kontroli opłat drogowych albo służby kontroli transportu drogowego. Należy zauważyć, że ten przepis został sformułowany niezgodnie z zasadami poprawności języka polskiego. Biuro Legislacyjne proponuje poprawkę o charakterze redakcyjnym, która w jakiś sposób naprawi ten mankament.

Następna uwaga odnosi się do art. 1 pkt 14 lit. b noweli, to jest przepisu, który wprowadza zmiany do art. 80 ustawy o transporcie drogowym. Biuro Legislacyjne wskazuje, że te zmiany są wprowadzane w sposób niezgodny z zasadami techniki prawodawczej dotyczącymi dodawania do tekstu ustawy nowych jednostek redakcyjnych. Wysoka Komisjo, Szanowni Państwo, do dnia 1 marca 2011 r. obowiązywał przepis art. 80 ust. 2a. Z dniem 1 marca 2011 r. ten przepis został uchylony i informacja o tym fakcie pozostaje w systemie prawnym. Otóż jeżeli teraz w omawianej ustawie dodamy ust. 2a i 2b, to dojdzie do sytuacji, w której w systemie będą funkcjonowały dwie jednostki redakcyjne oznaczone jako ust. 2a. Z tym że w jednej znajdzie się informacja o tym, że została ona uchylona, natomiast druga jednostka otrzyma brzmienie nadane analizowaną ustawą, a taka konstrukcja będzie z punktu widzenia adresata norm prawnych niezrozumiała i wprowadzająca w błąd. W celu wyeliminowania tej nieścisłości Biuro Legislacyjne proponuje poprawkę zmieniającą oznaczenie przepisów – to jest taki zabieg technicznolegislacyjny, który usunie ten błąd.

Kolejna uwaga dotyczy art. 4, to jest przepisu określającego termin wejścia ustawy w życie. Zgodnie z tym przepisem ustawa wejdzie w życie z dniem ogłoszenia – z jednym wyjątkiem. Należy przypomnieć, że zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych akty prawne zawierające przepisy powszechnie obowiązujące, ogłaszane w dziennikach urzędowych, wchodzi w życie po upływie czternastu dni od dnia ogłoszenia, chyba że dany akt określi termin dłuższy. Oczywiście ustawa o ogłaszaniu aktów normatywnych przewiduje wyjątki od tej zasady. Wyjątki te są sformułowane w art. 4 ust. 2, który stanowi, że w uzasadnionych przypadkach akty normatywne mogą wchodzić w życie w terminie

krótszym niż czternaście dni, a jeżeli ważny interes państwa wymaga natychmiastowego wejścia w życie aktu i jednocześnie zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie, dniem wejścia w życie może być dzień ogłoszenia takiego aktu w dzienniku urzędowym. Należy jednak pamiętać, że zgodnie z orzecznictwem Trybunału Konstytucyjnego takie rozwiązanie można stosować jedynie w sytuacjach nadzwyczajnych i tylko wtedy, gdy przemawiają za tym poważne argumenty. Trybunał Konstytucyjny podkreśla, że za nieusprawiedliwione uznaje się wprowadzenie ustawy w życie w dniu jej ogłoszenia, zwłaszcza jeżeli taka ustawa nakłada obowiązki na obywateli lub inne podmioty spoza systemu organów państwa. W opinii Biura Legislacyjnego wątpliwości co do przyjętego w analizowanej ustawie rozwiązania mogą powstać w szczególności w przypadku dodawanego art. 92 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym, który przewiduje możliwość ukarania za wykroczenie ujawnione na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, lecz popełnione na terytorium innego państwa. Wykroczenie to polega na naruszeniu zasad dotyczących maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu, czasu dziennego odpoczynku lub przekraczania maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy albo zasad dotyczących użytkowania analogowych urządzeń rejestrujących samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoj, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku. Należy pamiętać, że ustawodawca, podejmując decyzję o terminie wejścia w życie ustawy, powinien wybrać taki moment, aby nie naruszyć zasady zaufania obywateli do państwa i stanowionego przez nie prawa, czyli do zasady wywodzonej przez Trybunał Konstytucyjny z zasady demokratycznego państwa prawnego. Trybunał podkreśla, że okres *vacatio legis* powinien stwarzać adresatom realną gwarancję przygotowania się do realizacji norm prawnych. A mając na uwadze fakt, że przepis art. 92 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym ma charakter represyjny, Biuro Legislacyjne uznaje wprowadzenie takiego przepisu bez *vacatio legis* za niedopuszczalne. Biuro Legislacyjne proponuje tu poprawkę, która zakłada, że przepis ten wszedłby w życie w terminie trzydziestu dni od dnia ogłoszenia. Ale ta kwestia jest oczywiście otwarta – ten termin jak najbardziej mógłby być wydłużony.

Mam jeszcze dwie uwagi do dodawanego art. 92a ust. 2a. W opinii Biura Legislacyjnego należałoby się zastanowić, czy części przepisu przewidującej, że odpowiedzialność za wykroczenie stosuje się „do wykroczeń ujawnionych na terytorium RP”... Czy takie sformułowanie nie będzie skutkowało tym, że przepis nie znajdzie zastosowania, jeżeli wykroczenie zostanie ujawnione na terytorium innego państwa, na przykład, na terytorium Niemiec, a informacja zostanie przekazana do Polski. Może dojść do sytuacji, że przepis ten nie znajdzie zastosowania, jeżeli interpretacja pójdzie w tym kierunku. Biuro Legislacyjne proponuje wyeliminowanie tej formuły, dzięki czemu sytuacja byłaby jasna.

I druga kwestia związana z tym przepisem. Biuro Legislacyjne uważa, że formuła “chyba że zostanie wykazane, że za to naruszenie została już nałożona kara” może sugerować, że obowiązek wykazania tej kary ciąży na obwinionym, a takie rozumienie przepisów byłoby niezgodne z zasadami procesu karnego, w szczególności z art. 4 kodeksu postępowania karnego, znajdującym zastosowanie również do wykroczeń na mocy art. 8 kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia. Nasza propozycja poprawki polega na wyeliminowaniu tych wątpliwych części przepisów. Dziękuję bardzo. To wszystko.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo pani mecenas Iwonie Kozerze-Rytel.

Czy pan inspektor może się odnieść – tak z marszu – do tych uwag?

(*Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Połec*: Tak.)

To bardzo proszę.

Główny Inspektor Transportu Drogowego

Tomasz Połec:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Jeżeli chodzi o uwagę o charakterze generalnym, dziękujemy za wnikliwość, Pani Legislator. Faktycznie, założenie rządu jest takie, aby proponowane zmiany weszły w życie po dniu 1 lipca. Powód jest prozaiczny – niektóre spośród regulacji prawnych, które ta ustawa ma zmieniać, były projektowane jeszcze w 2008 r. Rzeczywistość prawna i faktyczna mają to do siebie, że zmieniają się dynamicznie. I to był świadomy zabieg, zresztą rząd przyjmuje ryzyko... Od początku założenie było takie, że wejdą pewne przepisy, które będą w okresie *vacatio legis* w dniu 1 lipca, i zostaną zmienione ustawą, którą Wysoki Senat ma możliwość procedować. Tak więc, jak mówię, bardzo dziękujemy za to spostrzeżenie, ale jest to zabieg świadomy i jesteśmy świadomi konsekwencji. Terminarz jest taki... No, jeśli się uwzględni choćby to, że w przypadku uwagi drugiej, do której omawiania za chwilę przejdę, zmiana jest faktycznie potrzebna, to okaże się, że sam fakt zgłoszenia przez Wysoki Senat poprawki spowoduje, że ta ustawa z całą pewnością wejdzie w życie już po 1 lipca. Tak że bardzo dziękujemy za to spostrzeżenie i podniesienie tej wątpliwości, ale, jak mówię, my od początku byliśmy tego świadomi, a teraz tym bardziej sprawa jest dla nas, że tak powiem, bezpieczna.

Jeżeli chodzi o uwagę drugą, odnoszącą się do art. 69 ust. 3a, czyli tych niepełnych wytycznych dotyczących treści aktu, mogę tylko z pokorą powiedzieć, że musiał się tu wkraść jakiś chochlik drukarski – po prostu zabrakło jednego słowa, zabrakło słowa „zadań”. Jednakowoż powstaje pytanie, czy nie byłoby szczęśliwszym rozwiązaniem umieszczenie tego wyrazu wcześniej, tak aby ust. 3a otrzymał brzmienie: „Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, mając na względzie zakres i sposób – i tu – zadań realizowanych przez osoby, o których mowa w ust. 2, określi, w drodze rozporządzenia”... itd. My jak najbardziej się zgadzamy, że to słowo jest tu potrzebne. Z tym że prośba jest taka, aby rozważyć możliwość, żeby to słowo „zadań” znalazło się po słowach „mając na względzie zakres i sposób”. Wydaje się nam, że umieszczenie tego wyrazu tutaj będzie zabiegiem szczęśliwszym, niż dodanie „zadań” po sformułowaniu „o którym mowa w ust. 2”. Tak że bylibyśmy wdzięczni, gdyby pan przewodniczący bądź ktoś z pań czy panów senatorów byłby gotów tę poprawkę przejąć, bo ona jest naprawdę potrzebna. Niestety, w toku prac redakcyjnych to słowo uciekło z przepisu.

Jeżeli chodzi o uwagę trzecią, dotyczącą art. 76 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym, to powiem szczerze, że zapisywaliśmy to po wielekroć i nikt, ani rząd, ani Biuro Legislacyjne Sejmu, tej usterki językowej nie dostrzegł. Tak więc jeśli Wysoki Senat pozwoli, prosilibyśmy, aby nie przyjmować tej poprawki. Przepis co do zasady

jest przepisem klarownym, wiadomo, że są trzy służby w obrębie Inspekcji Transportu Drogowego, i naszym zdaniem ten zapis, który został przyjęty przez Sejm, nie budzi wątpliwości.

Jeżeli chodzi o poprawkę czwartą, dotyczącą tych nieszczęsnych oznaczeń dwóch różnych jednostek redakcyjnych ust. 2a i 2a, to powiem, że precedensy w tym zakresie się zdarzały – można tu przypomnieć choćby Święto Trzech Króli, które najpierw zniknęło, a później zostało przywrócone w tym samym miejscu, co można zobaczyć w bazie „Lex”, więc... Może inaczej: skoro i tak niezbędna jest poprawka w zakresie art. 69 ust. 3a, to jeżeli faktycznie są jakiegokolwiek wątpliwości czy zastrzeżenia co do tego przepisu z punktu widzenia zasad techniki legislacyjnej, to proponowana poprawka – żeby dotychczasowe ust. 2a i 2b oznaczyć jako ust. 2b i 2c – nie zmienia istoty przepisu, więc my nie mamy nic przeciwko temu, aby to uporządkować.

Jeżeli chodzi o ostatnią poprawkę...

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Tu są dwie poprawki.)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Termin wejścia w życie. To się wiąże z poprawką w kontekście art. 92a.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

No tak.

Jeżeli chodzi o kwestię *vacatio legis*, to ja powiem tak. Gdyby była szansa na przyjęcie tej ustawy bez poprawek, to wtedy byśmy walczyli, a ja starałbym się dowieść, że ten przepis nie ma tak naprawdę materialnego charakteru, tylko, powiedzmy, instrukcyjny w odniesieniu do tego, co i tak jest realizowane z powodzeniem przez inspektorów transportu drogowego od wielu lat. Tak więc ten przepis, naszym zdaniem, co do zasady prawa nie tworzy. Niemniej jednak, mając na uwadze fakt, że i tak będziemy prosić Wysoki Senat o przyjęcie choćby tych dwóch poprawek, które przed chwilą omawialiśmy, uważamy, że nie ma tu o co kopii kruszyć, więc jeżeli powstały wątpliwości po stronie Biura Legislacyjnego Senatu, to powiedzmy sobie szczerze, że nie ma to wpływu na całość problemu, jeżeli chodzi o *vacatio legis*, no i faktycznie w art. 4 po wyrazach „z wyjątkiem art. 1 pkt 2” można dodać wyrazy „i pkt 15”, oczywiście z tą konsekwencją, że wyraz „który” zastępuje się wyrazem „które”.

Prosilibyśmy jednak o pozostawienie zasadniczego brzmienia przepisu art. 92a dotyczącego tych wykroczeń ujawnionych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej również w wypadku, gdy wykroczenie miało miejsce na terytorium innego państwa, chyba że zostanie wykazane, że za to naruszenie została już nałożona kara. Ja rozumiem teoretyczne obawy Biura Legislacyjnego, ale jak to wygląda w praktyce? Otóż w praktyce wygląda to tak, że inspektor transportu drogowego sprawdza wykresówki bądź zapisy z urzędzenia rejestrującego na dwadzieścia osiem dni wstecz plus bieżący zapis z dzisiejszego dnia. I jeżeli okaże się, że na przykład dwadzieścia trzy dni temu kierujący pojazdem znajdował się we Francji, to w tym momencie inspektor transportu drogowego nałoży na niego karę, jako że nie ma możliwości sprawdzenia, bo musiałby mieć dostęp do sieci online, żeby móc kontaktować się ze wszystkimi krajami Unii Europejskiej i nie tylko, bo też z krajami, które nie należą do Unii, ale są objęte systemem kontroli czasu pracy, tak zwanym AETR, stanowiącym odzwierciedlenie rozporządzenia nr 561/2006. Takiej możliwości nie ma. A ta akurat formuła jest formułą, że tak powiem, nawiązując do konstrukcji karnych, względniejszą dla sprawcy, z tego względu, że jeżeli inspektor stwierdzi, że dwadzieścia trzy dni temu kierujący pojaz-

dem naruszył przepisy gdzieś na rubieżach Europy, a kierujący będzie w stanie wykazać, że francuski inspektor czy niemiecki policjant wykrył to naruszenie i już nałożył za nie karę, to dzięki temu ten kierujący uniknie powtórnej odpowiedzialności w naszym kraju. Dlatego prosilibyśmy, mając na uwadze w tym momencie interes kierującego, aby tego sformułowania nie wykreślać. Co więcej, tworząc ten przepis, odnosiliśmy się wprost do przepisów rozporządzenia europejskiego – przepraszam, w tym momencie nie pomnę numeru, jeżeli będzie taka wola Wysokiej Komisji, to znajdziemy ten przepis macierzysty. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Na ręce przewodniczącego wpłynęło pismo od Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej w Warszawie – bardzo mocno tu dziś reprezentowanej – w kwestii wprowadzenia zmiany w treści art. 13 ust. 3a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych poprzez dopisanie jako pktu 4 do wyliczonych w pktach 1, 2 i 3 pojazdów zwolnionych od opłat za korzystanie z drogi publicznej także autobusów operatora publicznego transportu zbiorowego wykorzystywanych do przewozów o charakterze użyteczności publicznej w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Ponieważ gościmy tu autorów tego wniosku, w związku z tym, jeżeli panowie senatorowie pozwolą, udzielę im głosu w celu wyjaśnienia tej kwestii i przedstawienia racji, które stoją za taką zmianą.

Bardzo proszę.

**Przewodniczący Rady Nadzorczej
Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej w Warszawie
Wojciech Tulibacki:**

Dziękuję bardzo.

Wojciech Tulibacki. Co prawda na samym początku zostałem tu przedstawiony jako prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu, ale tak naprawdę reprezentuję Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej w Warszawie, czyli te podmioty, które, skupione w izbie, świadczą usługi z dziedziny publicznego transportu zbiorowego.

Szanowni Państwo, chcę państwu przypomnieć – choć pewnie państwo to doskonale pamiętają, jako że nie tak dawno spotkaliśmy się na tej sali przy okazji uchwalania przez państwa ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – że operator publicznego transportu zbiorowego to nie tylko spółka komunalna czy zakład budżetowy, ale to są wszystkie podmioty świadczące usługi, które mają zawartą umowę z samorządem terytorialnym różnego szczebla: od gminnego, poprzez powiatowy, do wojewódzkiego włącznie.

Ta zmiana w zapisach ustawy o drogach publicznych, o której dokonanie ośmielamy się prosić Wysoką Komisję, byłaby pewną kontynuacją dotychczasowych rozwiązań. Do tej pory komunikacja miejska, co prawda nie w tak ścisłym zapisie, jak ten, który pan przewodniczący przed chwilą państwu przedstawił, bo tutaj jest sformułowanie „komunikacja miejska”, a w świetle zmienionego prawa mówimy o operatorze publicznego transportu zbiorowego... Do tej pory te przedsiębiorstwa, czyli operatorzy

publicznego transportu zbiorowego, były zwolnione z opłat za winiety przy świadczeniu tego rodzaju usług. I stąd, Szanowni Państwo, nasza prośba.

Przedstawiliśmy też państwu wyliczenia, jakie konsekwencje dla budżetów różnego szczebla samorządów będzie miało utrzymanie tego zapisu, który został uchwalony przez Sejm. Na tych liniach, które dzisiaj tylko w nieznacznym stopniu wyjeżdżają na drogi objęte tą opłatą, średnio koszty usługi wzrosną o jakieś 5–6%, co w konsekwencji, proszę państwa, przełoży się na wydatki z budżetu gminy lub podwyżki cen biletów.

My nie prosimy państwa o coś nowego. Tak jak powiedział już tu w swoim wystąpieniu główny inspektor transportu drogowego, ta ustawa jest uporządkowaniem wszystkich przepisów, dotychczasowych zmian zmierzających do wprowadzenie opłat elektronicznych. A ponieważ do tej pory komunikacja publiczna, komunikacja miejska była z tych opłat zwolniona, prosilibyśmy państwa o utrzymanie tego zwolnienia i wprowadzenie poprawki do art. 2 jeszcze przed pkt 1, o której pan przewodniczący wcześniej powiedział. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Może najpierw pan inspektor by się odniósł do tej propozycji, żebyśmy już mieli wiedzę na temat stanowiska rządu, a potem...

**Główny Inspektor Transportu Drogowego
Tomasz Poleć:**

Dziękuję bardzo.

Jeżeli chodzi o szczegółowe uzasadnienie, to ja za moment przekażę głos – jeżeli oczywiście pan przewodniczący pozwoli – panu dyrektorowi Waszkiewiczowi, który z ramienia resortu odpowiada za to zagadnienie jako osoba kierująca Departamentem Dróg Krajowych i Autostrad.

Ja natomiast, mając na uwadze fakt, że kwestia rozszerzenia katalogu wyłączeń była poruszana również na sesji plenarnej Sejmu – a wówczas miałem przyjemność reprezentować rząd – zmuszony jestem zwrócić uwagę na sprawę formalną, która pojawiła się już w trakcie prac i podkomisji, i komisji zajmującej się tym projektem. Otóż celem tej regulacji, tego przedłożenia było wyłącznie uporządkowania uprawnień i kompetencji Inspekcji Transportu Drogowego. A postulat, który zmierza do uzupełnienia ustawy o drogach publicznych o przepis rozszerzający katalog wyłączeń, może zostać uznany za zdecydowanie wykraczający poza ramy przedłożenia – abstrahuję tu już od całej argumentacji merytorycznej.

A teraz – jeżeli pan przewodniczący pozwoli – prosiłbym o zabranie głosu pana dyrektora Waszkiewicza.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Zanim oddam głos panu dyrektorowi Waszkiewiczowi, bardzo prosiłbym panią mecenas o opinię w tej sprawie, bo rzeczywiście...

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Iwona Kozera-Rytel:**

Biuro Legislacyjne podziela ten pogląd. Rzeczywiście taka poprawka mogłaby zostać uznana za wykroczenie poza materię ustawy. Należy pamiętać, że Senat jest związany tekstem ustawy przedłożonym przez Sejm, a art. 13 ust. 3a ustawy o drogach publicznych nie jest w ogóle nowelizowany w tej ustawie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

No, niestety, mimo naszych najlepszych chęci nie będziemy w stanie – z przyczyn formalnych, Panie Prezesie – zaproponować takiej poprawki. Gdyby ona wprost wykluczyła z tego katalogu... to znaczy, gdyby ten motyw, że tak powiem, pojawiał się w tej nowelizacji, to nie byłoby problemu, jak sądzę.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Oczywiście, już oddaję głos.

Tak że na razie, Panie Dyrektorze, nie będziemy wysłuchiwać pańskiej argumentacji. Chyba że taka jest wola panów senatorów... Chcecie panowie usłyszeć?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Bardzo proszę, pan senator Kleina – jedno pytanie.

Senator Kazimierz Kleina:

Jedno pytanie, choć pewnie pytań będzie więcej. Pan inspektor poniekąd już odpowiedział na to pytanie. Ale dla nas jest ważne, zanim zgłosimy taką poprawkę albo i nie – czy to jest konstytucyjne, czy nie, to już inna kwestia – czy pod względem merytorycznym, co do zasady, rząd się zgadza z tym postulatem i uważa, że to jest słuszna uwaga. No a później my się będziemy zastanawiać, jak to zrobić, bo jeżeli...

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Rozumiem. Dobrze, w takim razie oddaję głos panu dyrektorowi Waszkiewiczowi...

(Senator Kazimierz Kleina: Jeżeli podchodzimy do tego w taki sposób, to w zasadzie nie dotykamy istoty problemu.)

Oczywiście.

Proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Infrastruktury
Jarosław Waszkiewicz:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo!

Niestety muszę negatywnie zaopiniować ten wniosek i ewentualną zmianę ustawową. Pragnę zwrócić uwagę na to, że elektroniczny system poboru opłat został określony w ustawie o drogach publicznych w 2008 r. Wtedy powstały wszystkie prze-

pisy stanowiące ośnowę tego systemu, w tym przepisy dotyczące pojazdów zwolnionych z poboru opłat. W tym zakresie zwolnienia objęty tylko i wyłącznie służby, i to w sytuacjach działania w akcji. Żadne inne odstępstwa od poboru opłat nie zostały przewidziane ustawowo. Wiąże się to z tym, że mamy zupełnie nową pod względem jakościowym opłatę drogową, wprowadzoną co prawda w miejsce opłaty winietowej, ale przypomnę, że opłata winietowa była opłatą ryczałtową, w przypadku której stosunkowo łatwo było wprowadzić pewne odstępstwa, a tu mamy do czynienia z opłatą kilometrażową pobieraną w sposób elektroniczny za każdy kilometr sieci drogowej.

Jeżeli chodzi o możliwość wyodrębnienia pod względem technicznym tej klasy pojazdów spośród innych autobusów... Ta ustawa obejmuje swoim zakresem wszystkie pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony plus autobusy. I jeśli chodzi o ewentualne wyodrębnienie techniczne tego rodzaju autobusów spośród innych autobusów poruszających się na tym samym odcinku, to byłoby bardzo trudno zidentyfikować akurat ten autobus poruszający się po sieci dróg płatnych, który ma zawartą umowę z gminą i prowadzi komunikację miejską.

(Rozmowy na sali)

Teraz, proszę państwa, jeżeli można, chciałbym jeszcze...

(Rozmowy na sali)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panowie Senatorowie, zaraz będziecie mieli możliwość wypowiedziania się. Proszę, Panie Dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz:

Na podstawie przepisów określonych w 2008 r. system wdrażany jest przez generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad. Przypomnę, że została zawarta umowa na wdrożenie tego systemu. I teraz ta zmiana nie dość, że jest proponowana na dwa tygodnie przed uruchomieniem systemu, to jeszcze całkowicie zmienia koncepcję poboru opłat w stosunku do jednego z użytkowników tego systemu. A z tym musiałyby się wiązać również odpowiednie konsekwencje wpływające z umowy zawartej z wdrażającym ten system konsorcjum Kapsch i te konsekwencje trzeba by przeanalizować.

Jeżeli można, chciałbym powiedzieć jeszcze o zakresie dróg objętych systemem opłat elektronicznych. Parlament, przyjmując ustawę w 2008 r., zdecydował o możliwości wprowadzenia tej opłaty na wszystkich drogach krajowych. Rada Ministrów rozporządzeniem z 22 marca wybrała tylko odcinki dróg krajowych o najwyższej przepustowości, czyli autostrady, drogi ekspresowe i poszczególne odcinki dróg krajowych dwujezdniowych – poza granicami miasta na prawach powiatu, za wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, przebiegających przez miasta. Przypomnę, że autostrady i drogi ekspresowe przebiegające przez miasta prezydenckie są w zarządzie generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, w związku z tym na takich odcinkach opłata również może być pobierana. I nie ma takiej sytuacji, żeby w granicach miasta na sieci zarządzanej przez prezydenta taka opłata nie była pobierana, a od granic miasta na sieci

dróg krajowych pozostających w zarządzie generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad oczywiście opłatą będą objęte w sposób niedyskryminacyjny wszystkie podmioty – i autobusy, i samochody ciężarowe.

Chciałbym też przypomnieć, że w trakcie procedowania w 2008 r. wymieniona ustawa uzyskała pozytywne opinie Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, nie zwracano wówczas uwagi na odstępstwa i do resortu nie wpłynęły żadne istotne wnioski w tej sprawie. To jest niejako dodatkowy aspekt. A zasada ogólna, jeszcze raz do tego wracam, jest taka sama: każdy użytkownik, który powoduje zniszczenie sieci, zniszczenie drogi objętej systemem elektronicznym, płaci w ten sam sposób, niedyskryminacyjnie.

I na jeszcze jedno chcę zwrócić uwagę. Otóż inni przewoźnicy autobusowi od wielu, wielu lat narzekali na zwolnienie komunikacji miejskiej z opłaty winietowej. Jak już powiedziałem, wtedy to było możliwe z różnych względów, a teraz byłoby to bardzo trudne, poza tym jest już na to za późno, i między innymi z tego powodu negatywnie opiniujemy tę propozycję zmiany. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

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

Senator Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Najpierw odniosę się do ustawy. Mam takie pytanie ogólne, jeżeli chodzi o meritum. Dlaczego w rozporządzeniu nie jest zawarty... Chodzi mi o zmianę czternastą dotyczącą art. 80 i katalog różnych zapisów. Wydaje mi się, że państwo jesteście za bardzo obciążeni. Ja jestem tym zaskoczony i prosiłbym o uzasadnienie tego zabiegu.

A jeżeli chodzi o art. 76 pkt 12, w którym są wymienione służby kontroli, w sumie bodaj cztery, to z czego wynika próba nadania uprawnień do powoływania jakiejś dodatkowej służby, nad służby? W dodawanym ust. 2b jest mowa o tym, że “Główny Inspektor Transportu Drogowego może powoływać inne niż wymienione w ust. 2a rodzaje służb” itd. W mojej ocenie, no, jest to co najmniej zaskakujący zapis, bo skoro w wielu ustawach są szczegóły, które zazwyczaj są regulowane w rozporządzeniach – to było w moim pytaniu bardziej ogólnym – to dlaczego tutaj daje się taką dowolność. Ja jestem tym zaskoczony. I po co tyle tych służb? No już są cztery, z których tak naprawdę można by zrobić dwie i departamentowo zarządzać, ale to inna sprawa...

Następne pytanie dotyczy art. 2 pkt 1. Szanowni Państwo, no, my chyba zmierzamy w jakimś bliżej nieokreślonym kierunku. Zarządcy dróg, Policja, Inspekcja Transportu Drogowego – to rozumiem. Ale straż gminne? No przecież zarządcą dróg jest gmina. Dlaczego tu są dodawane takie zapisy? Naprawdę niepokoi mnie wyodrębnianie straży gminnej ze struktury zarządcy dróg, jakim dzisiaj jest gmina. Jaka była przesłanka tego wyodrębnienia? To jedno pytanie. I drugie, też z tym związane. Kto będzie rozstrzygał spory w przypadku różnicy zdań w kwestiach wymienionych w pktach 1–2? Chodzi na przykład o instalację czy wymianę urządzeń rejestrujących. Jeżeli policja będzie miała takie zdanie, a straż gminna inne, to kto będzie rozstrzygał spory w sprawie remontu tych urządzeń, wymiany itd., itd.?

I ostatnie pytania, dotyczące zbierania danych. Jakie jest stanowisko GIODO w tej sprawie? W mojej ocenie niektóre z tych informacji mają charakter handlowy. I pytanie w sprawie pktu 2b i gromadzenia informacji: jakie jest uzasadnienie dla zbierania danych firmy w sytuacji, gdy nie stwierdzono naruszenia? Przecież to będą tysiące kontroli. W jakim celu te dane mają być gromadzone? Jeżeli można, chciałbym otrzymać odpowiedź na te pytania. To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Grad pytań ze strony pana senatora Jurcewicza.

Czy pan inspektor jest w stanie na nie odpowiedzieć?

(*Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Poleć*: Tak, oczywiście.)

Bardzo proszę.

**Główny Inspektor Transportu Drogowego
Tomasz Poleć:**

Bardzo dziękuję.

Postaram się odpowiedzieć w miarę chronologicznie. Jeżeli chodzi o treść nowo dodawanych przepisów, najpierw powiem o tych dotyczących wyodrębnienia służb. Powód jest prozaiczny. Jak już mówiłem na wstępie, inspekcja otrzymała nowe zadania i kompetencje, i te zadania nie do końca się pokrywają z kompetencjami, a co więcej, te zadania muszą znaleźć odzwierciedlenie w odpowiednim wyszkoleniu i przygotowaniu ludzi. Otóż okazuje się, że szkolenia, które dotąd były realizowane przez Inspekcję Transportu Drogowego, mają znacznie szerszy zakres niż by wynikało z potrzeb na przykład inspektora, który będzie realizował zadania związane tylko i wyłącznie z kontrolą opłat elektronicznych. Tak że kurs specjalistyczny dla takiego inspektora powinien być krótszy i zawierać mniejszy zasób wiedzy, bo taki inspektor nie musi mieć całego spektrum wiedzy, jaką teraz zdobywa w czasie sześciomiesięcznego szkolenia i w czasie przygotowań do wieloetapowych egzaminów. To samo, jeżeli chodzi o kwestię fotoradarów.

Teraz przejdę do kwestii, która zaniepokoiła pana senatora, czyli możliwości utworzenia nowej służby. To się wiąże z tym, że... No wyobraźmy sobie taką sytuację, że w inspekcji nagle powstanie potrzeba utworzenia komórki, która zajmowałaby się kontrolą przedsiębiorstw – tylko i wyłącznie kontrolą przedsiębiorstw – tak jak jest, na przykład, we Francji czy w Niemczech. Dzięki temu przepisowi można będzie taką formację powołać. Jeżeli pojawi się potrzeba powołania komórek, których jedynym zadaniem będzie zorganizowanie systemu ważenia pojazdów – one będą odpowiadały tylko za budowę systemu ważenia – można będzie to zrobić. W tym miejscu warto wspomnieć o tym, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad deklaruje, że jeszcze w tym roku wybuduje sto kilkadziesiąt miejsc wyposażonych w urządzenia preselekcyjne do ważenia pojazdów, które to urządzenia mają zapewnić ochronę nowo budowanej sieci drogowej. Dlatego na etapie prac sejmowych uznaliśmy, że dobrze byłoby, aby te regulacje były klarowne i przewidywały, kiedy główny inspektor transportu drogowego będzie mógł powołać takie formacje – oczywiście w ściśle określonym trybie i formule – co będzie musiało mieć właściwe uzasadnienie.

Jeżeli chodzi o kwestię gromadzenia danych, to przepis art. 80 ma charakter wyłącznie porządkujący. My te dane i tak gromadzimy. Realizujemy rokrocznie ponad dwieście pięćdziesiąt tysięcy kontroli i w gruncie rzeczy od zawsze gromadzimy dane, nawet jeżeli nie stwierdziliśmy naruszenia. A przyczyna wprowadzenia tego przepisu jest taka, że wymaga tego od nas Komisja Europejska. Sprawozdawczość europejska jest teraz tak rozbudowana, że Komisja Europejska wymaga od nas raportowania nie tylko tego, kogo kontrolujemy, gdzie kontrolujemy, co kontrolowaliśmy, ale jeszcze i tego, na którym kilometrze drogi to było i jakiej narodowości był kierowca. Dla nas, jako formacji kontrolnej, jest to duże obciążenie. Nawet jeśli nie stwierdziliśmy żadnych naruszeń, musimy wprowadzić te dane do systemu informatycznego, co, rzecz jasna, irytuje osobę, którą kontrolujemy, no bo nie ma naruszeń, nie ma żadnej kary, a kontrola się przedłuża z powodu wypisywania... Ze smutkiem muszę powiedzieć, zgadzając się z uwagą pana senatora, że w tym zakresie mamy związane ręce, bo wymagają tego od nas przepisy rozporządzeń wspólnotowych, tak że pole manewru głównego inspektora transportu drogowego czy resortu infrastruktury jest żadne.

Jeżeli chodzi o uwagi dotyczące art. 2 i ustawy o drogach publicznych, to pragnę zwrócić uwagę, że nie ma takiej możliwości, żeby pojawiły się jakiegokolwiek rozbieżności pomiędzy policją a strażami gminnymi. Otóż każda z tych formacji ma możliwość użytkowania własnych urządzeń. Pomysł na ten przepis wziął się stąd, że się tak kolokwialnie wyrażę, że policja czy straż gminna, czy inspekcja nie będą wykonywać same takich czynności, jak posadowienie masztu z puszką, w której będzie urządzenie rejestrujące, podciągnięcie kabla z prądem i wkopanie urządzenia. To absolutnie nie jest tak, że rozszerzamy katalog podmiotów, które będą mogły przeprowadzać kontrole, ten katalog już istnieje i jest zamknięty. Tu chodzi o to, kto będzie wykonywał czynności o charakterze administracyjno-technicznym, jak mówię. To zagadnienie pojawiło się to w trakcie prac nad rozporządzeniami i zostało zgłoszone przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Co do kwestii straży gminnych, to niestety tak właśnie jest. Jak pamiętamy, zarówno Wysoki Sejm, jak i Wysoki Senat miały już okazję procedować nad tak zwaną ustawą fotoradorową, w dwóch odsłonach, że tak powiem. Przypominam, że pierwsza wersja tej ustawy zakładała w gruncie rzeczy odebranie tych uprawnień strażom miejskim. Tymczasem ustawa w wersji ostatecznie przyjętej przez Sejm i Senat, podpisana przez prezydenta, która wchodzi w życie z dniem 1 lipca, pozostawia ten system w rękach straży miejskich. Jeżeli chodzi o część terytoriów RP, Inspekcja Transportu Drogowego przejmuje zadania i urządzenia, które dotychczas były w gestii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i Policji. Tak więc w tym zakresie, można powiedzieć, realizujemy wolę ustawodawcy i ją szanujemy.

Czy było jeszcze jakieś pytanie, Panie Senatorze, na które nie odpowiedziałem?
(*Senator Stanisław Jurcewicz*: Tak, o stanowisko GIODO.)

Aha, GIODO. Nie ma w tej kwestii żadnych wątpliwości. Powiem więcej, przepis art. 20c eliminuje wszelkie wątpliwości, jakie mogłyby się pojawić co do tego, że jakaś sprawa nie została jeszcze wyjaśniona. Tak więc akurat ten przepis, naszym zdaniem, jest po prostu potrzebny na wypadek ewentualnych wątpliwości generalnego inspektora ochrony danych osobowych, bo czyni pewne kwestie – przynajmniej z naszego punktu widzenia – klarownymi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Panie Inspektorze.

Jeżeli chodzi o strażę miejskie, to rzeczywiście tak było. Pamiętam, jak tutaj gościliśmy przedstawicieli różnych instytucji, pana inspektora zresztą też. I rzeczywiście tak się stało, jak pan powiedział. Tak że trudno się dziwić...

Ja mam pytanie jeszcze do państwa. Dlaczego państwo nie sygnalizowaliście tego problemu wcześniej, skoro on istniał już de facto od 2008 r., czyli od chwili, kiedy wiadomo było, że będzie elektroniczny pobór opłat? Ja rozumiem, że poprawka, którą państwo proponujecie, w Sejmie nie przeszła, tak? Ona tam też była zgłaszana?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Niestety nie ma tutaj nikogo z Sejmu, w związku z tym...

Bardzo proszę.

**Przewodniczący Rady Nadzorczej
Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej w Warszawie
Wojciech Tulibacki:**

Panie Przewodniczący, oczywiście, że w momencie, kiedy była procedowana zmiana ustawy o opłatach elektronicznych, wykreślająca z ustawy o transporcie drogowym zapis zwalniający komunikację miejską z opłat, zwracaliśmy na to uwagę. Niemniej jednak musimy przyznać, że tutaj nasze działania podjęliśmy, być może, z lekkim opóźnieniem. Liczyliśmy na reakcję samorządów, bo tu chodzi o ich środki finansowe czy o to, że muszą poprzez rady miasta podnieść opłaty za korzystanie z komunikacji miejskiej. No bo te pieniądze, proszę państwa, same się nie znajdują.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: To wiadomo.)

I ja absolutnie nie zgadzam się z panem dyrektorem, że nie można wyłączyć...

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Tu nie ma sporu. Chodzi tylko o to, że do momentu, kiedy ten system wejdzie, pozostały dwa tygodnie.

(Główny inspektor transportu drogowego Tomasz Poleć: Jasne.)

A państwo proponujecie dosyć istotną zmianę, która będzie wymagała, no, tych wszystkich zabiegów, o jakich mówił tutaj pan dyrektor. I to jest pewien problem, prawda?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dobrze, zaraz będziemy dalej dyskutować.

Pan senator Kleina, a potem pan senator Bisztyga.

Senator Kazimierz Kleina:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chciałbym zapytać, o ile wzrosną koszty transportu po wprowadzeniu tego systemu opłat z dniem 1 lipca. Niektórzy przedsiębiorcy mówią, że to będzie bardzo istotny wzrost opłat w stosunku do winiet. Chciałbym się dowiedzieć, jaki to będzie wzrost.

Drugie pytanie. W art. 69 ust. 2, dotyczącym umundurowania, jest mowa o tym, że pracownicy, wojewódzcy inspektorzy itd. będą mieli prawo do mundurów służbowych i że główny inspektor i inni pracownicy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego będą także służbami mundurowymi, czyli będą mieli prawo do munduru. To jest oczywiście drobna sprawa, ale ten przepis w konsekwencji prowadzi do wzrostu kosztów utrzymania tych służb. Czy to oznacza, że wszyscy pracownicy Inspektoratu Transportu Drogowego, także ci, którzy prowadzą naliczenia itd., itd., będą mieli prawo do mundurów, czy też chodzi tu tylko i wyłącznie o tych, którzy pełnią służbę na drodze, że tak powiem? Czy, na przykład, główny inspektor, który siedzi za biurkiem, też będzie umundurowany, czy nie? No, to się wiąże z pewnymi konsekwencjami finansowymi, a przecież wszystkim nam zależy na tym, żeby ograniczać wydatki wszędzie, gdzie tylko można. Jeżeli ten przepis dotyczy tylko pracowników, którzy stoją na drodze, że się tak wyrażę, i przeprowadzają kontrole, to ok. Ale gdyby ten przywilej miał dotyczyć dyrektorów, inspektorów i innych pracowników prowadzących działalność biurową, to byłoby to chyba rozwiązanie nielogiczne, nieracjonalne i niepotrzebnie podrażające całe to przedsięwzięcie.

I kolejna sprawa. Podczas debaty nad tą ustawą, ale także nad tą wcześniejszą, która została zawetowana przez pana prezydenta, mówiliśmy o tym, że zależy nam na tym, żeby racjonalizować koszty utrzymania tego rodzaju służb. Mówiliśmy między innymi o tym – nie tylko ja, ale i inni – że dobrze byłoby, żeby cały ten system, który organizuje naliczenia, opłaty itd., zlokalizować poza Warszawą po to, by obniżyć koszty. No, wiadomo, na prowincji płace pracownicze są niższe, poza tym są wolne lub niezbyt efektywnie wykorzystywane powierzchnie biurowe dawnych urzędów wojewódzkich itd. Po prosu nie ma takiej potrzeby, żeby różnego rodzaju instytucje lokalizować w tych miejscach, gdzie są najwyższe koszty utrzymania. Tak robią zresztą różnego rodzaju korporacje, które wyprowadzają część logistyczną poza swoje centra. I teraz chciałbym zapytać, o jakiej lokalizacji państwo myślicie w związku z obniżaniem tych kosztów, a przynajmniej ich niemaksymalizowaniem. To tyle. Dziękuję bardzo.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Tak, bardzo proszę.

Główny Inspektor Transportu Drogowego

Tomasz Poleć:

Jeżeli chodzi o mundury, ja oczywiście podzielam przekonanie wyrażone przez pana senatora. Umundurowanie ludzi, którzy mieliby siedzieć za biurkiem, byłoby czymś nieracjonalnym, wręcz pozbawionym sensu. Oczywiście mundury powinni nosić tylko ci, którzy pełnią służbę na drodze. Z jednym wyjątkiem – główny inspektor transportu drogowego od 2001 r. jest upoważniony ustawowo do noszenia munduru.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Ale, jak widać, jest po cywilnemu, więc tutaj nic się nie zmieni. To, co przyjął Wysoki Sejm – i, mamy nadzieję, Wysoki Senat też przyjmie – nie spowoduje żadnego zwiększenia wydatków. Zresztą to było przedmiotem rozmów z Ministerstwem Finansów. Podkreślam, prawo do umundurowania przysługuje tylko tym, którzy prowadzą czynności kontrolne.

Czy pan senator jest usatysfakcjonowany taką odpowiedzią?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dziękuję bardzo.

Jeżeli chodzi o drugą kwestię...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

A, powierzchownie lokalowe. Powiem tak, my podchodzimy do tej sprawy bardzo poważnie, wszędzie, gdzie tylko możemy, wprowadzamy odmiejscowienie działalności inspekcji. I tak, na przykład, rozpoczynamy teraz w Radomiu budowę Centralnego Ośrodka Szkolenia Inspekcji Transportu Drogowego. Z tym że proszę pamiętać, że Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym jest jednym z biur głównego inspektoratu. I powiem szczerze, ja nie znam urzędu centralnego ani ministerstwa, którego komórki organizacyjne byłyby rozsiane po całej Polsce, to po pierwsze. A po drugie, tego się nie da porównać do centrum logistycznego, powiedzmy, banku, które zostało wyprowadzone poza miasto. Tu jest kwestia budowy zaplecza informacyjnego, kwestia łączności z CEPiK. I na razie, jeżeli chodzi o budowę centrum, to ona się faktycznie dopiero rozpoczęła, nie ma jeszcze finalnych rozstrzygnięć w zakresie posadowienia. Ale siłą rzeczy, dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, jako dyrektor jednego z biur głównego inspektoratu, pracuje razem ze swoimi pracownikami, których jest kilkunastu, w Warszawie. I tu nic więcej nie mogę dodać.

A jeżeli chodzi o pytanie dotyczące elektronicznego systemu poboru opłat, to muszę się posiłkować wiedzą i doświadczeniem pana dyrektora.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Dyrektorze, proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Infrastruktury
Jarosław Waszkiewicz:**

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, jeszcze raz wrócę do tej różnicy między systemem winietowym a systemem opłaty elektronicznej. Winiety to była ryczałtowa opłata za 16 tysięcy km dróg. Tak więc każdy przewoźnik posiadający ten sam tabor płacił tyle samo. Tutaj jest zupełnie odmienna sytuacja. Wysokość tej nowej opłaty zależy tak naprawdę od lokalizacji, od tego, gdzie ten przewoźnik wykonuje przewozy, od taboru, jaki posiada, i od polityki, jaką prowadzi. Tak że to w dużym stopniu zależy od samego przewoźnika. Chciałbym tylko zwrócić uwagę, że system od strony stawek, że tak powiem, został pomyślany w ten sposób, żeby samochody ciężarowe, płacąc jakąś stawkę, powiedzmy 100%...

Senator Kazimierz Kleina:

Dobrze, my to wszystko rozumiemy. Tylko chcemy się dowiedzieć, o ile wzrosną koszty transportu w porównaniu do starego systemu.

(Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz: Ale, jak mówię...)

No ja rozumiem... To jest jasna sprawa, bo przecież w budżecie...

**Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Infrastruktury
Jarosław Waszkiewicz:**

Mówimy w takim razie o dwóch rzeczach. Jeśli chodzi o wpływ inflacyjny zastosowania systemu opłat elektronicznych na transport, na przewozy towarów, to jest to wyliczone – jest to około 0,1%. No, to musi zostać przeniesione na ostatecznego użytkownika. Zwróć również uwagę, że to jest zrównanie dostępu do infrastruktury drogowej i kolejowej. Przewóz jednego kontenera w transporcie kolejowym kosztuje 46 groszy za kilometr. Taką samą stawkę zaproponowano jako stawkę podstawową w systemie opłaty elektronicznej, ale jeszcze można ją kształtować. Przewoźnik sam może to zrobić, jeśli ma nowoczesny tabor, może go lepiej czy bardziej racjonalnie użytkować.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Czyli nie uda się tak do końca przewidzieć tych skutków finansowych.)

Absolutnie nie, bo są przewoźnicy, którzy będą jeździć codziennie i tylko na sieci...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Będą też tacy, którzy w ogóle nie skorzystają z drogi krajowej.

Senator Kazimierz Kleina:

Ja się nie zgadzam absolutnie z takim sformułowaniem, że się tego nie da przewidzieć. Bo jeżeli wprowadzamy jakąś opłatę, każdy z nas jak za coś płaci, za chleb, za buty czy za cokolwiek innego, to zawsze przewiduje, jaki to wywoła skutek dla całości budżetu. A szczególnie powinno tak być w administracji, to jest absolutnie potrzebne. Jeżeli wprowadzamy jakąś opłatę, czy to jest 5 gr, czy 6 gr, to musimy sobie zdawać sprawę, jakie są tego konsekwencje. Ja nie wyobrażam sobie, po co mówić tak na okrągło, nie wyjaśniając tego w prosty sposób.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Ale tu jest jeszcze taki czynnik, co do którego prognozowanie nie do końca jest możliwe. A mianowicie, nie wiadomo, jak się zachowają właściciele firm transportowych, jak często będą wybierali autostrady, a jak często – drogi, na których się nie płaci. Tego po prostu nie jesteśmy w stanie przewidzieć. W związku z tym myślę, że w tej chwili nie ma takiej możliwości, żeby precyzyjnie określić, na ile to wpłynie na koszty. No, tak mi się wydaje.

(Senator Kazimierz Kleina: Dziękuję bardzo panu przewodniczącemu za to wyjaśnienie.)

Czy ja mam rację, Panie Dyrektorze?

**Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Infrastruktury
Jarosław Waszkiewicz:**

Tak, to jest bardzo słuszna uwaga.

Dlatego też, jak powiedziałem, w czasie prac na poziomie rządowym i parlamentarnym posługiwaliśmy się jednym wskaźnikiem makroekonomicznym – wpływ na inflację.

(Senator Kazimierz Kleina: Czy te opłaty będą także dochodem jakiejś instytucji?)

Wszystkie opłaty zgodnie z ustawą są wpływem Krajowego Funduszu Drogowego.

Senator Kazimierz Kleina:

Czy przewidujecie panowie, jaki będzie wpływ do budżetu? Jaka to będzie kwota?

(Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz: Tak. Oczywiście.)

Czyli łatwo policzyć i porównać to z tym, ile było w tym roku. Przecież przewidujecie jakąś kwotę...

(Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz: To znaczy, ja mogę tak na szybko to porównać, wpływy z systemu winietowego kształtowały się na poziomie 600–800 milionów zł rocznie.)

No więc właśnie o to chodzi – o porównanie.

**Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Infrastruktury
Jarosław Waszkiewicz:**

Wpływy z opłaty elektronicznej w pierwszym okresie będą podobne do winietowego. Za dwa lata sięgną 2 miliardów zł rocznie.

(Senator Kazimierz Kleina: Czyli za dwa lata będzie trzykrotny wzrost w stosunku do roku...)

No, dwukrotny na pewno. Dwukrotny z kawałkiem.

(Senator Kazimierz Kleina: No i okazuje się, że łatwo to było policzyć, właśnie o taką informację chodziło.)

Ja tylko zwracam uwagę na fakt, że zapłacą ci, którzy będą korzystać z tej sieci, i za to, ile z niej będą korzystać. A ci, którzy nie będą z niej korzystać, nie zapłacą.

Senator Kazimierz Kleina:

Panie Dyrektorze, to jest zupełnie inna kwestia. Pytanie tylko, jaki będzie wzrost wpływu do budżetu z tych opłat itd., a także jakie to wywoła konsekwencje dla... Proste pytanie wymaga prostej odpowiedzi.

I jeszcze raz proszę głównego inspektora transportu, żeby spróbował przeanalizować możliwość przeniesienia całej tej struktury poza Warszawę. To może być pierwsza instytucja centralna, która taką operację wykona, co pozwoli zobaczyć, czy jest możliwe obniżenie kosztów funkcjonowania struktur administracji dzięki takiemu właśnie rozproszeniu czy przeniesieniu poza centralę.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Pan senator Bisztyga się zgłasza, już mu ręka prawie że uschła. Pozwólcie mu się wypowiedzieć.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Pan senator Kleina, jak pan inspektor doskonale wie, jest przewodniczącym Komisji Budżetu i Finansów Publicznych i w związku z tym te problemy go szczególnie nurtują, i dlatego jest w tych sprawach taki pryncypialny, i chwala mu za to.

Pan senator Bisztyga, bardzo proszę.

Senator Stanisław Bisztyga:

Ja bardzo krótko. Doceniając pryncypialność pana przewodniczącego Kleiny, chciałbym prosić, żebyśmy wspólnie zastanowili się nad tym, jak rozwiązać problem podnoszony przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej.

Proszę państwa, jak rozmawiam z samorządowcami, to odnoszę wrażenie, że oni mają do nas, parlamentarzystów, ogromny żal i pretensje, że przenosimy na samorządy zadania, nie dając im na to środków. I tutaj jest kolejny problem, z którym niejako zostawiamy samorządy. Otóż ja, ponieważ to w bardzo dużej mierze dotyczy mojego okręgu czy terenu mojej aktywności i aktywności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, chciałbym powiedzieć, że nie podzielam poglądu, że przewoźnik może sobie wybrać drogę. On nie ma takiej możliwości. On może zlikwidować trasę, na przykład od granic Krakowa do Myślenic jest nr 7 i jest sześć linii autobusowych... Przewoźnik może je zlikwidować, ale nie ma możliwości zmienić trasy.

A zatem mam gorącą prośbę, Panie Przewodniczący. Uważam, że to nie będzie tak, że jak dzisiaj to zostawimy, to za pół roku do tego wrócimy. My już nigdy do tego nie wrócimy. W związku z tym bardzo bym prosił, żebyśmy się zastanowili wspólnie z panem inspektorem, z którym nie zgadzam się też co do tego, że to trudna sprawa i że w zasadzie już się nic nie da... No, całe życie składa się z trudnych spraw. Przecież można zrobić jakieś identyfikatory albo listę tych firm. To jest bardzo poważny problem społeczny, z którym pozostawiamy samorządy samym sobie, choć one i tak są już bardzo mocno obciążone. Tak więc proszę, żebyśmy się zastanowili, jak z tego problemu wyjść. Czy tę poprawkę w takiej formie jak państwo tutaj zaproponowali... To znaczy, musimy jakoś to zasygnalizować. Może to być, no nie wie, odroczony termin wejścia w życie. Ale zróbmy coś, nie udawajmy, że tego problemu nie ma, bo on jest. Ja bardzo bym prosił, bo chciałbym, żebyśmy stąd wyszli z głębokim przekonaniem, że coś da się zrobić, albo z jakimś rozwiązaniem, wypracowanym wspólnie z legislatorami, z panem inspektorem. Nie chodzi o to, żeby tutaj kogoś gwałcić czy zmuszać, ale o to, żeby coś zrobić, bo to jest bardzo poważny problem. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo panu senatorowi. Każdy senator ma władzę zgłaszania poprawek i wyrażenia swojej opinii, niezależnie od tego, jakie mogą być konsekwencje. No i tak się może stać w dniu dzisiejszym. Nie ma problemu.

Najpierw pan senator Ortyl, a potem pan senator Iwan.

Senator Władysław Ortyl:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Ja chciałbym zgłosić, że przejmuję poprawkę zaproponowaną przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej. Myślę, że ona była przedmiotem dyskusji w Sejmie, ale nie uzyskała tam aprobaty. Prawda?

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Rozumiem.)

Sejm w tej materii się wypowiedział i ja jestem zaskoczony tym argumentem, że wychodzimy poza materię ustawy.

Ponadto chcę powiedzieć, że przedstawiony tutaj argument, że trudno jest odróżnić albo wydzielić te pojazdy, jest argumentem, no trochę takim...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Śmiesznym też, ale przede wszystkim absurdalnym, powiem delikatnie. Dlatego że przy dzisiejszych możliwościach, myślę, to nie jest problem. Jest to jakiś kłopot, na pewno łatwiej tego nie robić, ale technicznie, moim zdaniem, to się da zrobić. Tak że, po pierwsze, zgłaszam, że przejmuję tę poprawkę. A po drugie, chciałbym zapytać, jak wygląda kwestia przygotowania tego systemu poboru opłat. Czy on będzie gotowy na 1 lipca? No, może się okazać, że my tu niepotrzebnie kopie kruszymy, bo ktoś jeszcze będzie prosił, żeby przesunąć to...

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Pan senator Iwan może zadać pytanie. Bardzo proszę.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Rozumiem. Dobranoc.

Bardzo proszę.

Senator Stanisław Iwan:

Przepraszam, ale za chwilę muszę wyjść.

Ja chciałbym powiedzieć, że taki autobus, powiedzmy, nr 118 albo nr 9, ma przystanki. Przecież to nie ma... No to takie argumenty, jak pan tutaj, panie dyrektorze, podnosi, mogą nas tylko, że tak powiem, omamić. To nie jest żaden argument, że na dwa tygodnie przed terminem... Tymczasem to wszystko, co tu już zostało powiedziane o obciążaniu samorządów, przerzucaniu kosztów na samorzady albo na pasażera, to jest bardzo istotna sprawa. Ja nie dostrzegam zasadności tych argumentów, które pan podał. Nawet jeżeli chodzi o ten argument o niekonstytucyjności. Przecież myśmy już nie takie poprawki tu zgłaszali i one przechodziły. Jak ktoś tego przepisu nie skarży do Trybunału, to przepis będzie konstytucyjny tak długo, aż Trybunał nie stwierdzi niezgodności. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Brutalna szczerłość. *(Wesołość na sali)*

Szanowni Panowie Senatorowie... Pan senator jeszcze...

Może tak. Teraz opozycja, a potem pan senator Jurcewicz. Bardzo proszę.

Senator Tadeusz Gruszka:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Cieszę się, że senatorowie Platformy Obywatelskiej wreszcie martwią się o samorządy, co do tej pory było nieczęste...

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Proszę sobie darować te wycieczki...) (*Wesołość na sali*)

Panie Stanisławie, akurat panu to dedykuję.

Chciałbym zadać pytanie panu inspektorowi. Troszczymy się o samorządy, chcemy wprowadzić poprawkę do art. 2. A ja chciałbym powiedzieć, że do mojego biura zgłaszają się ludzie, którzy podróżują po kraju turystycznie, i skarżą się, że są dodatkowo obciążani za przyczepy karawaningowe. Czy ten temat był dyskutowany? Czy ewentualnie można byłoby coś w tej materii zrobić? Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Pan senator Jurcewicz chciałby jeszcze coś powiedzieć, tak? Bardzo proszę.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Tak. Bardzo dziękuję. Ja do głównego inspektora.

Panie Inspektorze, no, z przykrością poprę stanowisko pana senatora, ale z wielkim przekonaniem w kontekście pana wypowiedzi. Przykro słuchać, jak pan mówi, że systemy informatyczne, podwładni muszą być w jednym miejscu. Przepraszam bardzo, ale tak nie jest. Naprawdę można zarządzać systemami informatycznymi z różnych miejsc w Polsce, a nie wyłącznie z Warszawy. I bardzo bym prosił o poważne podejście do tej kwestii. Jeśli chce pan przykłady zarządzania korporacyjnego systemami finansowymi, informatycznymi, usługowymi, mogę je panu podać, ale nie będę już przedłużał, bo pora jest późna.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Bardzo bym prosił, żeby pan to rozważył. No, Warszawa jest pięknym miastem, ale nie jedynym w tym kraju, w którym są dobrze przygotowane kadry. Tyle że gdzie indziej koszty dzierżawy pomieszczeń itd. na pewno nie są tak wysokie jak w Warszawie, a jakość wykonania tych zadań nie będzie gorsza.

Teraz jeśli chodzi o tworzenie służb, wyrażam sprzeciw wobec pańskiej argumentacji odnośnie do dania nieograniczonej możliwości tworzenia służb. Sam pan użył określenia "komórka". Jeśli chodzi o zarządzanie, komórkę tworzy się wewnątrz, a nie służby... No służby to różne pochodne, różne odpowiedzialności, różne kompetencje.

Następna sprawa. Ja bym prosił o pisemną informację, jeżeli to możliwe, ze wskazaniem numerów dyrektyw, które nas zobowiązują w zakresie tego, o czym tu rozmawialiśmy. Jeszcze raz podkreślam, Panie Przewodniczący, ja to skonsultuję prawnie, ale moim zdaniem nadanie straży miejskiej... a obok jest napisane: zarządca dróg. Przecież straż miejska nie jest zarządcą dróg. To jest logiczna sprzeczność w kompetencjach wynikających z ustawy o samorządzie i nie tylko. Skoro pan mówi, że gdzieś to zostało użyte, to pewnie może pan podać przykład. To jest zapis dodawany do ustawy. No, ta argumentacja jest, że tak powiem, trochę z boku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Ale zarządcy dróg, policja, inspekcja zarządu drogowego wyliczane są odrębnie niż straż gminna. Prawda? I to się mieści poniekąd w logice tego... Tutaj straż gminna nie jest przedstawiana jako zarządca dróg, tylko w tej konkretnej sprawie rzeczywiście, podobnie jak policja i inspekcja transportu drogowego, ma taką kompetencję, wynikającą z tego, o czym pan... No przecież to myśmy nadali im takie prawo, pamiętacie państwo delegację z Człuchowa i jeszcze z innych straży gminnych. Myśmy im, no, może nie całkowicie, ale jednak ulegli. No i teraz tak się sprawy mają, Panie Sanatorze.

Bardzo przepraszam za ten wtęt.

Rozumiem, że Dolny Śląsk byłby najlepszym miejscem lokalizacji inspekcji. Tak? (*Wesołość na sali*)

(*Głos z sali: Ja proponuję Pomorze.*)

Dobra. Ale problem jest, oczywiście. Ja się zgadzam, że...

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Ja żartuję, Panie Przewodniczący. Jest późna pora, chciałem trochę rozładować atmosferę. No bez przesady, nie bierzcie tego do siebie.

A sprawy są poważne i...

(*Senator Stanisław Jurcewicz: Jeszcze uzupełnienie, przepraszam najmocniej...*)

Tak, bardzo proszę.

(*Senator Stanisław Jurcewicz: A propos sympatycznego pana senatora z opozycji. No, w pana przypadku to jest czysto incydentalne zainteresowanie samorządem.*)

No nie, Panowie, dajcie sobie spokój. Nie róbmy takich wycieczek osobistych o tej porze.

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Bardzo proszę.

(*Senator Stanisław Jurcewicz: Dla rozluźnienia, Panie Przewodniczący.*)

No, różne są sposoby na rozluźnianie się.

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Panie Inspektorze, czy pan by chciał się odnieść do tych uwag?

**Główny Inspektor Transportu Drogowego
Tomasz Poleć:**

Przyznam, że na tym etapie trudno mi się do tych uwag odnieść z jednego powodu. Ja naprawdę poważnie traktuję swoje obowiązki, które powierzył mi premier Rzeczypospolitej, również w zakresie budowy Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym i elektronicznego systemu poboru opłat, ja naprawdę podchodzę do nich bardzo poważnie. Mogę zadeklarować, że będziemy się przyglądać różnym możliwościom. Ja akurat nie jestem warszawiakiem, jestem z Gorlic pod Nowym Sączem, więc nie mam jakiegoś szczególnego przywiązania do stolicy, jeżeli chodzi o umiejscowienie tutaj jednostek administracji publicznej. Z tym że w tym przedłożeniu, które Wysoki Senat proceduje, w ogóle nie porusza się tych kwestii, ono nie dotyczy spraw związanych z lokalizacją komórek organizacyjnych inspekcji czy jakichkolwiek innych instytucji.

Jeżeli chodzi o art. 80 i kwestie tych danych, które główny inspektor transportu drogowego jest zobligowany gromadzić w systemie teleinformatycznym, to skoro moje

wyjaśnienia pan senator uznał za niesatysfakcjonujące, ja oczywiście przygotuję odpowiedź na piśmie, ze szczegółową informacją na temat aktów prawnych, i złożę ją na ręce pana przewodniczącego. Ale przyznam, że czuję się zawiedziony, bo odnoszę takie wrażenie, że pan senator mi nie wierzy, skoro żąda ode mnie tego typu informacji. Pan senator oczywiście ma do tego prawo i ja tę prośbę niezwłocznie zrealizuję, ale pozostanę, jak mówię, z poczuciem niespełnienia.

Jeżeli chodzi o kwestie tych nieszczęsnych straży, to pragnę zwrócić uwagę, że w ustawie o drogach publicznych w art. 20b w ust. 1, którego w tym przedłożeniu w ogóle nie zmieniamy, jest wyraźnie powiedziane, że do zarządcy drogi należy instalacja w pasie drogowym stacjonarnych urządzeń rejestrujących, o których mowa w art. 2a pkt 59 ustawy z dnia 20 czerwca – Prawo o ruchu drogowym. I dalej, w ust. 5, którego też nie nowelizujemy, jest mowa o tym, że przepisy ust. 1–3 o zarządcy drogi stosuje się odpowiednio do straży gminnych i miejskich w przypadku urządzeń rejestrujących eksploatowanych przez te urządzenia.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Tak więc skoro Wysoki Sejm i Wysoki Senat przyjęły takie regulacje prawne, to my staramy się je tylko doprecyzować. Ale pragnę zwrócić uwagę, że nie tworzymy tutaj nowego porządku prawnego, tylko staramy się te wątpliwości, które podniosło Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, wyeliminować. To są kwestie uregulowane w ustawie o drogach publicznych, których my w ogóle w tym przedłożeniu nie dotykamy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Panie Inspektorze.

Jeszcze są pytania? Pan senator Ortyl?

(Senator Władysław Ortyl: Proszę o odpowiedź, czy system jest gotowy...)

Aha. Właśnie, jeszcze było pytanie w sprawie gotowości, że tak powiem, elektronicznego systemu poboru opłat za użytkowanie dróg. Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz:

Szanowni Państwo, tę gotowość można oceniać w dwóch kategoriach – w kategoriach prawnych i wykonawczych, realizacyjnych. Gotowość prawna to akty wykonawcze do ustawy. Z aktów wykonawczych, o których mowa w ustawie, przez Radę Ministrów zostały przyjęte wszystkie za wyjątkiem ostatniego, rozporządzenia kontrolnego. Czyli przyjęto rozporządzenia o stawkach i sieci dróg objętych opłatą elektroniczną oraz o sposobie wyliczania stawki maksymalnej opłaty elektronicznej. I obecnie już na ostatnim etapie procedowania jest rozporządzenie kontrolne w sprawie służb kontrolnych. Jest jeszcze czwarte rozporządzenie, tak zwane bankowe, o sposobie przekazywania środków do Krajowego Funduszu Drogowego i sposobach uiszczania opłaty elektronicznej. Tyle, jeżeli chodzi o gotowość legislacyjną.

A jeśli chodzi o gotowość wykonawczą, system realizuje generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad poprzez umowę zawartą z konsorcjum Kapsch. Umowa zawarta na okres ośmioletni przewiduje ustawowe terminy wdrożenia – przypomnę, że jest to

termin 1 lipca 2011 r. W tym zakresie jest pełna gotowość realizacyjna i ze strony konsorcjum Kapsch, i ze strony generalnego dyrektora, który figuruje tutaj jako pobierający opłatę. Są trzy parametry systemu, które można kontrolować i monitorować: liczba sprzedanych OBU, czyli jednostek pokładowych elektronicznych, liczba umów zawartych z użytkownikami systemu i liczba bramownic zainstalowanych na sieci podlegającej opłacie elektronicznej. Wszystkie te parametry są na bieżąco monitorowane przez rząd, przez ministerstwo. Nie widzimy żadnego zagrożenia. Takie zapewnienia zostały złożone również przez generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad w Sejmie podczas procedowania zmian nad tą ustawą i na ostatnim posiedzeniu Komisji Infrastruktury, które odbyło się, bodajże, w zeszłym tygodniu.

Chyba były jeszcze pytania...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przepraszam bardzo, ponieważ zostałem źle zrozumiany, chciałbym tylko dopowiedzieć, że jeśli chodzi o rozróżnianie autobusów, to system opłaty elektronicznej i umowa z konsorcjum Kapsch zostały skonstruowane na podstawie obecnych przepisów prawnych, czyli umowa nie przewiduje możliwości identyfikacji tego rodzaju pojazdów. Na czym polega identyfikacja w dniu dzisiejszym? Gdy pojazd przejeżdża pod bramką, identyfikowane są jego gabaryty plus tablica rejestracyjna. Nie ma żadnej możliwości kontroli, czy jest tam wyświetlany numer linii miejskiej itp., itd. To tyle, jeśli chodzi o aspekt techniczny.

Było pytanie o przyczepy, ale czy to ma związek z elektroniką?

(Głos z sali: Nie.)

Nie.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Chodziło, Panie Senatorze, o te przyczepy...

Senator Tadeusz Gruszka:

To było pytanie związane z odstąpieniem od opłat na miejską komunikację publiczną. Czy to było rozważanie na etapie prac sejmowych? Ja otrzymałem te uwagi w moim biurze senackim. Odstąpienie od poboru opłat za karawaning, za przyczepy, które są używane do turystyki.

Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz:

W związku z tym przedłożeniem przez Sejm były rozpatrywane dwie zmiany. Po pierwsze, zwolnienie podmiotowe, czyli zwolnienie wszystkich autobusów, nie tylko komunikacji miejskiej. I po drugie, zwolnienie obwodnic z systemu elektronicznego poboru opłaty elektronicznej. Te dwie kwestie były rozpatrywane w związku z tym przedłożeniem w Sejmie, jeszcze zanim ustawa trafiła do Senatu. Ale nie było rozważane zwolnienie dla pojazdów z przyczepą.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Pan senator Gruszka.

Senator Tadeusz Gruszka:

Dziękujemy za zapewnienie, że system techniczny jest przygotowany na 1 lipca. Czy w związku z tym terminem wprowadzenie poprawek nie będzie kolidowało – to jest pytanie do głównego inspektora – z wdrożeniem całego systemu? Czy przez poprawki nie opóźni się cała ta procedura? Czy jest, czy nie ma kolizji w tej materii?

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Proszę, Panie Inspektorze.

**Główny Inspektor Transport Drogowego
Tomasz Poleć:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Panie Senatorze, nie ma żadnej kolizji. Te przepisy są nam wręcz potrzebne.

Chciałbym jeszcze – jeżeli tylko pan przewodniczący pozwoli – pomijając kwestię przepisów wspólnotowych, odnieść się do pytania o gromadzenie danych statystycznych. Ja zająłem do naszej ustawy matki, czyli przyjętej i obowiązującej ustawy o transporcie drogowym, i w odpowiedzi na wątpliwości pana senatora pozwolę sobie zacytować jej fragment. Art. 54b: główny inspektor transportu drogowego prowadzi rejestr danych statystycznych dotyczących kontroli czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców według następujących kategorii. W przypadku kontroli drogowych – kategoria drogi: krajowe, wojewódzkie, powiatowe lub gminne; państwo, w którym pojazd jest zarejestrowany, rodzaj tachografu – analogowy lub cyfrowy. I w ust. 4 w art. 54b obecnie obowiązującej ustawy jest mowa o tym, że główny inspektor transportu drogowego przekazuje Komisji Europejskiej zbiorcze dane statystyczne uzyskane, zgodnie z ust. 3, w terminie do 30 września po upływnie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem.

Ja oczywiście w informacji pisemnej przywołam szczegółowe przepisy europejskie, które zostały implementowane ustawą o transporcie drogowym.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję. Kontrolujemy wszystko, zapisujemy wszystko i spowiadamy się przed komisją. 1 lipca rusza system. Tak, Panie Dyrektorze? Odpalamy z hukiem...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Zobaczmy.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

No, to się jeszcze okaże. Mamy jeszcze dwa tygodnie.

Jeszcze pan senator Kleina. Bardzo proszę.

Senator Kazimierz Kleina:

Ja mam jeszcze jedno pytanie. Jaki jest koszt obsługi systemu pobierania opłat? No, to jest pewnie jakiś procent od kwoty pobieranej przez tę instytucję. Czy ta instytucja to spółka Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad?

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Dyrektorze?

**Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Infrastruktury
Jarosław Waszkiewicz:**

Generalny dyrektor dróg krajowych jest pobierającym opłatę w rozumieniu ustawy i w rozumieniu odpowiedniej dyrektywy. To zadanie nie zostało delegowane do żadnej spółki, nie została utworzona żadna spółka drogowa specjalnego przeznaczenia, choć taka możliwość prawna była. Generalny dyrektor przeprowadził przetarg na zaprojektowanie, zbudowanie i obsługę tego systemu przez osiem lat – to był zwykły przetarg z prawa zamówień publicznych, wygrany przez firmę Kapsch. Jeśli chodzi o koszty...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To jest firma austriacka, która ma polskich podwykonawców.

Jeżeli chodzi o koszty systemu, to można je podzielić na dwa elementy. Koszt inwestycyjny, ponoszony w obecnym okresie, czyli budowa systemu. I koszty eksploatacyjne – pana pewnie interesują właśnie koszty eksploatacyjne. Koszty eksploatacyjne nie powinny przekroczyć 10–15% wpływów z systemu opłaty elektronicznej. Przypomnę, że system opłaty winietowej miał wbudowaną prowizję w wysokości 8,5% i był pod względem szczelności zupełnie nieporównywalnym systemem, czyli bardzo trudnym do kontroli, bardzo trudnym w egzekucji kar i opłat.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Teraz się nawet mysz nie prześlizgnie, jeżeli będzie chciała się przemieszczać autostradą z elektronicznym poborem opłat. *(Wesołość na sali)*

Jeżeli panowie pozwolicie, przystąpimy już do fazy decyzyjnej. Tak?

(Głosy z sali: Tak.)

Jest zgoda. Jak widać, upływ czasu rozmiękcza wolę zadawania pytań.

Najpierw odniesiemy się do poprawek zaproponowanych przez Biuro Legislacyjne.

Jeżeli chodzi o poprawkę drugą, ona uzyskała aprobatę przedstawiciela rządu, z tą modyfikacją, o której pani mecenas wie, prawda, chodzi o to przemieszczenie.

Przejmuję tę poprawkę.

Kto z panów senatorów jest za poparciem poprawki, zaproponowanej w punkcie drugim opinii Biura Legislacyjnego, z małą modyfikacją? Bardzo proszę. (11)

Wszyscy byli za, a zatem poprawka uzyskała poparcie komisji.

Jeżeli chodzi o poprawkę zaproponowaną w punkcie trzecim, ona uzyskała negatywną opinię rządu.

Czy ktoś z panów senatorów przejmuje tę poprawkę?

(*Senator Tadeusz Gruszka*: Tak, ja przejmuję.)

Aha, pan senator Gruszka i pan senator Trzcіński. Wspólnie panowie przejmujecie, tak?

(*Senator Tadeusz Gruszka*: Tak jest. Nie ma wątpliwości, że propozycja biura jest słuszna.)

Kto z panów senatorów jest za poparciem poprawki trzeciej zaproponowanej w opinii Biura Legislacyjnego? Bardzo proszę. (5)

Kto jest przeciw? (0)

Kto wstrzymał się od głosu? (6)

Zatem stwierdzam, że komisja poparła również tę poprawkę.

Teraz poprawka trzecia, wynikająca z punktu czwartego opinii Biura Legislacyjnego. Chodzi o odniesienie się do tych nieistniejących segmentów. Tak? Tutaj opinia pana inspektora też była pozytywna.

Przejmuję tę poprawkę.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? Bardzo proszę. (11)

Dziękuję.

Stwierdzam, że poprawka została przyjęta.

Jeżeli chodzi o poprawki zaproponowane w punkcie piątym opinii, to przyjęcie pierwszej poprawki spowoduje, że później wejdą w życie przepisy wyszczególnione w pktcie 15. Opinia rządu była pozytywna.

Przejmuję tę poprawkę.

Kto z panów senatorów jest za? (11)

Dziękuję.

Stwierdzam, że poprawka została przyjęta.

Jeżeli chodzi o tę drugą poprawkę, to wydaje mi się, że wyjaśnienie pana inspektora było chyba przekonywujące. Niemniej jednak pytam, czy ktoś z panów senatorów chciałby przejąć tę poprawkę.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Nie ma chętnych. Zatem do niej nie będziemy się odnosiłi.

No i pozostała nam ta poprawka, którą zaproponowała Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej w Warszawie.

Czy Biuro Legislacyjne – oprócz tego fundamentalnego zarzutu, który został tutaj wyartykułowany – ma jeszcze jakieś uwagi dotyczące tej poprawki?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Iwona Kozera-Rytel:

Jeszcze jedna uwaga o charakterze technicznym. Przyjęcie tej poprawki będzie wymagało przeredagowania całego ust. 3a, tak aby ta zmiana została dopasowana. Ja pozwolę sobie...

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Rozumiem. To już będzie na wątych barkach pani legislator.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Iwona Kozera-Rytel:**

I jeszcze jedna sprawa. Wydaje się, że w propozycji poprawki w tym piśmie, które zostało przedstawione Wysokiej Komisji, w dodawanym pktcie 4 powinno się jeszcze dokonać pewnej korekty językowej, tak aby to brzmiało w następujący sposób: od opłat zwolnione są autobusy operatora publicznego transportu zbiorowego, wykorzystywane do przewozów...

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Oczywiście. Rozumiem, że ta zmiana...
Pan senator Gruszka.

Senator Tadeusz Gruszka:

Ja mam jeszcze pytanie. A jeżeli to są mniejsze jednostki? Czy nie powinniśmy tego rozszerzyć...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Szanowni Państwo, pan senator Gruszka zadał pytanie. Bardzo proszę przedstawiciela izby o odpowiedź do mikrofonu. Tutaj wszystko jest rejestrowane i potem może być wykorzystane – na plus albo na minus, to zależy od tych, którzy to wykorzystają. Bardzo proszę.

**Prezes Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej w Warszawie
Adam Karolak:**

Dziękuję bardzo.

Publiczny transport zbiorowy można realizować tylko autobusami, czyli praktycznie nie może być on realizowany pojazdami samochodowymi niedostosowanymi do przewozu osób, tak że...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To jest autobus.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Od dziewięciu.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Senatorze, pan doskonale pamięta, że jak procedowaliśmy ustawę o zbiorowym transporcie, wtedy ta sprawa była dyskutowana i ustalono, co jest podmiotem tego proceduru, że tak powiem.

Pan senator Jurcewicz. Bardzo proszę.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Ja mam pytanie związane z tą poprawką. Jaka jest realna szansa wdrożenia tego w życie? Czy są techniczne możliwości wprowadzenia tego? Bo z części wypowiedzi wynika, że to będzie problem pod względem technicznym. Czy ja dobrze to zrozumiałem?

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

To pytanie do pana dyrektora.

**Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Infrastruktury
Jarosław Waszkiewicz:**

Przesiadłem się trochę bliżej.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie ma technicznej możliwości, żeby wdrożyć tę poprawkę w ciągu dwóch tygodni przed otwarciem systemu. I ponownie podkreślam, że przyjęcie tej poprawki spowoduje zmianę przepisów prawa, co zostanie podniesione przez wykonawcę jako zmiana w systemie, i z tego tytułu będą określone roszczenia.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Odnosnie do umowy zawartej pomiędzy generalnym dyrektorem a wykonawcą.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak. Dodatkowe koszty...

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Proszę mówić do mikrofonu.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Spisane będą czyny i rozmowy.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Dobrze. Zatem panowie senatorowie są świadomi konsekwencji itd., itd.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ale pan senator przejął tę poprawkę.

Senator Tadeusz Gruszka:

To już zostało zgłoszone.

Panie Przewodniczący, ja mam jeszcze pytanie w kwestii formalnej. Czy pan przewodniczący ma wiedzę, czy te dwie ustawy, które są dzisiaj procedowane, zostaną wprowadzone do porządku obrad najbliższego posiedzenia jako dodatkowe?

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Ja takiej wiedzy nie mam, bo to jest decyzja marszałka, a ona chyba jeszcze nie została podjęta.

(Głos z sali: Pierwsza na pewno.)

To znaczy, ta pierwsza ustawa na pewno, bo w jej przypadku jest kwestia terminów, prawda?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

A co do drugiej, to nie wiem.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Tak? Prawdopodobnie tak.

No, tylko tyle mogę powiedzieć – tylko tyle i aż tyle.

Szanowni Panowie Senatorowie, kto z panów senatorów jest za poparciem poprawki, którą zaproponowali nam państwo z Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, a którą przejął pan senator Gruszka? Bardzo proszę. (5)

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Kto jest przeciw? (4)

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Kto wstrzymał się od głosu? (2)

Dziękuję.

Poprawka uzyskała poparcie komisji, więc znajdzie się w sprawozdaniu jako nasza poprawka.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Zgłaszam wniosek o przyjęcie tej ustawy wraz z przyjętymi poprawkami.

Kto z panów senatorów jest za tym wnioskiem? Bardzo proszę. (11)

Dziękuję.

Stwierdzam, że komisja poparła ustawę wraz z przyjętymi poprawkami.

Teraz pozostaje jeszcze wyznaczenie sprawozdawcy.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Senator...

(Głos z sali: Chociaż raz opozycja, Panie Przewodniczący.)

Nie, no ja nie mam nic przeciwko temu. Jeżeli pozostali panowie senatorowie nie mają nic przeciwko temu, to pan senator Gruszka, w uznaniu zasług...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Nie ma sprzeciwu. Tak? Nie ma sprzeciwu? Senator Kleina?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dobra.

Zatem pan senator Gruszka będzie nas reprezentował.

Dziękuję wszystkim państwu za udział w posiedzeniu komisji.

Panie Inspektorze, jeszcze raz najmocniej przepraszam za tę pomyłkę na początku. Bardzo mi przykro.

Dziękuję wszystkim naszym gościom, jak również panom senatorom i oczywiście pani legislator za ogromny trud włożony w przygotowanie tej opinii.

Zamykam posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Aha, Panowie Senatorowie, jeszcze jedno. Ponieważ pan senator Trzcíński jest sprawozdawcą ustawy karnej, którą procedowaliśmy poprzednio, nic nie stoi na przeszkodzie, żeby reprezentował również naszą komisję. Tak więc prosiłbym o zmianę decyzji dotyczącej sprawozdawcy, czyli o to, żeby zdjąć ten ciężar z moich bark i włożyć go na barki pana senatora Trzcíńskiego. Jeżeli nie ma sprzeciwu... Nie ma sprzeciwu, zatem sprawozdawcą będzie pan senator Trzcíński.

Dziękuję bardzo.

Zamykam posiedzenie komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 22 minut 03)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851