



SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Wspólne posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej (11.)
oraz Komisji Samorządu Terytorialnego
i Administracji Państwowej (12.)
w dniu 7 marca 2012 r.

VIII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 69, druki sejmowe nr 104, 161 i 161-A).

(Początek posiedzenia o godzinie 12 minut 04)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Komisji Gospodarki Narodowej Marek Ziółkowski)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dzień dobry państwu.

Chciałbym otworzyć posiedzenie dwóch komisji: Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej oraz Komisji Gospodarki Narodowej, w sprawie rozpatrzenia ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.

Chcę powitać wszystkich obecnych na tym zgromadzeniu i zadać na początku sakramentalne pytanie, czy w posiedzeniu uczestniczą przedstawiciele podmiotów prowadzących działalność lobbingową w rozumieniu ustawy o działalności lobbingowej. Nikt się nie przyznaje. Tak że nie muszę zadawać następnych pytań. Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, chciałbym w tym momencie jeszcze raz powitać wszystkie osoby, w szczególności pana Jarmuziewicza, któremu zaraz oddam głos. I jednocześnie mam prośbę, aby każdy z państwa, kto będzie chciał zabrać głos, za każdym razem się przedstawił na potrzeby protokołu, dlatego że to wszystko oczywiście jest nagrywane.

Panie Ministrze, oddaję panu głos. Proszę bardzo.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Dyrektywa nr 208/96 Parlamentu Europejskiego i Rady ma na celu wdrożenie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Mówimy o infrastrukturze drogowej w rozumieniu dróg krajowych, czyli o tym, co jest w tej chwili w gestii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. I powiem państwu, że korporacyjnie, czyli w samej generalnej dyrekcji, to, co jest przedmiotem dyrektywy, jest wdrożone, to działa w tej chwili, generalna dyrekcja monitoruje bezpieczeństwo. Jesteśmy jednak trochę zakładnikiem prawa europejskiego i w związku z tym musimy to wdrożyć do polskiego systemu prawnego. To tyle jeżeli chodzi o zasadniczy sens tej ustawy.

Skoro mówimy o zarządzaniu bezpieczeństwem, to musimy powiedzieć o audytorze. Oczywiście przy okazji poprawek, które wcześniej czy później się pojawiają, bę-

dziemy mieli do czynienia z pojęciem audytora. I powiem państwu, co budziło w Sejmie emocje. Tak więc ogromne emocje budziło pojęcie niezależności audytora, czyli jak go ulokować, żeby mieć nadzieję, że w sposób niezależny, niezawisły będzie on oceniać bezpieczeństwo projektu, budowy, eksploatacji... Jakiś etap pominąłem, bo są cztery etapy. Podczas konstruowania ustawy przyjęliśmy takie założenie, że ulokujemy audytora w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, czyli u zarządcy drogi. I powstała dyskusja. Chodzi o to, że generalna dyrekcja, budująca drogi – co to znaczy „budująca”, zaraz państwu powiem – audytuje wykonawców. I powstała dyskusja, czy ci audytorzy są zależni, czy niezależni.

I teraz powiem tak: my z pełną świadomością ulokowaliśmy audytora w generalnej dyrekcji, bo generalna dyrekcja stricte nie buduje, to nie jest przedsiębiorstwo budowlane, które buduje drogę. To jest przedsiębiorstwo, które podnajmuje na rynku podmioty. Przecież zlecamy projekt na zewnątrz, firmom komercyjnym. Budowanie drogi zlecamy firmom komercyjnym. Zarządca drogi ma tych audytorów u siebie i każe im doglądać prac. Tu rodzi się pytanie: kiedy audytor będzie bardziej niezależny? Gdy będzie poza strukturami generalnej dyrekcji, czy kiedy będzie w strukturach generalnej dyrekcji? Ja uważam, że jeśli będzie na zewnątrz, to będzie bardziej podatny na manipulacje. Bo o tym mówimy. I to wywołało dyskusję. Efektem jest kompromis, który mnie nie zadowala i będę postulował za poprawką, aby wprowadzić na czwartym etapie – to jest monitorowanie bezpieczeństwa w czasie eksploatacji, czyli droga już jest – audytora generalnej dyrekcji, żeby doglądał, czy w czasie eksploatacji drogi można powziąć jakiegoś rodzaju podejrzenia, wyprowadzić wnioski, że należy w eksploatowanej drodze coś zmienić ze względu na bezpieczeństwo. I ten czwarty etap został przegłosowany w komisji sejmowej.

Miał być tu poseł Huskowski... Jest?

(Głos z sali: Jest, już przybył.)

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Już przybył, Panie...)

...Mój główny oponent w czasie prac parlamentarnych. Poseł Huskowski uznał, że na czwartym etapie ten audytor nie powinien być w strukturach generalnej dyrekcji. Ja jestem innego zdania, uważam wręcz, że to, co proponuje pan poseł, sparaliżuje nam prace, dlatego że w budżecie generalnej dyrekcji myśmy przewidzieli pieniądze na audyty, a w budżecie państwa ich nie przewidzieliśmy. A jak państwo wiecie, uchwalanie budżetu mamy już za sobą. Ja

państwa pozostawię z tym dylematem. Oczywiście państwo po dyskusji podejmiecie stosowne decyzje. Jako reprezentant rządu ja będę optował za tym, żeby przywrócić stan z przedłożenia rządowego. Tyle na początek.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Rozumiem.

W tym momencie chciałbym oddać głos legislatorowi, żeby przedstawił stanowisko Biura Legislacyjnego Senatu. I potem oczywiście otworzę dyskusję. Poproszę też pana posła o zabranie głosu w odpowiednim momencie.

Proszę bardzo.

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

Dziękuję bardzo. Maciej Telec, Biuro Legislacyjne.

Na początek chciałbym zwrócić uwagę państwa na kwestię, o której pan minister już mówił, czyli niezależności audytora, ponieważ rzeczywiście sposób umocowania audytora w ustawie może budzić wątpliwości z punktu widzenia jego niezależności, a co za tym idzie właściwego implementowania dyrektywy, która jest transponowana tą ustawą. Otóż zgodnie z powszechnym rozumieniem audyt oznacza kontrolę dokonywaną przez kompetentnego i niezależnego audytora, niezależnego od podmiotu, który jest kontrolowany. Tymczasem w tym przypadku audytor będzie zatrudniony przez podmiot, u którego dokonuje kontroli. Wobec tego rzeczywiście rodzą się wątpliwości, czy audytor pozostający w stosunku pracy...

**Sekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu,
Budownictwa i Gospodarki Morskiej
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Jest błąd merytoryczny w pańskiej wypowiedzi. Absolutny, dlatego że audytor nie kontroluje siebie. Audytor kontroluje zewnętrzny podmiot, to znaczy biuro projektowe, któremu generalna dyrekcja zleciła wykonanie dokumentacji. W związku z tym nie ma relacji audytor – audytowany. Nie ma w tym wypadku absolutnie żadnej relacji.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę kontynuować, Panie Legislatorze.

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

Kiedy czyta się art. 24k, z którego wynika, że audyt bezpieczeństwa przeprowadza zarządca i to zarządca zatrudnia audytora na podstawie umowy o pracę, można dojść do wniosku, że audytor kontroluje zarządcę.

(*Głos z sali:* Tak, tak.)

(*Głos z sali:* Oczywiście.)

To że zarządca zleca pewne czynności podmiotom innym niż on sam, to jest jakby kwestia pozaustawowa, tu chodzi o sam schemat wynikający z ustawy.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Czy pan minister teraz chciałby też...

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:* To jakaś dramatycznie inna interpretacja tego, co pan mecenas wyczytał.)

Ja proponuję, żeby teraz pan legislator kontynuował i potem...

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:* Okej. Dobrze, dobrze.)

...pan minister się do tego ustosunkuje. Może będą jeszcze inne ciekawe interpretacje, Panie Ministrze.

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

Dziękuję bardzo.

Jest to kwestia ogólna, ja żadnej poprawki tutaj nie proponuję, bo to jest kwestia związana z...

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pan senator Pocięj ad vocem...

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Aleksander Pocięj:

Panie Mecenasiu, pan powiedział, że nie ma znaczenia to, że ten audytor bierze zewnętrzny podmiot do audytowania. Takie zdanie pan przed chwilą wygłosił. I ja chciałbym się dowiedzieć, czy nie ma jakichś rozbieżności w rozumowaniu logicznym, ponieważ ja rozumiem, że pan minister mówi, że audytor będzie sprawdzał zewnętrzny podmiot – on będzie sprawdzał zewnętrzny podmiot – a nie, że przez zewnętrzny podmiot będzie sprawdzał samego siebie. I nie wiem... Dla mnie zabrzmiało to tak, jakby pan poszedł tą drugą ścieżką.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę bardzo, Panie Mecenasiu.

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

Według mnie konstrukcja ustawy jest taka: zgodnie z art. 20 pkt 20 ustawy zarządca drogi ponosi odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu drogowego. I zarządca drogi jest kontrolowany przez audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego w takim zakresie, w jakim ta kontrola jest właściwie wykonywana. Z drugiej strony, audytor bezpie-

czeństwa ruchu drogowego jest zatrudniony na podstawie umowy o pracę przez samego zarządcę. Dyrektywa wymaga, aby audytor był podmiotem niezależnym. I w związku z tym pojawia się wątpliwość, czy podmiot pozostający w stosunku pracy, czyli w stosunku zależności od zarządcy, a więc podmiotu kontrolowanego, taką cechą niezależności posiada. I o to chodziło w mojej wypowiedzi. Dziękuję bardzo.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Znaczy w trybie ad vocem... Tak? No dobrze, ale to...

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Zależy mi na tym, żebyście państwo dokładnie zrozumieli, jak ta ustawa zadziała w realiach polskich, bo dzięki temu łatwiej nam będzie się porozumieć.

Państwo polskie do ma budowania dróg podmiot, który się nazywa Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Państwo nie buduje, państwo ma instrument do tego, żeby zlecić na rynku firmom komercyjnym, które się na tym znają, budowanie, projektowanie, utrzymanie dróg w sprawności itd. I najnormalniej w świecie podpisuje kontrakty. I ma swoich fachowców, żeby doglądali tego od strony prawa budowlanego, żeby było okej. I teraz Unia mówi: panowie, macie to zrobić z uwzględnieniem bezpieczeństwa, jeszcze macie to audytować. W związku z tym ten, który zarządza drogami, będzie miał audytorów, którzy komercyjne podmioty: biura projektowe, firmy budowlane, firmy utrzymujące drogi w sprawności, będzie audytował. I nie ma cienia zależności pomiędzy tym, który jest w środku, czyli audytorem, a tym, który jest na zewnątrz, to znaczy podmiotem gospodarczym. Zależałoby mi na tym, żeby państwo... Znaczy takie jest moje odczucie.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Przepraszam bardzo, ja chciałbym poprosić, żeby pan legislator skończył swoją wypowiedź i potem wrócimy do tego punktu. Jeżeli mogę o to prosić... Bo tutaj były na razie głosy ad vocem... Nie chciałbym, żeby one przeważały nad całością dyskusji.

Panie Senatorze, proszę.

Senator Jan Michalski:

Jan Michalski.

Ja mam pytanie: czy proces audytu ma dotyczyć tylko projektowania i budowy, czy także kontroli sposobu zarządzania? Bo ja wywnioskowałem z ustawy, że i jednego, i drugiego. Czy się mylę?

(Głos z sali: Zarządzania i bezpieczeństwa.)

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Tylko projektowania, budowy i eksploatacji.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ale eksploatacji w sensie inżynierskim. Chodzi o to, żeby przyglądać się, czy nie ma dziur, czy linie są namalowane, czy znaki drogowe są postawione.

(Głos z sali: I czy to zadziała...)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dobrze. Wszystkie głosy ad vocem na razie ucinam.

Panie Legislatorze, proszę, skończyć swoją wypowiedź i wrócimy do tego punktu, bo jak widać, on na pewno wywoła burzliwą dyskusję.

Proszę bardzo.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:

Dziękuję bardzo.

Pozostałe kwestie już są bardziej szczegółowe. Pierwsza dotyczy art. 24i ust. 2 pkt 1 dodawanego do ustawy o drogach publicznych. Przepis ten stanowi, że podczas przeprowadzania oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego uwzględnia się między innymi liczbę zabitych w wypadkach drogowych oraz liczbę wypadków drogowych. Ponieważ droga jest planowana, wydaje się, że należy uściślić, że chodzi o wypadki, które miały miejsce na danym odcinku drogi przed jej przebudową. I w tym kierunku idzie poprawka.

Kolejna kwestia dotyczy art. 20 pkt 20 przepisu, który stanowi, że zarządzanie bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej należy do zarządcy drogi. Z kolei art. 20h pkt 1 lit. b tej ustawy stanowi, że zarządzanie bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej polega między innymi na przeprowadzeniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego. I z tych wszystkich przepisów można wnosić, że zarządca drogi ma obowiązek utworzenia komórki organizacyjnej, w której będą zatrudnieni audytor albo zespół audytorów. A ponieważ zarządcami dróg są również podmioty inne niż należące do sfery administracji państwowej, głównie organy samorządu terytorialnego, to w ustawie należy zamieścić przepis, z którego wprost wynikałby obowiązek utworzenia takiej komórki w jednostce organizacyjnej, która w imieniu zarządcy, na przykład samorządowego, zajmuje się zarządzaniem drogą. My proponujemy, aby taki kształt nadać przepisowi art. 24k ust. 5 w ten sposób, aby tego obowiązku utworzenia komórki do spraw audytu nie domniemywać z innych przepisów, w szczególności w stosunku do podmiotów, które nie są podmiotami ze sfery administracji państwowej.

Kolejna kwestia dotyczy art. 24k ust. 10 ustawy o drogach. Ten przepis stanowi, że rozwiązanie stosunku pracy

z audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego bez wypowiedzenia następuje w wyniku... I tu są wymienione konkretne przestępstwa, za które skazanie spowoduje właśnie taki skutek w postaci rozwiązania umowy o pracę w trybie natychmiastowym. Naszym zdaniem ten przepis jest zbędny, a w praktyce może spowodować wątpliwości interpretacyjne, w szczególności w świetle art. 52 §1 kodeksu pracy, który jest bardziej ogólny, stanowi on, że rozwiązanie stosunku pracy z pracownikiem może mieć miejsce w sytuacji, jeżeli pracownik zostanie skazany za jakiegokolwiek przestępstwo, jeżeli wyrok jest prawomocny albo przestępstwo jest oczywiste. Ponieważ audytor jest pracownikiem zatrudnionym na podstawie umowy o pracę, powinny mieć do niego zastosowanie przepisy kodeksu pracy, tak jak do wszystkich innych kategorii pracowników. A poza tym przepis ten będzie pozostawał w kolizji z pragmatykami zawodowymi, czyli ustawami, na których podstawie będzie zatrudniony audytor – w przypadku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad będzie to ustawa o służbie cywilnej albo ustawa o pracownikach urzędów państwowych, a w przypadku pozostałych zarządców będzie to ustawa o pracownikach samorządowych. Obie te ustawy stanowią, że pracownikiem, odpowiednio, korpusu służby cywilnej albo samorządowym może być osoba niekarana za jakiegokolwiek przestępstwo. Tak więc w tym wypadku pojawi się rozbieżność i będzie kolizja przepisów, bo z jednej strony audytorem może zostać osoba niekarana tylko za niektóre kategorie przestępstw, ale z drugiej strony nie może być ona zatrudniona w urzędzie samorządowym ani w organie administracji państwowej, jeśli była skazana za każde inne przestępstwo umyślne. Naszym zdaniem rozwiązaniem byłoby wykreślenie tego przepisu i generalnie pozostawienie kwestii związanych z rozwiązaniem umowy o pracę z audytorem do rozstrzygnięcia zgodnie z kodeksem pracy.

Tej samej kwestii dotyczy poprawka piąta. Przywołany przepis zawiera przesłanki, od których uzależnia się uzyskanie certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego. Tam również jest mowa o kategoriach przestępstw, za które skazanie powoduje, że audytor nie uzyska certyfikatu. I tu również pozostaje niejasna kwestia relacji między tym przepisem a pragmatykami zawodowymi, ponieważ z jednej strony ten przepis mówi o skazaniu za przestępstwo umyślne przeciwko zdrowiu i życiu w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub osobistych, lub przeciwko wiarygodności dokumentów, a z drugiej strony ustawy wcześniej przeze mnie wspomniane mówią o każdym przestępstwie popełnionym z winy umyślnej. I tu jest kolizja, z którą trudno będzie się uporać.

Kolejna kwestia to art. 24n ust. 7. Przepis ten stanowi o zasadach przedłużania certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego. Poprawka w istocie ma charakter doprecyzowujący, chodzi o pełne odesłanie do przepisu, w którym są określone przesłanki przedłużenia ważności certyfikatu.

Pozostałe poprawki, które nie zostały szczegółowo opisane, moim zdaniem są legislacyjne i redakcyjne. Jeśli zajdzie taka potrzeba, to ja je szczegółowo omówię, one są w ostatnim rozdziale opinii. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Mamy zatem taką sytuację: pierwsza uwaga dotyczy kwestii fundamentalnej, która tutaj wzbudziła kontrowersje. Chciałbym do niej teraz powrócić. O wszystkie inne będę pytał w następnej kolejności, w zależności od tego, jak rozstrzygniemy pierwszą sprawę.

I w związku z tym wracamy teraz... Zgodnie z kolejnością zgłoszeń. Pan się zgłaszał pierwszy. Potem pan senator Pocięj. Proszę o przedstawienie się.

(Przedstawiciel Polskiego Kongresu Drogowego Kazimierz Jamróz: Kazimierz Jamróz, Politechnika Gdańska, przedstawiciel uczelni i Polskiego Kongresu Drogowego...)

A nie, przepraszam bardzo, zrobimy tak: najpierw głos zabiorą senatorowie, a potem poproszę pana profesora.

(Przedstawiciel Polskiego Kongresu Drogowego Kazimierz Jamróz: Panie Przewodniczący...)

Chyba że ad vocem do tego punktu.

Przedstawiciel Polskiego Kongresu Drogowego Kazimierz Jamróz:

Nie, nie... Ponieważ jest dużo nieścisłości w dyskusji, chciałbym wyjaśnić, na czym polega zarządzanie bezpieczeństwem, z czego się to zarządzanie składa. W tej dyskusji, która tu była, doszło do wielu przekłamań. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to ja państwu senatorom wyjaśnię, na czym to wszystko polega i o co tu chodzi. Bo chodzi nie tylko o audyt. Tam są cztery zasadnicze elementy, a my mówimy tylko o audycie, resztę pomijamy w tej chwili w dyskusji. Ja bym chciał naświetlić ten problem, jeżeli państwo pozwolicie.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Panie Profesorze, zrobimy to później, ponieważ rozumiem, że pan chciałby to przedstawić tak bardzo gruntownie. Tymczasem ja chciałbym najpierw zebrać głosy senatorów i w razie czego poprosimy potem pana o wypowiedź, ale taką punktową, bo nie chciałbym, żeby zrobił się z tego jak gdyby wykład, żeby to nie było seminarium naukowe.

Proszę bardzo, w takim razie pan senator Pocięj, a w następnej kolejności pan senator Michalski.

Proszę bardzo.

Senator Aleksander Pocięj:

Ja mam krótkie pytania. Chciałbym się dowiedzieć, jaka jest propozycja, w jaki sposób...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Sekundę, chcę skończyć.

...Umocować audytora. Skoro nie generalna dyrekcja autostrad, to kto miałby zatrudniać tego człowieka od bezpieczeństwa? Był tu dosyć długi wywód o zatrudnieniu, o sposobie zatrudnienia. I kto ma zatrudnić tego człowieka od bezpieczeństwa? To jest pierwsze pytanie.

Teraz drugie. Czy podczas tworzenia tej ustawy w ministerstwie państwo rozmawiali z panem ministrem Gowinem?

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: No właśnie.)

Pytam o to dlatego, że tutaj słyszę á propos deregulacji, że zacznie się deregulacja również tego audytora. Tak więc to było drugie pytanie.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

To są dwa pierwsze pytania. Najpierw zbierzmy pytania, Panie Ministrze, potem pan będzie na nie tutaj odpowiadał.

Teraz poproszę pana senatora Michalskiego, w następnej kolejności senatora Sepioła i potem pana przewodniczącego.

Pan senator Michalski. Proszę bardzo.

Senator Jan Michalski:

Ja mam pytanie może bardziej szczegółowe dotyczące zarządu tymi drogami. Jak wygląda pod tym względem podział między generalną dyrekcję dróg krajowych i samorządy? Bo w materiałach jest podane, że dotyczy to też dwudziestu siedmiu miast na prawach powiatu. I czy powoływanie niezależnych audytorów, szczególnie przez samorządy, jest elementem uzgodnionym z samorządami także pod względem finansowym? Bo ktoś będzie musiał im zapłacić. I czy nie byłoby lepiej, a może nawet i taniej, umiejscowić taki... nie wiem... urząd, taką komórkę związaną z audytem czy zajmującą się nim bezpośrednio przy ministerstwie?

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję.

I pytanie pana senatora Sepioła. Proszę bardzo.

Senator Janusz Sepioł:

To w zasadzie nie jest pytanie, lecz postawienie problemu.

Wydaje się, że celem ustawy jest wprowadzenie w życie przepisów europejskich. Pewnie tak. Ale gruncie rzeczy celem jest ustanowienie nowego zawodu regulowanego. W tym sensie projekt jest sprzeczny z polityką Platformy Obywatelskiej. I z tego, co wiem, minister Gowin nie ma świadomości, że powstaje nowy zawód – audytor bezpieczeństwa drogowego. Powstaje nowy zawód, a rynek wokół tego: szkoleń, certyfikacji, będzie niebanalny, ponieważ każdy certyfikator będzie musiał raz na trzy lata zaliczyć kolejny kurs, egzamin i udowodnić postęp w podnoszeniu swoich kwalifikacji. Co więcej, ci audytorzy mają się znaleźć w strukturze administracji, i to w instytucji, która odpowiada za planowanie, budowę i eksploatację dróg, co jest sprzecznością samą w sobie. I w moim przekonaniu filozofia ustawy powinna być nieco inna. To znaczy ja wyobrażam sobie, że minister mógłby wydać rozporządzenie szczegółowo precyzujące techniki, procedury, metodologię przeprowadzenia audytów. I budujący drogi, tak jak zle-

ca projektowanie, tak powinien zlecać na wolnym rynku dokonywanie audytów. Kto może audyty wykonywać? Każda firma projektowa według metodologii, standardów i wskaźników opublikowanych przez ministra. To znaczy, że właściwie od audytora powinno się wymagać jedynie uprawnienia do projektowania dróg oraz praktyki. Kto to posiada, może przeprowadzać audyt. A to, jak ten audyt się przeprowadza, reguluje rozporządzenie, prawda? I nie ma certyfikowanego zawodu audytora, zwłaszcza ulokowanego w tej samej jednostce, która przeprowadza wszystkie inne procedury. To jest sprzeczność sama w sobie, która potęguje się jeszcze, gdy zejdziemy na poziom samorządów. Bo skoro mamy takie rozwiązanie, że audytor pracuje w generalnej dyrekcji, ale podlega bezpośrednio ministrowi, to co zrobimy w instytucjach samorządowych? Ta konstrukcja na potrzeby takiej koncepcji jest niewydolna. Toteż w moim przekonaniu ustawa wymaga poważniejszej refleksji, czy nie iść w kierunku uszczegółowienia metodologii audytowania i powierzenia audytu rynkowi projektowemu, odebrania go od administracji. Tu jest potrzebna zasadnicza zmiana sposobu myślenia. Wątpliwości są na tyle poważne, że dzisiaj chyba nie będziemy w stanie zamknąć tej dyskusji. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję.

Oczywiście dyskusji nie zamykam.

Teraz pan senator Matusiewicz. Potem pan senator Pocięj. Na razie jest dwóch kolejnych dyskutantów.

Proszę bardzo.

Senator Andrzej Matusiewicz:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Ja chciałbym się przychylić do stanowiska pana legislatora, który tu wyraźnie wywiódł, że usytuowanie audytora w komórce organizacyjnej zarządcy drogi musi budzić uzasadnione wątpliwości co do jego niezależności. Audyt z definicji powinien być wykonywany przez jednostkę niezależną, przez jednostkę zewnętrzną. I mam takie pytanie: jak ta dyrektywa została wykonana w innych krajach unijnych i jak audytor jest tam usytuowany? Czy też jest on w jednostce, która zarządza drogą, czy jest usytuowany na zewnątrz, tak jak powinno być? Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Pocięj. Proszę bardzo.

Senator Aleksander Pocięj:

Ja podpisuję się pod większością tez, które pan senator Sepioł tutaj postawił. Chciałbym tylko zwrócić uwagę na to, że jeżeli wyprowadzimy audyt na zewnątrz, to weźmiemy na siebie koszmar zamówień publicznych. Tak więc to też jest... Dostaniemy z drugiej strony, i to dostaną wszyscy, którzy będą musieli się tym zajmować. Tak więc zgadzam się z panem senatorem, ale ten kij ma dwa końce.

Senator Janusz Sepioł:

Tak, tylko że albo otwieramy nowy rynek usług, albo zwiększamy zatrudnienie w administracji. Taka jest alternatywa.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Senator Iwan. Proszę bardzo.

Senator Stanisław Iwan:

Ja też o tym myślałem i też mi się wydaje, z całym szacunkiem dla dorobku ministerstwa, że jest to niewłaściwe umocowanie. Ja z kolei coś innego wymyśliłem. Mamy taką instytucję jak Inspekcja Transportu Drogowego, która zaczęła bardzo skromnie, a w tej chwili to już nawet mandaty wystawia, zajmuje się radarami i Bóg raczy wiedzieć, czym jeszcze. I wydaje mi się, że przynajmniej ze względu na nazwę tego urzędu to właśnie tam można by umocować audytorów. I wtedy nie byłoby problemu z zamówieniami publicznymi, o czym wcześniej nie myślałem. Tak że wydaje mi się, że jest to organ kontrolny, który może byłby właściwy do tego zadania. Chciałbym się dowiedzieć co ministerstwo na to.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Chciałbym teraz podsumować to, co powiedziano dotychczas: albo audytorzy są w generalnej dyrekcji, albo są zamawiani na wolnym rynku, w ramach zamówień publicznych, a jest też propozycja, żeby byli w innej jednostce, która nie prowadzi przetargów.

Panie Ministrze, w takim razie proszę... Aha, teraz... Może panu ministrowi ja udzielię głosu na zakończenie. Jeszcze pan poseł Huskowski chciałby zabrać głos.

Proszę bardzo.

Posel Stanisław Huskowski:

Chciałbym króciutko zabrać głos na tym etapie dyskusji.

Oczywiście w izbie niższej parlamentu, czyli w Sejmie, też dyskutowaliśmy o tych wszystkich wątkach, które tutaj zostały poruszone. Podsumowanie jest zawarte w druku senackim, który przed państwem leży. Tak więc Sejm dokonał pewnych rozstrzygnięć w tej sprawie. My też bardzo długo dyskutowaliśmy o tym, co to znaczy „niezależny audyt” i czy niezależny audyt może być u zarządcy drogi, który jest jednocześnie inwestorem. Właściwie większość sejmowa podzieliła zdanie, że może być, choć sądzę, że duża część osób z pewną niechęcią to uczyniła. Przeważały jednak argumenty, jak podejrzewam, związane z ustawą o zamówieniach publicznych, o której tutaj też była mowa. Wyobraźmy sobie, że robimy czterokrotny audyt, tak najkrócej mówiąc: na etapie koncepcji, na etapie projektowania, na etapie wykonania i – czwarty – na etapie funkcjonowania drogi. Gdyby na tych trzech pierwszych etapach korzystać z zewnętrznego audytora, to trzeba by go zawsze wybierać zgodnie z usta-

wą o zamówieniach publicznych. W Polsce ustawa o zamówieniach publicznych funkcjonuje jak funkcjonuje, zawsze są odwołania, zaskarżenia itd. Trzeba więc liczyć, że to będzie trwało kilka miesięcy na każdym etapie. Gdy są trzy etapy, trwa to rok, półtora roku, dwa lata. Tak więc powoduje to wydłużenie procesu inwestycyjnego drogowego, który w Polsce i tak jest strasznie długi w praktyce. Taka jest prawda. W związku z tym uznaliśmy, że to jest nie do pogodzenia z pragmatyką, a skoro są kraje, w których audytor jest u zarządcy drogi, to my też możemy na to pójść. Pewna propozycja kompromisu polegała na tym, żeby na czwartym etapie, czyli kiedy droga jest oddana do użytku, zrobić audyt już rzeczywistych zachowań kierowców w ciągu pierwszych dwunastu miesięcy od jej oddania. Tak mówi ustawa i tak mówi dyrektywa. Nawet jeżeli zastosowanie ustawy o zamówieniach publicznych nam trochę wydłuży ten okres, tragedii nie będzie, prawda? Wygląda jednak na to, że można zlecić audyt w pierwszym miesiącu po dopuszczeniu ruchu, rozpocząć procedurę zlecenia audytu zgodnie z ustawą o zamówieniach publicznych. Inaczej mówiąc, ten czwarty etap byłby, zdaniem większości sejmowej, właśnie taki, że audytor byłby zewnętrzny. Ma to jeszcze i tę zaletę – ja mówię w imieniu swoim, bo trudno to powiedzieć w imieniu całej grupy – że wcześniejsze trzy audyty, na wcześniejszych trzech etapach, będą wykonywane przez wewnętrzne komórki zarządcy drogi, czyli generalnej dyrekcji – w ogromnej większości przypadków, bo są jeszcze miasta na prawach powiatu, ale to jest margines – a czwarty, ostatni audyt będzie wykonany przez firmę zewnętrzną, o czym audytorzy i generalna dyrekcja będą doskonale wiedzieli. Powiem zatem w dużym uproszczeniu, chociaż nie chcę tu obrażać generalnej dyrekcji, że potem, na końcu, będzie ktoś, kto będzie mógł się odnieść ewentualnie do wcześniejszych zmian. I jeśli audytorzy na wcześniejszych etapach, na tych trzech wcześniejszych etapach będą mieli świadomość, że potem, na czwartym etapie ktoś będzie ich sprawdzał, w cudzysłowie, to będzie bardzo dobrze, dzięki temu audyt będzie lepszy, dokładniejszy i bardziej bezstronny. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję.

Pan senator Sepioł ad vocem...

Senator Janusz Sepioł:

Tylko ad vocem... Znaczący skoro audytorzy mieliby być ulokowani w administracji, to nie ma potrzeby certyfikowania tego zawodu, bo dyrekcja daje swoich najbardziej zaufanych specjalistów. Przecież byłoby bez sensu, gdyby mianowała pracowników, którzy nie wiedzą, czy się nadają do tej pracy i ktoś musiałby ich egzaminować. Certyfikowanie zawodu ma sens wyłącznie wtedy, gdy puszczamy to na rynek. Zachowywanie czwartego etapu tylko po to, żeby certyfikować i tworzyć regulowany zawód, jest absurdem.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

To teraz, Panie Ministrze, oddaję panu głos. I zobaczymy, co będzie dalej.

(Głos z sali: Jeszcze pan profesor...)

Tak, ale najpierw chciałbym... Zaraz...

Panie Ministrze, to teraz chce pan odpowiadać, czy...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz: Znaczy ja za każdym razem, kiedy tylko mogę, to będę się dorywał do głosu, bo odnoszę wrażenie...)

Panie Ministrze, dobrze, to proszę odpowiadać. Teraz pan minister zabierze głos, a potem pan profesor, w tej kolejności. Już podjąłem decyzję.

Proszę bardzo.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Nie wiem, od czego zacząć.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Od początku.)

Od pytań senatora Sepiōła zacznę, nie od początku.

Ustawa jest uniwersalna, nie jest napisana dla draki, jest tak skonstruowana, że samorządy też mogą z niej korzystać. Powstała dlatego, że ciąży na nas obowiązek wypracowania mechanizmów dotyczących tylko TEN-T, 4800 km dróg w Polsce. I to jak gdyby wymusiło na nas przygotowanie ustawy. I zrobiliśmy ją tak, że może mieć zastosowanie do innych niż Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zarządców dróg. Zgodnie z dyrektywą ustawa określa tylko kwalifikacje. My nie wymyślamy nowego zawodu. W generalnej dyrekcji pracują ludzie mający te kwalifikacje już dzisiaj, my nie wymyślamy czegoś nowego. W związku z tym z całą pewnością nie tworzymy nowych barier do powstania jakiegoś zawodu. A skoro w prawie unijnym, które mam implementować, jest zapisana certyfikacja, ja od tego nie ucieknę. Ja nie ucieknę od tego, skoro mam wdrożyć dyrektywę. Rzeczywiście w Europie są wszystkie te trzy modele, o których państwo mówicie: i u zarządcy jest audytor, i na rynku jest zamawiany, i tworzone są nawet ekstrainstytucje specjalizujące się w wykonywaniu audytu. To znaczy nie tylko zleca się przeprowadzenie audytu komuś, kto już istnieje na rynku, ale istnieją nawet nowe instytucje, które są dedykowane monitorowaniu. W Polsce jest tyle tych instytucji, że nikomu nie przyjdzie do głowy, żeby tworzyć jeszcze jakieś ekstrabyty do realizacji tego zadania.

Teraz co do tego zatrudnienia na zewnątrz. Pan senator o tym mówił.

(Senator Aleksander Pocięj: ...To było skierowane raczej do Biura Legislacyjnego. Bo ja za bardzo nie widzę, w jaki sposób...)

Nie, no jest audytor, który spełnia wszystkie wymogi. Jest przetarg, tak jak pan powiada, i audytorzy się zgłaszają, ktoś daje lepsze warunki, ktoś gorsze, i zamawiający wybiera wykonawcę. Potem są protesty, potem są odwołania itd., czyli jest cała ta kołomyja, którą pan nieśmiało sugerował. Znaczy to się wszystko mieści w głowie, to

wszystko jest wykonalne w innych wariantach, ale myśmy wybrali ten, dlatego że on już funkcjonuje i się sprawdza. To tyle.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Krótką wypowiedź, krótsza niż się spodziewałem.

Proszę bardzo, Panie Profesorze.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To ja będę go kontrolował. Jako profesor uniwersytetu ja też mam tendencję do gadania za dużo.

Proszę bardzo.

Przedstawiciel Polskiego Kongresu Drogowego Kazimierz Jamróż:

Nie jest tak źle, Panie Przewodniczący.

Jeżeli można, ja chciałbym na początek tak powiedzieć: dyrektywa daje cztery narzędzia. Tymi narzędziami są: po pierwsze, ocena wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo w całej sieci otaczającej; w przypadku autostrady to jest do 50–100 km w korytarzu od istniejącej autostrady. Po drugie, audyt bezpieczeństwa w czterech fazach realizacji cyklu życia – my to nazywamy cyklem życia – obiektu drogowego, czyli wstępne projektowanie, szczegółowe projektowanie, tuż przed oddaniem, kiedy droga jest zbudowana i trzeba sprawdzić, czy te wszystkie znaki... Bo na projekcie wszystko wygląda ładnie, ale w praktyce może się okazać, że akurat jakiś słup zasłania ten znak. Tego w projekcie nie widać, trzeba to sprawdzić. I później, do roku po oddaniu, kiedy już jest ruch na tej drodze, sprawdzamy co tam się dzieje. To jest audyt. Po trzecie, trzecie narzędzie, zgodnie z dyrektywą co trzy lata sprawdzamy odcinki drogi, która już istnieje. Jak państwo może mieliście okazję zobaczyć, w ramach projektu EuroRAP, to hasło powinno być państwu znane, robiliśmy takie analizy, Politechnika Gdańska je robiła. I co roku oceniamy to jako niezależna jednostka, pokazujemy, które odcinki są czarne, które czerwone, które zielone. A tych czarnych, niestety, w Polsce mamy najwięcej spośród państw europejskich, bo 60%. Gdyby te drogi to były elektrownie, to 60% nie powinno funkcjonować, powinny być zamknięte, bo są dostarczycielami ofiar śmiertelnych. I po czwarte, kontrola bezpieczeństwa istniejącej drogi. Po istniejącej drodze jedzie inspektor i sprawdza, w dzień i w nocy, czy oznakowanie jest widoczne, czy jest niewidoczne, czy gdzieś tam nie urosły gałęzie, które zasłaniają znaki itd. I patrzy, czy to ma wpływ na bezpieczeństwo, czy czasem gdzieś tam nie brakuje widoczności. Tak że na bieżąco sprawdza te elementy. I to są cztery narzędzia.

Wróć teraz do audytu, ponieważ o tym jest w tej chwili dyskusja. Zewnętrzny czy wewnętrzny? W większości krajów jest zewnętrzny, czyli niezależny. Ta dyrektywa była stworzona przez kraje najbardziej bezpieczne w Europie, a to są Szwecja, Anglia i Holandia. Tam są najniższe wskaźniki, jeżeli chodzi o liczbę wypadków i ofiar śmiertelnych. Już w 1999 r. wprowadzono w większości państw, także w Norwegii i innych krajach, te zapisy, które dzisiaj tutaj ledwo udaje nam się przepchnąć. Według dyrektywy, to

zarządzanie bezpieczeństwem powinno być przyjęte jako niezależna ustawa, tymczasem w tej chwili to jest taka proteza, w ustawie o drogach publicznych przy okazji robi się poprawkę. I nie wszystkie elementy są tu uwzględnione.

Wróć do tego audytu. Pan senator Sepioł powiedział, że to jest dodatkowy element, dodatkowa instytucja czy dodatkowy zawód. Nie. Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo, wszystkie te zawody, które są związane z bezpieczeństwem, powinny być poza wszelkimi podejrzeniami i poza wszelkimi korporacjami oraz wpływami. Mamy dzisiaj wykształconych audytorów. Politechnika Krakowska – akurat jest tutaj profesor Tracz – z Politechniką Gdańską od 2000 r. ich szkołą. Bo wiedzieliśmy, że w Europie te narzędzia są wprowadzane i już wtedy staraliśmy się, a generalna dyrekcja nam pomagała, żeby te elementy zostały w większości wprowadzone. Są takie miasta jak Elbląg, na przykład, którego prezydent sam podjął w 2005 r. czy 2006 r. decyzję, że je wprowadza i tam wszystkie projekty są audytowane. Kiedy porównamy bezpieczeństwo Elbląga i Olsztyna, na przykład, gdzie tego nie ma, to zobaczymy, że w Elblągu jest dwa razy mniej wypadków niż w Olsztynie. Próbowaliśmy podsunąć takie rozporządzenie prezydentowi Gdańska. Tam jednak prawnicy to obalili, bo nie ma naszego polskiego prawa, które można by tu zastosować. W związku z tym zgłosiliśmy poprawki, ostatnia właśnie tego dotyczy, żeby wprowadzić to jak przykład dobrej praktyki także na inne drogi samorządowe.

I wracam do tego audytu. W przedłożeniu rządowym zabrakło informacji, po co jest ten audyt. Audytor i każdy z inspektorów jest naszym adwokatem, jest adwokatem uczestników ruchu drogowego. Już na etapie projektu on sprawdza, czy droga będzie bezpieczna, czy nie będzie wypadków, żebyśmy my potem, jak będziemy po niej jeździli, nie ulegli wypadkom, nie zginęli. A jakie to są proporcje? Proszę państwa, proszę sobie wyobrazić, że prawdopodobnie każdy z państwa przejechał w ciągu życia mniej więcej 200 tysięcy km. Średnio w Polsce na tyle przejechanych kilometrów jedna osoba na pięćdziesiąt może zginąć, czyli jedna osoba z nas, obecnych na tej sali może zginąć w trakcie przejeżdżania tych 200 tysięcy km, a dwie na trzy będą ranne. Sto tysięcy ludzi zginęło w ciągu dwudziestu lat transformacji na drogach. Mówię o tym, żeby każdy mógł sobie wyobrazić, o czym my rozmawiamy.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Panie Profesorze, nikt z nas nie kwestionuje konieczności przeprowadzania audytu.)

Dobrze, już wracam do audytu. Zależny – niezależny, wewnętrzny – zewnętrzny. Jeśli chodzi o audyt wewnętrzny, to z literatury i z własnego doświadczenia wiemy, że jest nieefektywny, bo audytorów trzeba utrzymać. Niezależnie od tego, czy jest projekt, czy go nie ma, to audytorowi wewnętrznemu trzeba zapłacić. W związku z tym efektywność jest poniżej jedności. Kiedy jest audyt zewnętrzny, ta efektywność jest na poziomie dwadzieścia pięć do jednego, dwieście do jednego itd. A gdy jest ocena wpływu na bezpieczeństwo, to efektywność wynosi dwa i pół tysiąca do jednego, czyli jedna złotówka zainwestowana w ocenę bezpieczeństwa daje 2500 zł zwrotu.

A teraz zadajmy sobie trud policzenia, oszacowania. W przypadku tej sieci TEN-T, tych 4800 km, w ciągu dzie-

sięciu lat zastosowania audytu wewnętrznego oszczędzimy około trzystu osób, a kiedy będzie audyt zewnętrzny, ten niezależny, to prawie siedemset. I to jest coś, co powinno przemawiać za tym, że audyt powinien być niezależny. Czterysta osób zabitych mniej. To powinno państwa przekonać. Oczywiście można... Myśmy zaproponowali taką protezę, taką poprawkę, że w zespole może być i zewnętrzny audytor, i wewnętrzny. Taki miks może dać dodatkowy efekt, ale najważniejszy musi być zewnętrzny audytor. Dlaczego zewnętrzny? Bo my, Panie Ministrze, nie tylko oceniamy projektanta. Jak wiadomo, specyfikację do projektu przygotowuje generalna dyrekcja czy zarząd drogi miejskiej. Tymczasem gros zarzutów z reguły dotyczy specyfikacji. Projektant często jest między młotem a kowadłem, gdy specyfikacje narzucają mu, że ma wykonać to, co jest niezgodne z regułą, z zasadami, ze standardami. Dlatego bardzo ważne jest to podejście audytora niezależnego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Teraz chciałbym oddać głos senatorowi Sepiołowi. I potem będzie senator Kleina.

Proszę bardzo.

Senator Janusz Sepioł:

Mnie się wydaje, że po to, żeby kontynuować dyskusję, powinniśmy mieć jednak jasną ekspertyzę, czy z dyrektywy wynika konieczność certyfikowania zawodu. W moim przekonaniu to nie wynika z dyrektywy, według mnie poszliśmy tu dalej niż wymaga tego dyrektywa. To po pierwsze.

Po drugie, chciałbym mieć jasne stanowisko ministra sprawiedliwości w tej sprawie, w związku z procesem regulacji.

A po trzecie, chętnie bym się zapoznał ze stanowiskiem Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, żeby wiedzieć, jak ono reaguje, czy chce mieć tę część rynku usług projektowych, jakim są niezależne audyty, czy godzi się na to, żeby rozbudować administrację drogową i żeby to wszystko robiła administracja drogową. Wydaje mi się, że po zapoznaniu się z takimi trzema opiniami byłibyśmy bliżej rozwiązania. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pan senator Kleina. Proszę bardzo.

Senator Kazimierz Kleina:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Myślę, że w żadnej dyskusji, ale szczególnie w tej, nie powinniśmy podnosić kwestii takiej, że robimy pewien myk po to, aby wywinąć się od działania ustawy o zamówieniach publicznych. To byłby najgorszy argument podczas uchwalania jakichkolwiek ustaw. Przecież ustawa o zamówieniach publicznych – gorsza czy lepsza – jest po, aby wszystkie zamówienia, przetargi itd. były przejrzyste, jasne i czytelne, i abyśmy najracjonalniej wydatkowali

pieniądze publiczne. Tak więc używanie podczas debaty senatorów czy posłów argumentów, że tworzymy ustawę po to, między innymi oczywiście, żeby znaleźć się poza ustawą o zamówieniach publicznych, jest absolutnie niedopuszczalne. To jest pierwsza sprawa.

Teraz druga sprawa. Chciałbym także zwrócić uwagę ewentualnie na to, że skoro mówimy tutaj o tak daleko idącej zmianie w ustawie, jak sugerują niektórzy nasi koledzy, to wydaje mi się, że na tym etapie nie powinniśmy mówić, że ten audyt będzie robiony przez jakąś zewnętrzną instytucję albo przez generalną dyrekcję. Przecież to jest dość radykalna zmiana. Wydaje się, że na tym etapie powinniśmy albo przyjąć ustawę, to znaczy jakby generalne jej zasady, w takim kształcie, w jakim ona jest, albo odrzucić ją w całości i jeszcze raz przygotować – spokojnie, w dłuższym czasie, żeby wziąć pod uwagę wszystkie argumenty, o których tutaj mówił pan senator Sepioł. Bo na etapie naszej dyskusji komisyjnej, krótkiej, po prostu jest mała szansa na to, abyśmy tę ustawę poprawili dobrze. A więc gdybyśmy przychylił się do takiej sugestii, że zmieniamy filozofię tej ustawy, to raczej byłbym zwolennikiem odrzucenia ustawy w całości i zwrócenia się do rządu o przygotowanie jej na nowo. Wydaje się, że jest na to czas, skoro pan minister tutaj mówi, że generalna dyrekcja ten audyt prowadzi i do tej pory nie ma z tym żadnych problemów. Co więcej, robi to bardzo dobrze. Także niektóre miasta prowadzą audyt, a niektóre nie wiedzą, jak to zrobić. Tak więc nic się nie stanie, jeżeli przez dwa, trzy miesiące na nowo przyjrzymy się tej ustawie, szczególnie rząd się jej przyjrzy, tak aby ją dobrze przygotować.

I ostatnia sprawa. Gdyby ustawa miała być przyjęta w takiej formule, w jakiej jest, to pytanie moje byłoby takie: jak będzie musiała rozrosnąć się administracja na poziomie samorządowym i na poziomie rządowym, aby spełnić wymogi przewidziane w ustawie? Ustawa przewiduje pewne kwoty, one są nawet rozpisane na lata, to znaczy koszty administracji. Nawet może dziwić, że w niektórych latach jest zero wydatkowanych środków, w innych – nawet kilka milionów. Tak więc jakieś przemyślenie w tej sprawie jest. Z czego to wynika? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pan senator Pociąg. Tak?
Proszę bardzo.

Senator Aleksander Pociąg:

Ja chciałem tylko zaprotestować przeciwko tej tezie, którą wygłosił tutaj pan senator Kleina. Nikt nie myśli o żadnym myku, Panie Senatorze, myślimy rozmawiali tylko o modelu. I są trzy możliwości. Albo stworzymy osobną instytucję, albo ten audytor będzie gdzieś zatrudniony – i wtedy powstaje pytanie, gdzie on ma być zatrudniony, żeby był najbardziej niezależny – albo – i to jest trzeci model – to będzie audyt zewnętrzny, to znaczy audytor będzie wynajęty na rynku. I powiedzieliśmy, że te dwa pierwsze rozwiązania mają minusy związane z certyfikacją, powodują rozrost administracji, a ten trzeci ma mankament w postaci przedłużenia procedur. I tylko tyle było powiedziane.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Ja mam jeszcze jedno sprostowanie do tego, co powiedział pan senator Kleina. Oczywiście wyobrażam sobie, że Senat mógłby pójść w tej chwili dwiema drogami: albo pracujemy nad tym kształtem ustawy i prosimy teraz pana ministra o ustosunkowanie się do kolejnych poprawek, z zachowaniem tej filozofii, albo idziemy w kierunku propozycji pana senatora Sepioła, to znaczy przerywamy to posiedzenie, ale niekoniecznie dajemy to wam, rządowi. Senat może się zastanowić nad poprawkami dalej idącymi i je zaproponować z uwzględnieniem tych zmian w filozofii ustawy, tych możliwych rozwiązań. Moim zdaniem nie jest niezbędne zwracanie tej ustawy rządowi. Tak że w istocie są dwie możliwości.

Panie Ministrze, proszę teraz o zabranie głosu. Potem możemy głosować, czy procedujemy nad tą ustawą dzisiaj, czy odsyłamy ją i prosimy na przykład o ekspertyzy, o których mówił pan senator Sepioł.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Ten rząd wraz z ministrem Gowinem na posiedzeniu Rady Ministrów przyjął ten projekt. Mówię to, żeby było jasne. Mamy odnośnie do całego projektu pozytywną opinię MSZ, na piśmie, podpisaną przez ministra.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Mogę sam, Panie Marszałku?

(Głos z sali: Tak, tak, ależ proszę bardzo.)

Bo kilka osób wyraźnie chce mi pomóc, a ja nie bardzo się z tym czuję.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Proszę nie przyjmować nieuzasadnionej pomocy, Panie Ministrze.)

Okej.

(Wesołość na sali)

Z tego są tylko kłopoty.

W Europejskim Trybunale Sprawiedliwości wszczęto już proces, licznik bije. A teraz specjalnie dla niektórych panów senatorów zacytuję fragment dyrektywy. W dobrej wierze to robię, bo jest dobrze przetłumaczony. Mam nadzieję, że rozwieje wątpliwości tych panów senatorów, którzy je mieli.

„Art. 9. Wyznaczanie i szkolenie audytorów. Państwa członkowskie zapewniają, aby audytorzy bezpieczeństwa ruchu drogowego, pełniący swoje funkcje na podstawie mniejszej dyrektywy, przeszli szkolenie wstępne zakończone uzyskaniem certyfikatu kompetencji zawodowej, a następnie uczestniczyli w dalszych okresowych kursach szkoleniowych”.

I następny ustęp, bo to był ust. 2, a teraz ust. 3. „Państwa członkowskie zapewniają, aby audytorzy bezpieczeństwa ruchu drogowego posiadali certyfikat kompetencji zawodowej. Certyfikaty wydane przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy są uznawane”.

Mam nadzieję, że ten fragment państwa dyskusji o certyfikacji zamknąłem.

(Przedstawiciel Polskiego Kongresu Drogowego Kazimierz Jamróz: Czy można ad vocem...)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę, Panie Profesorze.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz: Bo zdaje się, że wokół tego się kręcimy w tej chwili.)

Przedstawiciel Polskiego Kongresu Drogowego Kazimierz Jamróz:

Ja tylko ad vocem do tezy, że audyt będzie przedłużał proces inwestycyjny. Nie będzie. Projekt koncepcyjny powstaje pięć lat przed inwestycją i trwa rok, dwa lata. Audyt jest zlecany na samym początku projektu i robiony równoległe, to jest pętla, i są nanoszone poprawki. Szczegółowy audyt jest wykonywany dwa, trzy lata przed... także równoległe. Przecież inwestor wie, kiedy odda drogę, czyli zleca ten audyt dwa, trzy tygodnie wcześniej. A koszt tego jest z reguły ten pierwszy próg...

(Głos z sali: Poniżej.)

...poniżej pierwszego progu, czyli to jest tak bardzo szybko...

(Głos z sali: Od ręki.)

Z reguły jest zapytanie trzech... To jest bardzo proste. Tak że proszę nie demonizować, nie mówić, że to opóźni nam inwestycje.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Ktoś jeszcze się zgłasza? Czy ktoś z gości się zgłasza? Ktoś siedzący z tyłu się jeszcze zgłaszał.

Proszę bardzo. I proszę się przedstawić.

Wiceprezes Stowarzyszenia na rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Bezpieczna Droga” Ignacy Kowalski:

Pozwalam sobie państwa powitać. Stowarzyszenie „Bezpieczna Droga”, inżynier Ignacy Kowalski. Chcę powiedzieć, że jestem także wiceprzewodniczącym Krajowej Sekcji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Stowarzyszeniu Inżynierów i Techników Komunikacji. Jeden z tu obecnych wspominał o tej krajowej sekcji.

Chciałbym przeczytać, proszę państwa, dosłownie kilkanaście zdań, które mogłyby rozwiązać problem pod tytułem „independent”, czyli niezależny audyt, po wprowadzeniu poprawki do art. 24k ust. 1 w druku sejmowym. Czy mogę?

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Proszę bardzo.)

Dziękuję.

Stowarzyszenie na rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Bezpieczna Droga” wnioskuje o zmianę zapisu art. 24k ust. 1 w druku sejmowym nr 4 i nadanie

mu treści: „Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadza niezależny audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zespół audytujący, w którego skład wchodzi co najmniej jeden niezależny od zarządcy drogi audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego”. Uzasadnienie. Wyraźne, wbrew żywotnemu interesowi obywateli Rzeczypospolitej Polskiej, pomijanie faktu, że dyrektywa 208/96/UE wskazuje na niezależny – z angielskiego: independent – audyt, może kosztować nasz kraj uderzeniem finansowym ze strony Unii Europejskiej w wysokości do 46 miliardów zł, może okazać się to pułapką. Patrz komunikat PAP z 25 marca 2011 r., wypowiedź rzecznika Komisji Europejskiej do spraw transportu pani Helen Kearns oraz „Dziennik Gazeta Prawna” z 5 marca 2011 r. nr 45 artykuł pod tytułem „Na drogach bezpieczniej”.

Pozwolę sobie dwa egzemplarze przekazać obu przewodniczącym komisji, prezydium. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Właśnie chciałem o to prosić, bo chcielibyśmy mieć to w formie pisemnej, do protokołu.

Proszę państwa, teraz mamy następującą sytuację. Otóż w tej chwili są dwie możliwe drogi postępowania. Pierwsza to taka, że procedujemy dalej nad tą ustawą, rozpatrujemy poszczególne poprawki. Druga jest taka, że odsyłamy ten projekt jeszcze do ekspertów, o których mówił pan senator Sepioł, czyli w tym momencie kończymy pracę nad ustawą i wracamy do niej później.

I chciałbym w związku z tym zapytać panów senatorów, członków obu komisji, kto jest za pierwszym rozwiązaniem, polegającym na tym, że przyjmujemy generalnie propozycję rządową i ewentualnie postaramy się potem rozpatrzyć pewne poprawki, te bardziej szczegółowe, legislacyjne – i w zasadzie rozstrzygnęlibyśmy jak gdyby ten punkt pierwszy – a kto jest za przerwaniem dyskusji i czekaniem na kolejne...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Za tydzień, chociaż nie wiem, czy tydzień wystarczy, ale powiedzmy, że za tydzień.

Proszę państwa, kto jest za takim rozwiązaniem – to będzie jako rozwiązanie pierwsze – żeby procedować w dalszym ciągu na podstawie obecnego projektu rządowego, żeby nie zmieniać filozofii ustawy, tylko wprowadzać szczegółowe poprawki? Panowie Senatorowie, kto jest za takim rozwiązaniem?

(Głos z sali: Państwo senatorowie.)

A przepraszam, jest pani senator. Przepraszam.

(Głos z sali: Są dwie panie!)

Dwie, tak, przepraszam. Słusznie, są dwie panie. Przepraszam bardzo, ja mam brzydkie przyzwyczajenie zwracania się do panów, bo w komisji gospodarki są sami panowie. Rozumiem, że komisja samorządu jest bardziej taka... Nie ma żadnego *gender bias*.

Dobrze, proszę państwa.

W takim razie kto z państwa senatorów jest za pierwszym rozwiązaniem, żeby procedować dzisiaj? (0)

Kto jest przeciw?

(Głos z sali: Więcej jest przeciw.)

Tak, więcej jest przeciw. Dobrze, dobrze.

Kto się wstrzymał?

Ja się wstrzymam, tylko...

(*Głos z sali*: Jeszcze nie podliczyłam wszystkich głosów.)

Aha, dobrze.

Kto jest przeciw? Proszę podnieść rękę wysoko, żeby było ją widać. (19)

Kto się wstrzymał od głosu? (3)

Panie Ministrze, czyli w tym momencie chciałbym...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz*: ...Pominięcie go w takim głosowaniu...)

Rozumiem, ale władza ustawodawcza zawsze ma tu przewagę nad władzą wykonawczą, Panie Ministrze.

Proszę bardzo. Pan senator Michalski. Jeszcze jedno pytanie.

Senator Jan Michalski:

Ja mam takie bardzo krótkie pytanie, na które nie użyłbym tu odpowiedzi, jeśli chodzi o podział kompetencji w odniesieniu tych 4800 km. Ile kilometrów dróg podlega generalnej dyrekcji, a ile tym dwudziestu siedmiu miastom na prawach powiatu?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Panie Senatorze, ja to sprawdzę, ale według mojej wiedzy, to 99,9% to jest TEN-T.

(*Głos z sali*: Znaczący podlega generalnej dyrekcji.)

...Generalnej dyrekcji, sorry, tak. Ja to sprawdzę, bo może w którymś mieście na prawach powiatu coś się zawieruszyło.

(*Senator Jan Michalski*: To ja mam jeszcze jedno pytanie, Panie Przewodniczący.)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę bardzo.

Senator Jan Michalski:

Panie Przewodniczący, jeżeli można, jeszcze jedno pytanie. Wiem, że być może wrócimy do tej dyskusji, ale proszę powiedzieć, czy istnieje szansa powołania, załóżmy: nie audytora, ale powiedzmy: zespołu audytorów, skoro 99,9% tych dróg podlega generalnej dyrekcji, żeby obowiązkowo zatrudniania audytorów nie nakładać na miasta na prawach powiatu.

(*Głos z sali*: Nie ma.)

Nie ma... Ale nie, nie, chodzi mi o to, że jeżeli audyt będzie przypisany, że tak powiem, do generalnej dyrekcji, to czy miasta na prawach powiatu, które zarządzają tą siecią, będą miały obowiązek korzystania z tych audytorów.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę bardzo, Pani Dyrektor.

Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej Agnieszka Krupa:

Witam państwa.

To może ja wyjaśnię, jaka jest idea tej ustawy, bo to nieprawda, że ustawa w tym momencie nakłada na zarządcę obowiązek, żeby zatrudniał audytora. Ustawa jest bardzo liberalna, my nie chcemy narzucać żadnego rozwiązania ani generalnej dyrekcji, ani miastom na prawach powiatu. Każdy z tych zarządców samodzielnie będzie podejmował decyzje, czy chce zatrudnić u siebie audytora i korzystać z jego usług, czy chce skorzystać z usług audytora, który prowadzi samodzielnie taką działalność, gdzieś na zewnątrz, na rynku. Samorządy mogą oczywiście zatrudnić u siebie audytora, ale nie muszą, ustawa nie nakłada na nie takiego obowiązku. Samorządy mogą skorzystać z audytorów, którzy będą pracowali na rynku. Co więcej, nawet jeżeli jakiś zarządca zdecyduje się na zatrudnienie audytora, to oczywiście też nie ma obowiązku, żeby wszystkie projekty audytowała właśnie ta osoba. I jeśli nawet będzie zatrudniona jedna osoba albo dwie osoby będą zatrudnione, czy to w generalnej dyrekcji, czy w miastach na prawach powiatu, to zawsze zarządca może zdecydować, że jednak audyt zleci komuś z rynku. Tak więc ustawa jest liberalna. Chcemy dać zarządcom dróg jak najwięcej możliwości rozwiązań i też nie zamykać dostępu do tego zawodu. I dlatego nie chcemy stwierdzać, że audytor musi być pracownikiem zarządcy drogi albo musi być wyłącznie podmiotem zewnętrznym. To stanowiłoby dla tych osób pewne ograniczenia. Jeżeli ktoś będący audytorem będzie chciał pracować u zarządcy drogi, a państwo zdecydują się jednak na wprowadzenie takiego rozwiązania, że będzie to zabronione, to dla takiej osoby będzie to pewne ograniczenie. Dlatego my zdecydowaliśmy się na rozwiązanie jak najbardziej liberalne i dopuściliśmy każdą z możliwości: i zatrudnienie audytora wewnątrz, i skorzystanie z audytora będącego poza jednostką, i połączenie tych dwóch funkcji. Ustawa jest bardzo uniwersalna. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję.

Jeszcze pan senator Sepioł. I chciałbym już zmierzać do zakończenia dyskusji.

Senator Janusz Sepioł:

Chcę tylko o coś zapytać, bo dla mnie to nie jest do końca jasne. Wprowadzamy audyt jako obowiązek w odniesieniu do sieci TEN-T, bo jesteśmy do tego zmuszeni, ale jest okazja, żeby to rozciągnąć na inne drogi. Ustawa, tak ja zrozumiałem, nie nakłada obowiązku prowadzenia audytu na innych drogach. To skoro już robimy taką rewolucję

– prawda? – certyfikujemy zawód itd., to może usankcjonujemy to, co wiele województw robi. Ja sam robiłem audyt na drogach wojewódzkich. Może trzeba jednak rozszerzyć ten obowiązek przynajmniej na drogi wojewódzkie, skoro już robimy taką dużą ustawę, prawda? Oczywiście wtedy będzie pewien problem, bo art. 24 stanowi, że audytorzy zatrudnieni w administracji podlegają generalnej dyrekcji dróg. Oczywiście urzędnicy samorządowi nie mogą podlegać generalnej dyrekcji. Tak więc to jest komplikacja.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Czy pan minister chciałby się odnieść?
Pani dyrektor chce. Proszę bardzo.

Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej Agnieszka Krupa:

Jeżeli mogę. Podległość kierownikowi, czyli generalnemu dyrektorowi, jest przypisana tylko i wyłącznie do generalnej dyrekcji. Taka sama regulacja jest stworzona w odniesieniu do pracowników samorządowych. Jeżeli audytor będzie zatrudniony w jednostce samorządowej, to on będzie podlegał oczywiście odpowiedniemu kierownikowi jednostki samorządu terytorialnego, a nie generalnemu dyrektorowi, ponieważ pomiędzy nimi nie będzie zależności stosunku pracy. Tak więc ustawa jest uniwersalna, ma zastosowanie i do generalnej dyrekcji, i do jednostek samorządu terytorialnego. Inni zarządcy, niebędący zarządcami dróg należących do sieci TEN-T, będą mogli zastosować rozwiązania zawarte w tej ustawie, jeśli tylko będą tego chcieli, bo ustawa im tego nie zabrania, nakłada tylko obowiązek związany z określoną siecią, zgodnie z dyrektywą. Pozostali zarządcy, jeżeli będą chcieli przeprowadzać takie audyty, to oczywiście w ramach własnych kompetencji będą mogli podjąć taką decyzję. Z uwagi na to, że dyrektywa nie nakłada na nas obowiązku przeprowadzenia audytu na całej sieci, my nie chcieliśmy też nadmiernie obciążać pozostałych zarządców, ale oczywiście nie zabraniamy im przeprowadzania audytów. Zresztą oni i tak będą musieli je przeprowadzać, jeżeli zdecydują się na aplikowanie o środki z przyszłej perspektywy, bo najprawdopodobniej taki obowiązek będzie zapisany w odpowiednich regulacjach. W każdym razie ustawa tego nie zabrania. Jest liberalna i uniwersalna, daje taką możliwość. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę państwa...
Proszę. Jeszcze pan poseł Huskowski.

Poseł Stanisław Huskowski:

Może tylko jedna uwaga. Mianowicie w Sejmie też dyskutowaliśmy o tym, czy nie byłoby warto rozciągnąć dobrodziejstwa ustawy na samorządy, przynajmniej na jakąś klasę dróg, na przykład wojewódzkich. Gdybyśmy

obowiązek audytowania na tych drogach zapisali w ustawie, spowodowałyby to znaczące skutki finansowe dla samorządów i trzeba by znaleźć w budżecie pieniądze, żeby zrekompensować samorządom te wydatki. Bo jest ogólna zasada, że nie możemy nakładać nowych obowiązków bez przydzielenia środków, prawda? My uznaliśmy, że z tej ustawy wiele samorządów wcześniej czy później skorzysta, i kiedy ten stopień zaawansowania będzie znaczny – być może za rok, a może za pięć lat – to wówczas będzie można pomyśleć o rozciągnięciu tej ustawy na samorządy. Tak że po prostu ze względów finansowych tego typu głosy u nas od razu przepadały. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.
Pan senator Gintowt-Dziewałtowski. Proszę bardzo.

Senator Witold Gintowt-Dziewałtowski:

Panie Przewodniczący, proponuję żeby zakończyć tę dyskusję, bo tak naprawdę ona do niczego nie prowadzi.

(*Przewodniczący Marek Ziółkowski:* Mam taki zamiar.)

Zwracam się teraz do autorów ustawy, do pana ministra i również do pana posła. Otóż wprowadzenie audytu na drogach publicznych ma służyć nie wykonaniu dyrektywy, lecz poprawie bezpieczeństwa na drogach. To jest celem audytu, a panowie to gubicie. Stąd też przypomnienie o drogach samorządowych jest bardzo trafne. Ja uważam, że powinna być generalnie jedna ustawa dotycząca bezpieczeństwa na drogach publicznych, bo to, co się dzieje na polskich drogach, rzeczywiście urąga bezpieczeństwu.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę państwa, chciałbym zamknąć dzisiejszą dyskusję, wspólne posiedzenie dwóch komisji. Następne spotkanie chciałbym zorganizować w przyszłym tygodniu, we wtorek albo w środę. Musimy się jeszcze nad tym zastanowić. I chciałbym, żeby w międzyczasie pan minister ewentualnie ustosunkował się do pewnych poprawek, które będą sformułowane. Chciałbym prosić pana posła Huskowskiego, żeby też się w to włączył. Pan senator Sepioł pewnie będzie dowodził tym zespołem, bo miał pomysły na różne poprawki. I na następnym posiedzeniu rozważymy, czy idziemy tymi drogami, o których dzisiaj mówiłem.

W tym momencie zamykam dyskusję i kończę posiedzenie.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:* Mam nadzieję, Panie Przewodniczący, że dostanę poprawki przed rozpoczęciem posiedzenia komisji.)

To się rozumie samo przez się, bo inaczej pan minister nie mógłby się do nich ustosunkować.

Chcę jeszcze państwu powiedzieć – to informacja poza tematem tego spotkania – że w dzisiejszym posiedzeniu uczestniczy pani doktor Agnieszka Kloskowska-Dudzińska z Instytutu Studiów Politycznych, która bada z punktu widzenia teorii niemieckiego socjologa Niklasa Luhmanna, jak wygląda proces legislacyjny w Polsce. Dla niej to jest

bardzo ciekawe doświadczenie, bo dyskusja na dzisiejszym posiedzeniu komisji była dosyć interesująca i trochę nietypowa.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ja nie wiem... Temperatura jest stosunkowo... Na zewnątrz jest chłodno.

(Wesołość na sali)

W każdym razie wiosna idzie.

Dziękuję bardzo. Następne posiedzenie w przyszłym tygodniu.

Panie Ministrze, dziękuję bardzo. Wszystkim bardzo dziękuję.

Teraz komisja gospodarki i komisja budżetu razem będą dyskutowały nad podatkiem od miedzi i innych kopalini.

(Koniec posiedzenia o godzinie 13 minut 09)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii