



SENAT RP

# ZAPIS STENOGRAFICZNY

---

---

---

**Posiedzenie**  
Komisji Gospodarki Narodowej (79.)  
w dniu 13 marca 2013 r.

VIII kadencja

---

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców (druk senacki nr 306, druki sejmowe nr 812, 1090 i 1090-A).

(Początek posiedzenia o godzinie 14 minut 01)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Marek Ziółkowski)

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Dzień dobry. Witam wszystkich na posiedzeniu Komisji Gospodarki Narodowej.

Przedmiotem prac komisji jest rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.

Witam przybyłego w zastępstwie pana ministra Jarmuzewicza, który usprawiedliwił swoją nieobecność... Będzie go reprezentował uppełnomocniony pan dyrektor Andrzej Bogdanowicz. Witam państwa senatorów.

Chcę powiedzieć, że wymieniona ustawa była już przedmiotem posiedzenia komisji samorządowej. My przystępujemy do prac nad tą ustawą po dwóch dniach.

Panie Ministrze, proszę o przedstawienie stanowiska rządu. Potem poproszę o zabranie głosu pana legislatora, pana Szymona.

Proszę bardzo.

### **Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Bogdanowicz:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Zacznę od tego, że jestem jedynie dyrektorem...  
(*Wesołość na sali*)

(*Przewodniczący Marek Ziółkowski:* Na początku powiedziałem „pan dyrektor”, a potem się rozpędziłem. Przepraszam.)

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

(*Przewodniczący Marek Ziółkowski:* Tak, ale może to jest dobra wróżba na przyszłość, Panie Dyrektorze.)

(*Głos z sali:* To brawa teraz.) (*Oklaski*)

Oby na jak najpóźniejszą. Dziękuję bardzo. (*Wesołość na sali*)

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Jeśli chodzi o ustawę zmieniającą ustawę o transporcie drogowym, to jej głównym celem jest wdrożenie do polskiego prawa rozwiązań, które umożliwią pełne stosowanie tak zwanego pakietu drogowego, czyli pakietu

trzech rozporządzeń unijnych o magicznych numerach 1071, 1072 i 1073. Chodzi o to, żeby polskie prawo było w pełni zharmonizowane w zakresie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego w obszarze prawa krajowego i prawa unijnego.

Drugi aspekt to zmiana drugiej ustawy, czyli ustawy o czasie pracy kierowców, wynikająca z wdrożenia dyrektywy nr 2002/15. Dyrektywa ta, która po długich przepychankach doczekała się realizacji w prawie europejskim, obecnie implementowana jest do prawa polskiego – chodzi o szczególnie przypadek ewidencjonowania czasu pracy kierowców, którzy są samozatrudnieni. To trudny przepis. Swojego czasu był on nawet opóźniany o kilka lat – dyrektywa ta była zawieszona. Potem była taka tendencja, żeby tę dyrektywę uchylić w obszarze ewidencjonowania czasu samozatrudnionych, ale ponieważ utrzymała się ona w prawie unijnym, to jesteśmy zobowiązani do tego, by ją zaimplementować, a nawet jesteśmy tu ponaglani.

Przepisy są o tyle niezręczne i trudne do realizacji, że w przypadku samozatrudnienia, firm prowadzonych w domu... Ewidencjonowanie takiego czasu pracy, a przede wszystkim jego kontrola, to niezwykle trudne zadanie, które powierzamy Inspekcji Transportu Drogowego. Podczas prac prowadzonych przez rząd Państwowa Inspekcja Pracy nie zgodziła się na zmianę ich ustawy branżowej w tym zakresie, żeby to kontrolować, pozostanie to więc jedynie w zakresie właściwości Inspekcji Transportu Drogowego. Tak że jeżeli chodzi o przepisy europejskie, to te akty prawne wdrażamy tą ustawą.

Ustawa wprowadza nową ścieżkę wejścia do zawodu przewoźnika drogowego. Każdy przewoźnik drogowy docelowo będzie zobowiązany posiadać zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika, czyli coś w rodzaju uprawnienia do prowadzenia działalności gospodarczej w tym zakresie. To zezwolenie będzie automatycznie prawem do wykonywania zawodu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a przewoźnicy, którzy będą zainteresowani prowadzeniem działalności w ramach transportu międzynarodowego albo ją prowadzą, będą zobowiązani do uzyskania licencji wspólnotowej pozwalającej na wykonywanie międzynarodowych operacji transportowych.

Wszystkie te przepisy, jeżeli chodzi o rozporządzenie... Generalnie stosuje się je bezpośrednio, bo są w randze rozporządzenia, zaś szczegóły znalazły się w polskim prawie. Przedłożenie rządowe w tej sprawie zostało skierowane do parlamentu i rozpatrzone. Ustawa została przyjęta przez Sejm. W czasie prac zarówno w podkomisji, jak

i w komisji widoczne było duże zaangażowanie środowisk przewoźników drogowych, organizacji zrzeszających przewoźników.

Transport drogowy jest nie tylko kluczowym elementem gospodarki narodowej, ale i – jak to mówi wielu znaczących w tym kraju – jest naszym przemysłem narodowym. Polscy przewoźnicy są znani w całej Europie. Wykonują transport na najwyższym poziomie przeważnie w konkurencyjnych cenach, co pozwala im cały czas skutecznie się rozwijać nawet w trudnych czasach kryzysowych. Wdaje się, że udało się im te czasy przetrwać także dzięki pomocy jednej i drugiej Izby parlamentu, dzięki przyjęciu stosownych ustaw w tym zakresie.

Wiele wniosków przedstawionych przez stronę społeczną zostało uwzględnionych w przedłożeniu rządowym. Ustawa ma taki kształt, który, jak się wydaje, jest kompromisem między osiąganiem celów, jeżeli chodzi o implementowanie prawa europejskiego, i pozostawieniem odpowiedniego marginesu, powiedziałbym, nieskrępowania przewoźników drogowych, oraz zmierza do ograniczenia biurokracji w przypadku wejścia do zawodu przewoźnika drogowego, dlatego w imieniu rządu rekomenduję...

Proszę o przyjęcie przez szanowną komisję, a następnie przez Wysoki Senat tej ustawy w takim kształcie, w jakim została ona uchwalona. Ustawa ta była już rozpatrywana przez komisję samorządu terytorialnego, pojawiły się poprawki, do części tych poprawek jako słusznych i zasadnych przychylił się i, jak rozumiem, dzisiaj będziemy procedowali dalej. Dziękuję.

#### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Przed rozpoczęciem dyskusji zadam jeszcze pytanie: czy w posiedzeniu uczestniczą przedstawiciele podmiotów prowadzących działalność lobbingową? Nikt się dobrowolnie nie zgłasza. Uznaję to pytanie za zadane.

Panie Mecenasie, proszę o przedstawienie opinii.

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

Dziękuję bardzo.

Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

W opinii Biura Legislacyjnego znalazło się dziewiętnaście szczegółowych uwag. Uwagi te mają różny ciężar gatunkowy – od propozycji poprawek o charakterze technicznolegislacyjnym, zmierzających do prawidłowego wprowadzenia zmian w ustawie poprzez korektę nieprecyzyjnych bądź błędnych odesłań, po doprecyzowanie przepisów przejściowych. Uwagi dotyczą także ewentualnych wątpliwości związanych ze zgodnością niektórych rozwiązań wprowadzanych przez rozpatrywaną dziś ustawę z prawem Unii Europejskiej – w tym zakresie uwagi te są tożsame z przedstawioną w trakcie prac legislacyjnych nad ustawą w Sejmie opinią ministra spraw zagranicznych.

Jeżeli można, przystąpię do szczegółowego omówienia tych uwag. Uwaga pierwsza – to jest na czwartej stronie opinii – dotyczy wprowadzenia do słowniczka ustawowego definicji określenia „baza eksploatacyjna”.

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Wątpliwość budzi potrzeba sformułowania tej definicji. Określeniem „baza eksploatacyjna” posługuje się rozporządzenie unijne nr 2009/1071. Zgodnie z tym rozporządzeniem przewoźnik drogowy posiada rzeczywistą i stałą siedzibę w jednym z państw członkowskich, jeśli prowadzi działalność w sposób rzeczywisty i ciągły oraz przy użyciu niezbędnego sprzętu administracyjnego, a także odpowiedniego sprzętu technicznego i urządzeń technicznych w bazie eksploatacyjnej, która znajduje się w tym państwie członkowskim. W związku z tym definicja bazy eksploatacyjnej z ustawy o transporcie drogowym jest w istocie definicją określenia już użytego w rozporządzeniu unijnym, co może budzić wątpliwości co do zgodności takiego rozwiązania z tym prawem. W szczególności nasuwa się pytanie, czy wprowadzając definicję bazy eksploatacyjnej do krajowego porządku prawnego, ustawodawca nie zawarł w tym przepisie dodatkowych, ostrzejszych warunków, od których zależy spełnienie wymogu posiadania rzeczywistej stałej siedziby w jednym z państw członkowskich. Jest to wymóg rozporządzenia. Proponujemy skreślenie przepisu wprowadzającego tę definicję.

#### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Od razu poproszę o stanowisko rządu, Panie Dyrektorze.

#### **Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Bogdanowicz:**

Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, prosimy, żeby mimo wszystko ta definicja pozostała. W przedłożeniu rządowym takiego doprecyzowania – jeżeli w ogóle można to nazwać doprecyzowaniem, raczej jest to uszczegółowienie – nie było. W Polsce mamy kilkadziesiąt tysięcy przedsiębiorstw i będziemy mieli prawie czterysta organów obsługujących tych przedsiębiorców, więc na gruncie ogólnego sformułowania wynikającego z rozporządzenia nr 1071 mogą pojawić się różne zachowania i różne interpretacje przepisów, dlatego na wniosek partnerów społecznych definicja ta została do tej ustawy dołożona przez Sejm. Ona jest już bardzo zminimalizowana, ale chodzi o to, żeby wytyczyć w miarę jednolity kierunek postępowania organów podczas oceny spełnienia tego wymagania jako wymogu formalnego wynikającego z przepisów.

#### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Dziękuję bardzo.

Panie Mecenasie, bardzo proszę o następne uwagi.

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

Uwaga zawarta w punkcie drugim dotyczy właściwości organów w sprawach o udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Co do zasady zgodnie z ustawą organem właściwym w sprawach udzie-

lenia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego jest starosta. Jednocześnie organem właściwym do udzielenia licencji wspólnotowej jest główny inspektor transportu drogowego. Aby ubiegać się o udzielenie licencji wspólnotowej, przedsiębiorca musi posiadać zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Stąd też, jak rozumiem, do ustawy dodany został przepis, który modyfikuje ogólną właściwość starosty do wydania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

Zgodnie z tym przepisem organem właściwym do wydania takiego zezwolenia będzie główny inspektor transportu drogowego, jeżeli podmiot ubiegający się o zezwolenie chce jednocześnie ubiegać się o licencję wspólnotową. Wydaje się zatem, że intencją przepisu o właściwości organu było umożliwienie jednoczesnego ubiegania się o zezwolenie i o licencję, a tym samym możliwość złożenia jednocześnie dwóch wniosków – zarówno o zezwolenie, jak i o licencję – bezpośrednio do głównego inspektora transportu drogowego. Ten skutek może jednak nie zostać osiągnięty, ponieważ sam przepis określający właściwość organu nie gwarantuje całej dalszej procedury postępowania. W dalszym ciągu formalnym warunkiem do uzyskania licencji wspólnotowej będzie wcześniejsze posiadanie zezwolenia. Wniosek o wydanie licencji wspólnotowej będzie więc można skutecznie złożyć dopiero po wydaniu zezwolenia.

Stąd pytanie: jak zachowa się główny inspektor transportu drogowego, jeżeli dostanie do rozpatrzenia od razu te dwa wnioski – zarówno wniosek o wydanie licencji, jak i o wydanie zezwolenia? Zgodnie z odpowiednimi przepisami kodeksu postępowania administracyjnego powinien on wezwać przedsiębiorcę do usunięcia wniosków formalnych w przypadku wniosku o licencję wspólnotową i przedstawienia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika. W naszej opinii sam przepis o właściwości jest nieadekwatny, nie oddaje intencji ustawodawcy i może być niewystarczający. Dziękuję.

*(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Jaka zatem jest propozycja poprawki, bo na razie to jest pytanie?)*

To na razie jest pytanie. Propozycja poprawki musiałaby zakładać stworzenie odpowiedniej procedury, która pozwalałaby rozpatrzyć dwa takie wnioski. Merytoryczny kształt takiej poprawki musiałby wynikać również z sugestii rządu. Dziękuję.

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Panie Dyrektorze, proszę o odpowiedź na tę wątpliwość.

**Dyrektor  
Departamentu Transportu Drogowego  
w Ministerstwie Transportu,  
Budownictwa i Gospodarki Morskiej  
Andrzej Bogdanowicz:**

Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, Szanowni Państwo, zmierzaliśmy do zachowania takiej właściwości organów, jaka jest obecnie, czyli transport krajowy – starosta, a transport międzynarodowy – główny inspektor. Próbowaliśmy pogodzić ten stan prawny z tym, co wynika z prawa unijnego, czyli z obowiązkiem uzyskania

zezwolenia przez wszystkich przewoźników. W związku z tym kwestie dotyczące obsługi przewoźników krajowych pozostawiliśmy u starosty, a po to, żeby przewoźnik wykonując ten transport międzynarodowy, mógł spełnić wymóg formalny posiadania zezwolenia i będąc obsługiwany przez głównego inspektora, nie musiał udawać się do starosty po odpowiednie dokumenty, przypisaliśmy to zadanie i tę właściwość także do głównego inspektora. W naszej ocenie sam podział kompetencji jest jak najbardziej właściwy.

Co do postępowania organów, to, jak myślę, w sprawach do rozstrzygnięcia będziemy kierowali się chociażby kodeksem postępowania administracyjnego, gdzie wymóg formalny uzyskania zezwolenia powinien być traktowany jako rozstrzygnięcie zagadnienia wstępnego – wniosek ten powinien być rozpatrywany jako pierwszy, przed wnioskiem o wydanie licencji.

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Jak rozumiem, nie było tu propozycji poprawki. Panie Legislatorze, proszę o następną uwagę.

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

Uwaga trzecia dotyczy wątpliwości związanych ze zgodnością wprowadzanych do ustawy rozwiązań z przepisami odpowiedniego rozporządzenia unijnego. Tej samej wątpliwości dotyczą także uwagi czwarta i piąta.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Wszystkie te uwagi dotyczą przepisów wprowadzających zasady spełnienia wymogu dobrej reputacji przewoźnika drogowego.

Uwaga trzecia dotyczy art. 7d ust. 1 ustawy o transporcie drogowym w nowym brzmieniu. Zgodnie z tym przepisem utrata dobrej reputacji może nastąpić między innymi w wyniku orzeczenia co najmniej dwóch wykonalnych decyzji administracyjnych lub co najmniej dwóch prawomocnych kar grzywny, tymczasem zgodnie z odpowiednimi przepisami rozporządzenia unijnego utrata dobrej reputacji następuje z uwagi na poważne naruszenie przepisów, czyli zgodnie z prawem unijnym decyduje kryterium jakościowe, a nie kryterium ilościowe. Dziękuję.

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Panie Ministrze, tu też jest pytanie, powiedziałbym, pozapoprawkowe.

**Dyrektor  
Departamentu Transportu Drogowego  
w Ministerstwie Transportu,  
Budownictwa i Gospodarki Morskiej  
Andrzej Bogdanowicz:**

Intensywnie pracowaliśmy, Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, ze stroną społeczną nad przepisem ujętym art. 7d, mając aprobatę Komisji Infrastruktury w Sejmie. Chodziło o to, żeby te przepisy, które wynikają z rozporządzenia nr 1071, uczynić przepisami jak najbar-

dziej przyjaznymi na gruncie prawa polskiego. Stąd może pojawiać się wątpliwość, że są one łagodniejsze niż prawo europejskie, ale prosimy, żeby tak to pozostało. Wierzmy, że nie będzie to przedmiotem ani zaskarżenia, ani dociekania organów Komisji Europejskiej czy trybunałów.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Dziękuję, Panie Dyrektorze.  
Prosiłbym, żeby w takim razie przejść do uwagi szóstej.

**Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Szymon Giderewicz:**

Uwagi czwarta i piąta w zasadzie też dotyczą wątpliwości co do zgodności z prawem Unii Europejskiej, ale w innych aspektach. Tu również nie ma propozycji poprawek, które...

*(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Tak, tak i, jak rozumiem, odpowiedź dotyczyła tych trzech uwag.)*

Wszystkie nasze krajowe rozwiązania można ocenić jako łagodniejsze niż rozwiązania unijne.

*(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Czyli jest to odpowiedź na dezyderaty ze strony społecznej. Proszę, Panie Mecenasie, przejść do uwagi szóstej.)*

Uwaga szósta dotyczy odesłania w art. 11 ust. 2. Przepis ten stanowi, że organ udzielający zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydaje wypisy z tego zezwolenia. Organ ten określony jest przez odesłanie do art. 7 ust. 2 pkt 1. Nasze pytanie brzmi: czy również tu powinno nastąpić odesłanie do art. 7 ust. 2 pkt 1?

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Panie Dyrektorze?

**Dyrektor  
Departamentu Transportu Drogowego  
w Ministerstwie Transportu,  
Budownictwa i Gospodarki Morskiej  
Andrzej Bogdanowicz:**

Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, Szanowni Państwo, takiego odesłania nie przewidywaliśmy z tego względu, że nasze przedłożenie nie zakłada wydawania wypisów z zezwolenia przez głównego inspektora. On wyda licencję dla takiego przewoźnika, a docelowo, żeby dokumenty się nie dublowały, wyda wypisy z licencji.

*(Brak nagrania)*

**Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Szymon Giderewicz:**

...Propozycja poprawki technicznolegislacyjnej.  
*(Brak nagrania)*

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Przepraszam. Czy jest zgoda na poprawkę techniczno-legislacyjną ujętą w uwadze siódmej?

**Dyrektor  
Departamentu Transportu Drogowego  
w Ministerstwie Transportu,  
Budownictwa i Gospodarki Morskiej  
Andrzej Bogdanowicz:**

Tak.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Jest zgoda, dobrze.  
Przechodzimy do uwagi ósmej.

**Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Szymon Giderewicz:**

Tu również chodzi o technicznolegislacyjną korektę odesłania.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Panie Dyrektorze?

**Dyrektor  
Departamentu Transportu Drogowego  
w Ministerstwie Transportu,  
Budownictwa i Gospodarki Morskiej  
Andrzej Bogdanowicz:**

Zgoda.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Zgoda buduje.  
Uwaga dziewiąta.

**Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Szymon Giderewicz:**

Uwaga dziewiąta dotyczy art. 13 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym. Naszym zdaniem wskazana jest tu zmiana poprawiająca odesłanie. Propozycja poprawki ujęta w opinii zakłada, że wymagania związane z zezwoleniem na wykonanie zawodu przewoźnika drogowego zawarte są w art. 5, a nie w art. 5a ustawy.

Propozycja poprawki w przypadku licencji wspólnotowej odsyła do wymagań wskazanych w art. 5a ust. 2, czyli obowiązku wcześniejszego posiadania zezwolenia, a w przypadku pozostałych licencji również do licencji objętej wymaganiami wynikającymi z art. 5c ust. 2. Brzmienie tej propozycji poprawki w wyniku roboczych kontaktów z ministerstwem było wielokrotnie modyfikowane. Brzmienie, które uwzględni również intencję projektodawców co do treści tego przepisu, jest inne niż zawarte w... Czy mógłbym je w tej chwili odczytać, Panie Przewodniczący?

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

To nowe brzmienie jest uzgodnione z ministerstwem? Skoro tak, to proszę o staranne jego odczytanie. Będzie to nowa wersja uwagi dziewiątej, jak gdyby uwaga „9a”. Tak? Proszę bardzo.

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Tak, może być, wersja „9<sup>1</sup>”.

**Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym  
w Kancelarii Senatu Szymon Giderewicz:**

W art. 1 w pkt 11, w art. 13 w ust. 2. we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „lub licencji” zastępuje się wyrazami „licencji wspólnotowej lub licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1 pkt 1 lub 2, lub ust. 2”. W części wspólnej wyliczenia użyte po raz pierwszy wyrazy „art. 5a” zastępuje się wyrazami „art. 5 ust. 2”, a wyrazy „art. 5a ust. 1 lub art. 5c ust. 1” zastępuje się wyrazami „art. 5a lub art. 5c ust. 1 lub 2”.

W propozycji poprawki, oddając intencję ustawodawcy, zakłada się, że możliwe jest przeniesienie uprawnień z zezwolenia i wszystkich licencji z wyjątkiem licencji taksówkowej.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Pan dyrektor się zgadza?

Wszyscy słyszeli zaproponowane brzmienie tej poprawki?

Uwaga dziesiąta, proszę.

**Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym  
w Kancelarii Senatu Szymon Giderewicz:**

Uwaga dziesiąta dotyczy przepisu upoważniającego do wydania rozporządzenia. Jeżeli intencją ustawodawcy było wprowadzenie zabezpieczeń przed fałszowaniem jedynie w przypadku licencji wspólnotowej, to wskazana jest zmiana korygująca wytyczną. Jeżeli zabezpieczenia te mają dotyczyć także licencji innej niż wspólnotowa, to zmiana jest tu bezzasadna.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Panie Dyrektorze, jaka była intencja?

**Dyrektor  
Departamentu Transportu Drogowego  
w Ministerstwie Transportu,  
Budownictwa i Gospodarki Morskiej  
Andrzej Bogdanowicz:**

Intencja jest taka, że w przypadku licencji wspólnotowej, której wzór określony jest w prawie unijnym, musimy określić jedynie poziom zabezpieczeń i sposób zabezpieczeń. Pozostałe dokumenty nie mogą zostać bez zabezpieczeń, tak że, jak się wydaje, sformułowanie jest tu prawidłowe.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Czyli opinia co do poprawki jest negatywna. Tak?)

Tak.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Uwaga jedenasta, proszę.

**Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym  
w Kancelarii Senatu Szymon Giderewicz:**

W naszej opinii jest to propozycja poprawki o charakterze technicznolegislacyjnym, ale zdanie ministerstwa może być odmienne.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Panie Dyrektorze, czy jest coś więcej poza techniką legislacji?

**Dyrektor  
Departamentu Transportu Drogowego  
w Ministerstwie Transportu,  
Budownictwa i Gospodarki Morskiej  
Andrzej Bogdanowicz:**

Pamiętam, że na poprzednim posiedzeniu komisji to zanegowaliśmy, więc teraz... Proponowana poprawka jedenaście jest niezasadna.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Uwaga dwunasta.

**Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym  
w Kancelarii Senatu Szymon Giderewicz:**

Propozycja poprawki technicznolegislacyjnej...

(Brak nagrania)

**Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym  
w Kancelarii Senatu Szymon Giderewicz:**

Rozpatrywana dziś ustawa wprowadza zmiany w przepisach dotyczących zasad uzyskiwania certyfikatu kompetencji zawodowych, ale pozostawia poza materią ustawową szczegółowe zasady i tryb przeprowadzania egzaminu warunkującego uzyskanie tego certyfikatu. W naszej opinii należy postulować rozszerzenie przepisów ustawowych w tym zakresie. Zgodnie z art. 37 ust. 4 warunki i tryb przeprowadzania egzaminu określa regulamin opracowany przez jednostkę wskazaną przez ministra właściwego do spraw transportu, tymczasem w regulaminie tym mogą znaleźć się takie rozwiązania, które powinny być rozwiązaniami o charakterze ustawowym. Stąd postulat o rozszerzenie przepisów ustawowych w tym zakresie.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Panie Dyrektorze?

**Dyrektor  
Departamentu Transportu Drogowego  
w Ministerstwie Transportu,  
Budownictwa i Gospodarki Morskiej  
Andrzej Bogdanowicz:**

Oczywiście większość przepisów dotyczących wprowadzenia egzaminu na certyfikat kompetencji zawodowych wynika bezpośrednio z rozporządzenia nr 1071. Pozostałe przepisy, które będą miały charakter, powiedziałbym, quasi-trybowy... W przedłożeniu przewidzieliśmy, że znajdują się one w rozporządzeniu, które na gruncie prawa polskiego ma określić tę nieuregulowaną prawem unijnym materię. Prosimy o pozostawienie tego zapisu w tym kształcie, ponieważ chcieliśmy, żeby system egzaminowania jak najmniej zmienił się w stosunku do obecnego.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Tu zresztą nie było propozycji poprawki. Chodziło tylko o, nazwijmy to, pogłębienie zawartości ustawy.

Proszę bardzo, uwaga czternasta.

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

Tu również nie ma propozycji poprawki. Zgodnie z dodawanym art. 47a ustawy o transporcie drogowym zadania organów jednostek samorządu terytorialnego wskazane w tym przepisie są wykonywane jako zadania własne. Przepis ten nie jest objęty materią wynikającą z konieczności wykonania przepisów prawa Unii Europejskiej. Uzasadnienie do projektu ustawy nie pozwala poznać intencji ustawodawcy co do potrzeby wprowadzenia takiego rozwiązania. Stąd pytanie do ustawodawcy, do projektodawców: jaką wartość normatywną ma ten przepis, a w szczególności czy nie zmienia się zasady finansowania jednostek samorządu terytorialnego w tym zakresie, skoro zadania te zostały określone jako zadania własne?

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

To jest takie pytanie komentarz...

**Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Bogdanowicz:**

Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, jeżeli nie wiadomo, o co chodzi, to najczęściej chodzi o pieniądze. Jeżeli ustawa jednoznacznie rozstrzyga, że jest to zadanie własne, to oznacza, że opłaty pobrane przez organy jednostek samorządu terytorialnego będą ich dochodami. Minister finansów sugerował takie rozstrzygnięcie podczas prac rządowych po to, żeby było to jasne, żeby potem nie było żadnych problemów z przepływami finansowymi i finansowaniem tych zadań.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Rozumiem. Dziękuję.

Uwaga piętnasta.

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

Proponowana tu poprawka ma charakter techniczno-legislacyjny i jednoznacznie oddaje intencję zmiany.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Panie Dyrektorze...

(Brak nagrania)

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

...Szesnasta.

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

Poprawka redakcyjna.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Panie Dyrektorze, czy...

**Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Bogdanowicz:**

Tak, zgoda.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Uwaga siedemnasta.

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

Ostatnią grupę uwag zawartych w opinii biura stanowią uwagi dotyczące przepisów przejściowych. Uwaga siedemnasta dotyczy art. 4 ust. 1 rozpatrywanej dziś ustawy. Naszym zdaniem zasadna jest korekta odesłania w tym przepisie tak, aby przepis ten odsyłał nie do warunków uzyskania licencji wspólnotowej, ale do warunków uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. I to jest propozycja... Uwaga ta została poparta propozycją poprawki, ale w trakcie roboczych kontaktów z ministerstwem uzgodniliśmy zasadność wprowadzenia poprawki o trochę innym kształcie. Czy mógłbym ją teraz odczytać?

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Proszę. Niech to będzie uwaga „17a” czy „17<sup>1</sup>”.)

W art. 4 w ust. 1 wyrazy „art. 5a lub art. 5c” zastępuje się wyrazami „art. 5 ust. 2 lub art. 5c ust. 1 lub 2”. Wyraz „licencja” zastępuje się wyrazami „licencję, o której mowa w art. 5b ust. 1 pkt 1 lub 2 lub ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą”.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Pan dyrektor podtrzymuje to robocze uzgodnienie, tak?

**Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Bogdanowicz:**

Tak.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Proszę dalej.



### **Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Szymon Giderewicz:**

Uwaga osiemnasta dotyczy zasadności użytego w art. 5 ust. 1 odesłania do art. 5 ust. 1 ustawy. Propozycja poprawki również w tym przypadku została wypracowana już po przedstawieniu opinii, a jej brzmienie byłoby następujące. W art. 5 w ust. 1 wyrazy „dokumentu, o którym mowa w art. 5 ust. 1” zastępuje się wyrazami „zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji, o których mowa w art. 4 ust. 1”. W ust. 2 wyrazy „licencji wspólnotowej” zastępuje się wyrazami „licencji wspólnotowej, o której mowa w art. 4 ust. 2”.

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Panie Dyrektorze, czy jest zgoda?

### **Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Bogdanowicz:**

Tak.

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Proszę bardzo, proszę o przedstawienie się.

### **Dyrektor Biura Prawnego w Ogólnopolskim Związku Pracodawców Transportu Drogowego Maciej Wroński:**

Maciej Wroński, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, dyrektor Biura Prawnego.

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie!

W piśmie z dnia 12 marca 2013 r. pozwoliliśmy sobie zwrócić uwagę pana przewodniczącego i szanownej komisji na pewne zagadnienia związane z art. 5, który jest przepisem przejściowym, a który powinien kompleksowo uregulować sytuację przedsiębiorców posiadających uprawnienia przewozowe w dniu wejścia w życie omawianej dziś ustawy. W naszej ocenie przepis ten nie do końca rozwiązuje wszystkie pojawiające się tu problemy.

Pierwsza kwestia – a jest to sprawa najważniejsza – dotyczy tego, że nie do końca zachowane są prawa nabyte, które przedsiębiorcy swego czasu nabyli. Dotyczy to głównie tych uprawnień przewozowych, które zostały nabyte przed wejściem do Unii Europejskiej, kiedy przedsiębiorcy najpierw za koncesje, a później za licencje wydawane na okres pięćdziesięciu lat płacili kwoty od kilkunastu do nawet kilkuset tysięcy złotych. To były konkretne, bardzo duże jak na tamte czasy pieniądze. Zresztą dzisiaj również te kwoty robią wrażenie.

Druga kwestia również jest związana z tym, że przepisy zawarte w art. 5 nie do końca wszystko załatwiają. Dam przykład. Jeżeli przedsiębiorca wykonujący transport krajowy ma licencję, która będzie ważna jeszcze dwadzieścia lub trzydzieści lat, a przepis nic nie mówi o tym, co się dzieje, kiedy wystąpi on o dodatkowy wypis z tej licencji... No

trudno przypuszczać, że po dwudziestu latach organ będzie jeszcze miał druki do tych licencji, które do tej pory były w obiegu prawnym. Zresztą ocena tylko i wyłącznie sytuacji finansowej przewoźnika też wydaje się nie do końca... Skoro zgodnie z rozporządzeniem nr 1071 ocena dotycząca spełnienia warunków ma następować co pięć lat, to także i to trzeba dosyć szczegółowo uregulować.

Jest jeszcze inna kwestia. Czytając art. 5, można zadać sobie następujące pytanie. Skoro ustawa wymaga od przewoźnika, żeby posiadał zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, a tu jest tylko taki enigmatyczny zapis, że licencja dotychczasowa uprawnia, to... Czy taki przewoźnik spełnia wymagania nie tylko naszej ustawy, ale głównie rozporządzenia nr 1071, które niejako działa samoistnie? Aby w jakiś sposób odpowiedzieć na to pytanie, proponujemy postawienie kropki nad „i”, czyli albo stwierdzenie, że dotychczasową licencję traktuje się jako dokument równoważny z zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, co od razu ma takie konsekwencje, że wszystkie pozostałe przepisy z rozporządzenia nr 1071 stosuje się wprost, albo... Można wprowadzić przepis, który... Żeby uznać przewoźnika za spełniającego wymagania i zgodnie z ustawą, i z rozporządzeniem nr 1071. My optujemy za pierwszym wariantem.

Pozwoliliśmy sobie złożyć, jak się wydaje, w miarę kompleksową propozycję dotyczącą art. 5. Mówię „jak się wydaje”, bo było to pisane tak na szybko. No ale chyba poruszyliśmy większość tematów i przedstawiliśmy kompleksowe rozwiązania we wszystkich mogących się zdarzyć sytuacjach dotyczących zachowania praw nabytych przedsiębiorców i tych kwot, które przewoźnicy kiedyś zapłacili za uprawnienia. To wszystko. Dziękuję.

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Panie Ministrze, czy widział pan to pismo? Ojej, przepraszam, Panie Dyrektorze. (*Wesołość na sali*)

(*Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Bogdanowicz: Tak, widziałem.*)

W takim razie proszę o ustosunkowanie się do tego dokumentu i do wypowiedzi pana...

### **Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Bogdanowicz:**

Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, Szanowni Państwo, jak się jest na finiszu prac legislacyjnych nad jakąś ustawą i ma się postawić tę, jak to powiedział pan Maciej Wroński, kropkę nad „i”, pojawiają się różne wątpliwości. Wątpliwości dotyczące tych pięćdziesięcioletnich uprawnień wydawanych do 2004 r. są także po naszej stronie: czy dochowaliśmy należytej staranności w tym obszarze?

Co nami kierowało, że przedłożenie rządowe było takie a nie inne? Przede wszystkim nie chcieliśmy powodować nerwowości u przedsiębiorców, że próbujemy w jakikolwiek sposób wzruszyć uprawnienia wydane na pięćdziesiąt

lat i poniesione z tego tytułu koszty. Nie chcemy w żaden sposób tych przedsiębiorców zweryfikować. W domyśle – nie chcemy ich tych uprawnień pozbawić ani skrócić... Ponieważ prawo unijne, jeżeli chodzi o licencje, przewiduje maksymalny czas ich obowiązywania na dziesięć lat, można powiedzieć, że mamy z tym zagadnieniem kłopoty zarówno na gruncie prawa krajowego, jak i kłopoty z tłumaczeniem organom europejskim, dlaczego w Polsce jeszcze funkcjonują takie licencje. Ale generalnie nie chcielibyśmy na razie w żaden sposób tego wzruszać, żeby nie powodować nerwowości.

Sprawa wypisów jest w naszej ocenie rozstrzygnięta w art. 5 ust. 3. W przypadku, gdy przedsiębiorca złoży wniosek o wydanie dodatkowego wypisu z licencji na krajowy lub międzynarodowy transport, taki wypis zostanie po sprawdzeniu wyłącznie zdolności finansowej.

Największa wątpliwość – o tym również powiedział pan Maciej Wroński – dotyczy tego, czy nie pojawią się zastrzeżenia, że licencja pięćdziesięcioletnia nie wyczerpuje wymogu z rozporządzenia nr 1071 w zakresie posiadania zezwolenia. Chodzi o to, że nie ma tu postawionego znaku równości ani nie wymusza się na tych przedsiębiorcach zgłoszenia się do organu po taki dokument. Taka wątpliwość się pojawia. Gdyby pojawiła się selektywna poprawka dotycząca jedynie tego obszaru, żeby już nie naruszać całej konstrukcji art. 4 lub art. 5, jaki wypracowaliśmy na posiedzeniach komisji, to...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Bylibyśmy skłonni poprzeć taką selektywną poprawkę.

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Pan senator Jurcewicz. Proszę bardzo.

### **Senator Stanisław Jurcewicz:**

Panie Dyrektorze, wobec tego... Myślę, że działając w tak błyskawiczny sposób, można by taką selektywność zepsuć, proponuję więc – jest debata – aby na debatę wspólnie przygotować odpowiednią poprawkę i ją zgłosić. Moim zdaniem wtedy można będzie naprawę selektywnie...

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Czyli proponowana poprawka osiemnasta zostaje na razie wycofana, a w czasie debaty plenarnej zostanie ona zgłoszona po dokładnym uzgodnieniu kształtu, na jaki wszystkie strony się zgadzają. Chciałbym na tym zakończyć dyskusję na temat proponowanej poprawki osiemnastej.

Panie Dyrektorze...

### **Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Bogdanowicz:**

Jeżeli pan przewodniczący i Wysoka Komisja by się przychylił, to... Ja byłbym jednak za tym, żeby tę poprawkę przyjąć. A sprawę pięćdziesięcioletnich licencji uregulować w ramach odrębnej poprawki, nawet w ramach odrębnego artykułu, ze względu na specyfikę zagadnienia.

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Rozumiem. Czyli w takim razie proponowaną poprawkę osiemnastą byśmy... Stanowisko jest takie: tę propozycję przyjmujemy, a na posiedzeniu plenarnym zostanie zgłoszona uzgodniona kolejna poprawka.

Panie Mecenasiu, uwaga dziewiętnasta.

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

### **Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Szymon Giderewicz:**

Ta uwaga również dotyczy przepisów przejściowych. Naszym zdaniem przepisy opiniowanej ustawy, przepisy przejściowe, nie obejmują swoim zakresem licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówką, w związku z czym należy postulować wprowadzenie odpowiednich przepisów przejściowych. Takie przepisy przejściowe zostały wypracowane w trakcie roboczych kontaktów z ministerstwem. Zmiana polegałaby na dodaniu w art. 4 po ust. 2 ust. 3 w brzmieniu: „w przypadku, gdy przedsiębiorca złożył przed dniem wejścia w życie ustawy wniosek o przedłużenie uprawnień przewozowych wynikających z licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówką, właściwy organ po sprawdzeniu spełnienia przez przedsiębiorcę wymogów, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1 w brzmieniu nadanej niniejszą ustawą, wydaje licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką”.

Propozycja poprawki dotyczy także dodania po ust. 2... W art. 5 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu: „licencja na wykonywanie transportu drogowego taksówką uprawnia do wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką do czasu upływu terminu jej ważności lub wydania licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką, o której mowa w art. 4 ust. 3”.

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Panie Dyrektorze, jak rozumiem, jest zgoda na takie...

### **Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Bogdanowicz:**

Z mojej strony jest pełne poparcie dla tego sformułowania.

### **Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Szymon Giderewicz:**

Przy okazji formułowania tych przepisów... Wydaje się, że w ramach odrębnej poprawki powinno nastąpić doprecyzowanie brzmienia art. 6 ust. 1 i art. 15 ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym. W art. 6 ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia powinno brzmieć: „licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką udziela się przedsiębiorcy, jeżeli”. A art. 15 ust. 1

pkt 3 ustawy powinien brzmieć: „jeśli posiadacz licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką samowolnie zmienia wskazania urządzeń pomiarowo-kontrolnych zainstalowanych w pojeździe”. Są to uwagi zmierniejsze do ujednolicenia terminologii w ustawie.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Panie Dyrektorze?

**Dyrektor  
Departamentu Transportu Drogowego  
w Ministerstwie Transportu,  
Budownictwa i Gospodarki Morskiej  
Andrzej Bogdanowicz:**

Tak, w pełni się zgadzamy z tą uwagą.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Czyli to w zasadzie jest dalszy ciąg poprawki, powiedzmy, 19a. Tak? Tak można to traktować.

*(Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Bogdanowicz: Osiemnastej właściwie.)*

Proszę państwa, w sumie było dziewiętnaście uwag, ale sytuacja w przypadku poszczególnych uwag jest zróżnicowana – niektórym uwagom nie towarzyszyły propozycje poprawek. Chcę teraz przypomnieć te propozycje poprawek, które uzyskały akceptację. W przypadku jednej propozycji mamy sytuację specjalną.

Jest tak: propozycje siódma, ósma... To zostało zmienione. Propozycja dziewiąta została odczytana. Te propozycje komisja może wносить jako propozycje poprawek. Dalej. Propozycje poprawek piętnastej i szesnastej są takie jak w dokumencie. A trzy pozostające propozycje poprawek, czyli siedemnasta, osiemnasta i dziewiętnasta... One zostały rozbudowane – pan legislator je odczytał. Mam wrażenie, że... Oczywiście poza tą propozycją poprawki 18a, o której mówił pan Wroński...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

A, przepraszam. Tak, jeszcze opuściłem propozycję poprawki dwunastej. Przepraszam bardzo. Prowadziłem buchalterię, ale dwunastą opuściłem.

Mam wrażenie, że wszystkie proponowane poprawki, poza osiemnastą, która będzie przedmiotem osobnego postępowania, zmierzają do doprecyzowania, mają charakter technicznolegislacyjny i, jeżeli państwo pozwolą, ja przejmę te poprawki. Jeszcze raz je wymienię, żeby nie było błędów: siódma, ósma, dziewiąta zmieniona, dwunasta, piętnasta, szesnasta, siedemnasta, osiemnasta i dziewiętnasta zmieniona. Te poprawki, jako technicznolegislacyjne, zgłaszam.

Czy jest zgoda, Wysoka Komisjo? Czy ktoś jeszcze chciałby się wypowiedzieć w tej kwestii? Skoro nie, to czy jest zgoda na to, żebyśmy te poprawki przegłosowali łącznie?

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Nie ma sprzeciwu, zatem przegłosujemy nad tymi poprawkami łącznie.

Kto jest za tymi poprawkami? (10)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (1)

Jeden senator wstrzymał się od głosu.

Proszę państwa, niezależnie od tego, co jeszcze zostanie wniesione...

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Kto jest za przyjęciem ustawy wraz z poprawkami? (9)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (2)

Dwóch senatorów wstrzymało się od głosu.

Przyjęliśmy poprawki i przyjęliśmy ustawę.

Czy pan senator Owczarek zechce... To jest sytuacja standardowa. I teraz... Przepraszam, jeszcze panowie chcieliby... Jeśli chodzi o nasze zobowiązanie, to po pana wypowiedzi... Chodzi o przygotowanie poprawki, która zostanie zgłoszona na posiedzeniu plenarnym. Myślę, że pan senator Owczarek będzie łaskaw zgłosić tę poprawkę. On jest naszym specjalistą od drogownictwa, to jest mocny człowiek w Komisji Gospodarki Narodowej.

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Proszę, pan Wroński, a potem jeszcze... Proszę bardzo.

**Dyrektor Biura Prawnego  
w Ogólnopolskim Związku  
Pracodawców Transportu Drogowego  
Maciej Wroński:**

Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, pragniemy zwrócić uwagę na jeszcze dwie kwestie. Pierwsza sprawa to *vacatio legis*. Ustawa zawiera trzydziestodniowe *vacatio legis* – po trzydziestu dniach od dnia wejścia ustawy w życie starostwa mają wydawać zezwolenia. Zadaję więc pytanie, czy... Trzeba przyjąć akty wykonawcze i nawet jeżeli będą one procedowane przez jeden dzień, a następnie przyjęte, to istnieje pewien tryb zamówień, który... Nawet jeżeli będą to maksymalnie uproszczone zamówienia, to nie ma żadnej możliwości, żeby przedsiębiorca, który zgłosi się do starostwa po odpowiedni dokument... Nie ma takiej możliwości, żeby on go dostał po trzydziestu dniach. Naszym zdaniem minimalny okres – a to i tak może być za krótko, bo znając życie, znając realia... Potrzebne jest co najmniej dziewięćdziesiąt dni i występowaliśmy do szanownej komisji o to, żeby przyjąć taki okres *vacatio legis*. To jest pierwsza kwestia.

Druga kwestia, która narodziła się jeszcze podczas analizowania tej... Z dosyć dużym przerażeniem zauważyliśmy, że nie został tu określony wybór producenta blankietów, dokumentów dla starostw. Szanowni Państwo, mamy około czterystu starostw. Prawda? Nie mamy... W rozporządzeniu zostanie określony tylko sam wzór tego dokumentu, a różne istotne elementy zostaną niedookreślone, bo nigdy nie da się w rozporządzeniu określić dokumentu, że tak powiem, jeden do jednego. Może być czterysta różnych dokumentów, które... I moglibyśmy powiedzieć: nasza chata z kraja – to jest problem organów kontrolnych. Niemniej nauczonym pewnym doświadczeniem zawodowym chcielibyśmy... Kiedy we wczesnych latach dziewięćdziesiątych nie było jeszcze jednolitej produkcji praw jazdy, zdarzało się, że organy kontroli zatrzymując kierowców, twierdziły, że dane

prawo jazdy jest fałszywe, bo jakiś element różnił się od... Nie chcielibyśmy, żeby na skutek tego, że jest jakaś luka w ustawie – dokument jest jeden, a producentów może być czterystu – nasi przewoźnicy mieli kłopoty ze strony organów kontroli. Jest to dosyć duża obawa. Naszym zdaniem wyboru producenta powinien dokonywać główny inspektor transportu drogowego – on i tak zamawia dla siebie pewne dokumenty, więc niech te dokumenty będą jednolite w skali kraju. Dziękuję.

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Panie Dyrektorze, proszę o ustosunkowanie się do tych uwag: vacatio legis i blankiety dokumentów...

### **Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Bogdanowicz:**

Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, Szanowni Państwo, jeśli chodzi o vacatio legis, to krótkie, trzydziestodniowe vacatio legis, które znalazło się w przedłożeniu rządowym, podyktowane było naciskami ze strony Komisji Europejskiej odnośnie do potrzeby implementacji dyrektywy oraz wdrożenia do polskiego porządku prawnego wspomnianych trzech rozporządzeń.

Gdyby Wysoka Komisja zgodziła się przyjąć taką poprawkę albo pozytywnie ją zaopiniować na posiedzeniu plenarnym, to oczywiście stronie rządowej byłoby w tym czasie zdecydowanie łatwiej chociażby wydać przepisy wykonawcze. Ale i tak już procedujemy nad odpowiednimi projektami.

Sprawa wyboru producenta blankietów jest sprawą ważną, ale niezwykle trudną, ponieważ jeżeli wskażemy jeden organ, którym byłby główny inspektor... To jest bardzo trafna propozycja z tego względu, że obecnie główny inspektor wybiera dla siebie takie druki, ale jeżeli weźmiemy pod uwagę to, że nawet dziewięćdziesięciodniowe vacatio legis nie pozwoli przeprowadzić postępowania zgodnie z prawem zamówień publicznych na wyszacowany wolumen zezwoleń dla czterystu starostw, to... Musi on zostać określony jako wartość przedmiotu zamówienia, a zamówienie to będzie miało wartość kilkuset tysięcy albo nawet miliona złotych i będzie przetargiem europejskim. Samo ogłoszenie – czterdzieści dni, składanie ofert – trzydzieści, więc główny inspektor dostanie zadanie, którego nie wykona w okresie vacatio legis, nie mówiąc już o tym, żeby...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Tak, mogą być problemy.

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Jeżeli chodzi o te dwa punkty, to propozycję przedłożenia vacatio legis złożymy jako propozycję Senatowi, a nie rządowi. Rząd wtedy będzie, powiedziałbym, kryty przed Komisją Europejską. Możemy to zgłosić jako poprawkę na posiedzeniu plenarnym. Prosiłbym pana senatora Owczarka o przygotowanie... Tak?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Już przegłosowaliśmy. Przegłosowaliśmy już ustawę. Przepraszam, bo właściwie panowie zabrali głos już po głosowaniach.

Jak rozumiem, jeszcze pan chciałby zabrać głos. Proszę.

### **Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Piotr Mikiel:**

Dziękuję bardzo. Piotr Mikiel, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, wicedyrektor Departamentu Transportu.

Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, chciałbym odnieść się do jednej z uwag zawartych w opinii Biura Legislacyjnego. Chodzi o uwagę piątą, a zwłaszcza o ostatni akapit, gdzie stwierdza się, że wprowadzenie zamkniętej listy kryteriów decydujących o nieproporcjonalności orzeczenia utraty dobrej reputacji może też budzić wątpliwości wobec brzmienia art. 6 ust. 2a akapit drugi rozporządzenia nr 1071, zgodnie z którym ustala się, czy utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalną reakcję w określonym przypadku i danych okolicznościach, a każde takie ustalenie musi być należycie umotywowane i uzasadnione. Wydaje się zatem racjonalne, aby w tym przypadku tę wątpliwość usunąć i we wprowadzeniu do art. 7d ust. 4 we wstępie do wyliczenia po wyrazie „ustalono” dodać wyrazy „w szczególności” po to, żeby katalog ten był otwarty, a nie zamknięty. Dziękuję bardzo.

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

To znowu jest propozycja... Przepraszam, wcześniej zadałem pytanie, czy ktoś chce zabrać głos, panowie się nie zgłosili, więc... Być może trzeba było jeszcze minutę czy dwie poczekać.

Panie Dyrektorze, co do meritum... Bo możemy to zgłosić podczas...

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Może być „w szczególności”?

### **Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Bogdanowicz:**

Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, Szanowni Państwo, ta propozycja poprawki jest ciekawa i można by ją było przyjąć, gdyby szanowna komisja podjęła taką decyzję, ale jest też niezręczna, jeżeli chodzi o procedowanie, ponieważ odstąpiliśmy od ruszania przepisów, co do których – a to jest właśnie art. 7d – wątpliwości zgłaszało Biuro Legislacyjne. Tak że pozostawiając tamtą materię nienaruszoną, zmieniać jeden z tych przepisów... Dajmy może szansę ustawie w tym kształcie, a jeśli za jakiś czas będzie się źle działo, to nie będziemy się uchylali przed tym, żeby pracując nad kolejnymi zmianami tej ustawy, uwzględnić w naszych pracach taką poprawkę czy takie przedłożenie.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

A co pan legislator sądzi na ten temat? Panie Szymonie, proszę.

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

Na pewno propozycja ta wychodzi naprzeciw uwagom Biura Legislacyjnego, ale, jak rozumiem, ze względów formalnych zakończyliśmy już rozpatrywanie ustawy...

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Nie, nie. Chodzi o to, co można ewentualnie zgłosić na posiedzeniu plenarnym.)

Oczywiście na posiedzeniu plenarnym taką poprawkę można zgłosić.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

A zatem, proszę państwa, idąc na rękę wszystkim tu zgromadzonym, jeszcze raz... Przyjęliśmy ustawę z poprawkami. Są jeszcze trzy poprawki, które ewentualnie mogą zostać zgłoszone na posiedzeniu plenarnym. Pierwsza dotyczy, co jest oczywiste, *vacatio legis*, druga – problemu związanego z przedłużaniem licencji, a trzecia – dodania wyrazów „w szczególności”.

Pan senator Michalski chciałby jeszcze coś rzec. Proszę.

**Senator Jan Michalski:**

Mam pytanie formalne do pana dyrektora w kwestii pojawiających się wątpliwości co do kształtu tego druku: czy w rozporządzeniu ministerstwo nie może określić jednolitego kształtu?

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Jednolity kształt pewnie byłby określony, tylko, jak zrozumiałem, chodzi o producenta. Tak?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

**Dyrektor  
Departamentu Transportu Drogowego  
w Ministerstwie Transportu,  
Budownictwa i Gospodarki Morskiej  
Andrzej Bogdanowicz:**

Jest stosowne upoważnienie do wydania rozporządzenia, gdzie zostanie określony szczegółowy wzór. Wierzę, że w tym rozporządzeniu doprecyzujemy go na tyle szczegółowo, że nie będzie się on różnił od....

(Wypowiedź poza mikrofonem)

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Proszę państwa, jak rozumiem, wszystkie sprawy zostały załatwione. Czeka nas jeszcze drobna praca przed posiedzeniem plenarnym. Dziękuję wszystkim państwu. Zamykam posiedzenie komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 52)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii