



SENAT RP

# ZAPIS STENOGRAFICZNY

---

---

---

**Posiedzenie**  
Komisji Gospodarki Narodowej (221.)  
w dniu 11 marca 2015 r.

VIII kadencja

---

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykszolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 r. (druk senacki nr 847, druki sejmowe nr 2935 i 3180).
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk senacki nr 845, druki sejmowe nr 3110 i 3182).

(Początek posiedzenia o godzinie 13 minut 00)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Marek Ziółkowski)

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej. Posiedzenie poświęcone jest dwóm punktom.

Punkt pierwszy to rozpatrzenie ustawy o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie itd., itd.

Rozumiem, że pan Konrad Marciniak reprezentuje... A, nie. Witam serdecznie. Zaraz, zaraz. Czy pani minister się wpisała?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Rozumiem, że ja panią minister powitam dopiero przy drugim punkcie. Czyli rybołówstwo też podlega...

(Głos z sali: Nie, nie...)

Aha, dobrze, myślałem, że pani będzie przy drugim punkcie.

Przepraszam bardzo.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

W takim razie witam panią Dorotę Pyć.

Pan mecenas jest, kworum komisji jest, nawet kworum plus dwa, więc wszystko jest w porządku.

Pani Minister, proszę przedstawić tę konwencję.

### **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:**

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo Gospodarki Narodowej! Szanowni Państwo!

Dziękuję za zaproszenie na dzisiejsze posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej w sprawie rozpatrzenia ustawy o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich.

Na wstępie chciałabym zaprezentować krótką informację o samej konwencji i o jej celach, następnie omówić wpływ ratyfikacji na polski system prawny, później przejść do skutków społeczno-gospodarczych związanych z ratyfikacją, a na koniec zarekomendować szanownym państwu przyjęcie projektu ustawy.

Szanowni Państwo, konwencja STCW-F i jej cele. Jest to konwencja o wymaganiach w zakresie wykształcenia, wydawania świadectw i pełnienia wacht dla załóg statków

rybackich, przyjęta 7 lipca 1995 r. podczas międzynarodowej konferencji w Londynie, trwającej od 26 czerwca do 7 lipca 1995 r., w której wzięli udział przedstawiciele siedemdziesięciu czterech rządów państw, w tym dwudziestu dwóch państw członkowskich Unii Europejskiej. Konwencja STCW-F weszła w życie 29 września 2012 r. na mocy artykułu konwencji, który stanowi, że jej wejście w życie następuje dwanaście miesięcy po dniu, kiedy podpisze ją co najmniej piętnaście państw. Ten warunek został spełniony 29 września 2011 r.

Konwencja STCW-F jest pierwszym prawnie wiążącym instrumentem ustanawiającym na poziomie globalnym jednolite standardy wykształcenia oraz certyfikacji załóg statków rybackich o długości powyżej 24 m. Celem konwencji STCW-F jest zapewnienie odpowiedniego poziomu kwalifikacji, potwierdzonego świadectwem kompetencji i sprawności do wykonywania zawodu, zgodnie z przeprowadzonymi badaniami lekarskimi załóg statków rybackich. Zgodnie z wymaganiami konwencji członkowie załóg statków rybackich muszą posiadać podstawową wiedzę w określonych dziedzinach i odbyć praktykę na statku rybackim w określonym minimalnym wymiarze czasu. Celem konwencji jest także stworzenie i utrzymanie równych szans w sektorze rybołówstwa przez wspieranie kształcenia zawodowego.

Postanowienia konwencji STCW-F obowiązują w odniesieniu do statków rybackich o długości co najmniej 24 m oraz o mocy napędu głównego co najmniej 750 kW. Dotyczą one szyprow, oficerów, oficerów mechaników oraz radiooperatorów. W konwencji określono minimalne wymagania, których państwa zobowiązane są przestrzegać, a które mogą podwyższyć zgodnie z własną polityką szkolenia kadr morskich.

Szanowni Państwo, jaki będzie wpływ ratyfikacji tej konwencji na polski system prawny? Konwencja STCW-F pozostaje w ścisłym związku z ustawą o bezpieczeństwie morskim i nie wymaga wprowadzenia zmian do treści tej ustawy. Postanowienia konwencji STCW-F zostały już implementowane do polskiego porządku prawnego, wyprzedzając proces ratyfikacji, i znajdują swoje odzwierciedlenie w trzech aktach normatywnych: w rozporządzeniu ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich; w rozporządzeniu ministra infrastruktury i rozwoju w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w rybołówstwie morskim, to jest rozporządzenie z 2014 r.; w rozporządzeniu, również z 2014 r., mini-

stra infrastruktury i rozwoju w sprawie audytów morskich jednostek edukacyjnych. Te trzy wymienione przeze mnie rozporządzenia w stosunku do poprzednio obowiązującego stanu prawnego wprowadziły odpowiednie modyfikacje, które umożliwiają załogom statków rybackich odbywanie szkoleń, zdawanie egzaminów oraz otrzymywanie dyplomów zgodnie z postanowieniami konwencji STCW-F. W związku z tym ratyfikacja tej konwencji nie spowoduje konieczności zmian w polskim porządku prawnym.

Przechodząc do kolejnego punktu, do skutków społeczno-gospodarczych związanych z ratyfikacją konwencji, pragnę wskazać, że ratyfikacja konwencji STCW-F zapewni wysoki poziom bezpieczeństwa żeglugi, a w szczególności bezpieczeństwa statków rybackich i pracujących na nich rybaków oraz umożliwi harmonizację polskiego systemu szkolenia i certyfikowania marynarzy pracujących na statkach rybackich z systemem uchwalonym przez Międzynarodową Organizację Morską w 1995 r. i obowiązującym od dnia wejścia w życie konwencji STCW-F, czyli od 2012 r.

Ratyfikacja konwencji w zakresie osób fizycznych dotyczy członków załóg statków rybackich, to jest około trzech tysięcy osób, które posiadają świadectwa lub dyplomy w zakresie rybołówstwa morskiego wydane przez polską administrację morską. Umożliwi polskim rybakom pracę u armatorów polskich i zagranicznych dzięki uzyskaniu dyplomów morskich zgodnych z konwencją STCW-F, uprawniających do pełnienia odpowiednich funkcji na statkach rybackich o długości powyżej 24 m. Oprócz zmian w treściach programów szkoleń, kandydaci do zajmowania stanowisk na statkach rybackich nie odczują różnicy w sposobie ubiegania się o dokumenty kwalifikacyjne. W celu uzyskania dokumentów w dalszym ciągu będą się oni musieli wykazać odbyciem odpowiedniego szkolenia oraz wymaganym stażem pływania na statku rybackim.

Konwencja STCW-F w zakresie osób prawnych dotyczy morskich jednostek edukacyjnych, które realizują programy szkoleń zgodnie z konwencją dla członków załóg statków rybackich ubiegających się o uzyskanie wspomnianych przeze mnie dyplomów kwalifikacyjnych. Możliwość uzyskania kwalifikacji rybackich o zasięgu międzynarodowym w oparciu o nowoczesne programy szkoleniowe będzie miała pozytywny wpływ zarówno na funkcjonowanie morskich jednostek edukacyjnych, jak i na poprawę bezpieczeństwa, a także na poprawę konkurencyjności polskich rybaków na międzynarodowym rynku pracy.

Administracja morska stosować będzie nowe wzory dokumentów, co jest bardzo istotne, wydawane według nowych wymogów. W związku z tym, że dokumenty kwalifikacyjne nie są drukowane na wcześniej zakupionych blankietach, nie przewiduje się zwiększenia kosztów dla administracji.

Szanowni Państwo, chciałabym rekomendować szanownej komisji przyjęcie przedmiotowej ustawy o ratyfikacji konwencji STCW-F. Argumentem przemawiającym za tym jest chociażby zgodność konwencji STCW-F z polityką morską Rzeczypospolitej Polskiej. Stanowić będzie dobry krok w kierunku dostosowania do zachodzących zmian w gospodarce morskiej w Europie i na świecie. Poza tym ratyfikacja konwencji STCW-F ułatwi współpracę z innymi

państwami w zakresie realizowania standardów i zaleconych metod postępowania w sprawach szkolenia i certyfikacji załóg statków rybackich. Oczywiście nie można też zapomnieć o bardzo ważnym aspekcie, aspekcie społecznym, o grupie około trzech tysięcy osób, które będą miały ułatwiony dostęp do pracy u armatorów polskich i zagranicznych dzięki możliwości uzyskania dyplomów morskich uprawniających do pełnienia odpowiednich funkcji na statkach rybackich o długości powyżej 24 m. Dziękuję za uwagę.

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Dziękuję, Pani Minister.

Panie Mecenasie, uwagi będą krótkie, tak?

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

Tak.

Ustawa ratyfikacyjna nie budzi zastrzeżeń legislacyjnych. Dziękuję bardzo.

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Tak mi się wydawało.

Ja mam pytanie do pani minister. Dlaczego tak długo trwał proces podpisywania tej konwencji? W 1995 r. były ustalenia, wydawały się oczywiste, a w 2011 r. podpisało dopiero piętnaście państw. Jakie to państwa? Czy Panama, Liberia i inne takie miłe państwa, z dużymi tonażami, też to podpisały? Jak to wygląda? Tak króciutko. Strasznie się to ślimaczyło.

### **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:**

Dziękuję bardzo.

To jest bardzo ciekawe pytanie. W procedurze zawierania umów międzynarodowych to nic dziwnego, że okres pomiędzy parafowaniem i podpisaniem a ostatecznym wejściem w życie, oczywiście zgodnie z tym, co wynika z klauzuli wejścia w życie zawartej w prawie każdej dużej konwencji międzynarodowej... Nie jest to nic dziwnego. Tu jest rzeczywiście blisko dwadzieścia lat, tak możemy powiedzieć. Od 1995 r. zbierała się ta liczba piętnastu państw, która wypełniła nam klauzulę wejścia w życie. Nastąpiło to w 2011 r. Ale takie sytuacje przy umowach międzynarodowych mają miejsce. Być może miał na to wpływ fakt, że państwa bardzo długo zastanawiały się, ze względu na sam przedmiot regulacji, czyli kwestie kwalifikacji i certyfikowania załóg statków rybackich. Chodzi tu o rybaków, o załogi statków rybackich. Takich uregulowań o charakterze globalnym, powszechnym w prawie międzynarodowym dotychczas nie było. Czyli pod tym względem to jest, można powiedzieć, nowa regulacja.

A jeżeli chodzi o status ratyfikacji tej konwencji, to na liście mamy takie państwa jak: Kanada, Kongo, Dania, Litwa, Łotwa, Maroko, Norwegia, Federacja Rosyjska,

Hiszpania, Ukraina. Takie państwa tworzą tę grupę. Ostatnie państwo z tej grupy piętnastu państw, czyli piętnaste, to było Palau. Ono zaważyło o tym, że konwencja weszła w życie na świecie...

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: A my którzy będziemy?)

Będziemy siedemnastym państwem.

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Dobrze. Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze pytania do pani minister?

Pan senator Zaborowski, proszę bardzo.

### **Senator Roman Zaborowski:**

W zasadzie to takie dosyć proste pytanie. Powiedziała pani minister, że jeżeli chodzi o nasze unormowania prawne, to one już dawno odpowiadają zapisom konwencji. Ja przeczytałem w uzasadnieniu, że nawet są bardziej rygorystyczne. A pytanie jest takie. Pobrzmiewało, że kiedy przystąpimy do konwencji, to nasi rybacy będą musieli okazać certyfikaty, ale będą mieli łatwiejszy dostęp do pracy na globalnym rynku. Pytanie: dotychczas nie mieli z tego powodu, że nie jesteśmy...

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Mieli, ale trudniejszy.)

No właśnie. Chciałem się dowiedzieć. Mieli trudniejszy.

I może jeszcze takie pytanie: a co by było, gdybyśmy nie podpisali tej konwencji? Może na to łatwiej odpowiedzieć.

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Pani Minister, proszę bardzo.

### **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:**

To znaczy, na to pytanie najprościej jest odpowiedzieć, podając fakty. Tutaj chodzi o to, że jeżeli rybak ma certyfikat, który jest uznawany na poziomie międzynarodowym, globalnie, który jest certyfikatem wynikającym z postanowień konwencji STCW-F, to nie będzie już żadnej wątpliwości co do tego, że jego poziom kwalifikacji jest na najwyższym światowym poziomie. W związku z tym to jest argument za tym, żeby nie mieć wątpliwości co do kwalifikacji takiej osoby. Po prostu wchodzimy do certyfikacji międzynarodowej, globalnej, wchodząc do systemu konwencyjnego. Zresztą nie tylko ten system konwencyjny to przewiduje. Certyfikaty, które tak naprawdę są ustanowione na poziomie powszechnym, globalnym i uznawane przez państwa na świecie w zasadzie są odpowiedzią na wszelkie wątpliwości. A to jest, jakkolwiek by było, System Narodów Zjednoczonych. Konwencja została opracowana pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej, która jest wyspecjalizowaną agendą Narodów Zjednoczonych, czyli to jest najwyższy z możliwych powszechnych systemów prawnych na świecie.

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Dziękuję bardzo.

Rozumiem, że nie ma innych pytań.

Proszę państwa, w takim razie ja oczywiście przejmuję wniosek o to, żebyśmy przyjęli ustawę.

I chcę zadać pytanie: kto z panów senatorów jest za przyjęciem tej ustawy bez poprawek? (4)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (3)

Proszę państwa, jeżeli chodzi o te wszystkie sprawy rybackie, to zwykle Kazimierz Kleina... Ale pan senator Zaborowski jest mu bliski geograficznie, więc myślę... Morze i pomorze nas łączy.

Panie Senatorze?

(Senator Roman Zaborowski: Tak.)

To proponuję, żeby sprawozdawcą był pan senator Zaborowski.

Pani Minister, dziękuję bardzo. Już nas pani opuszcza, tak? Jakich zostawia pani dyrektorów z MłiR?

### **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:**

Jeżeli można, będę obecna także na drugiej części posiedzenia.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Aha, dobrze. Bo ja myślałem, że pani właśnie...)

Zgodnie z prośbą pana ministra Rynasiewicza.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: No właśnie. Ale alfabetycznie pani go wyprzedza, więc wszystko się zgadza.)

Tak. Dziękuję bardzo.

### **Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Dobrze, w takim razie ten punkt kończymy.

Dziękuję za obecność.

Przechodzimy do drugiego punktu naszego porządku: rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy... Znowu mamy zmianę tej samej ustawy! Ja nie wiem, to...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

O, Kaziu, straciłeś sprawozdanie. Przepraszam, Panie Senatorze.

Ja mam wstępne pytanie: dlaczego my na każdym posiedzeniu Senatu nowelizujemy ustawę – Prawo o ruchu drogowym?

(Głos z sali: Takie hobby.)

To jest wyraźnie takie hobby drogowe.

Ale chciałbym zadać pytanie, którego przy pierwszym punkcie nie zadałem, czy są jacyś lobbyści w rozumieniu ustawy. Rozumiem, że nie ma.

W takim razie pani minister. Albo sceduje to pani na pana dyrektora.

Proszę bardzo o przedstawienie treści ustawy.

**Dyrektor Departamentu  
Transportu Drogowego  
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju  
Łukasz Twardowski:**

Dzień dobry, Panie Przewodniczący. Dzień dobry państwu.

Ustawa, nad którą państwo procedują, nowelizuje ustawę – Prawo o ruchu drogowym. Pan przewodniczący zadał pytanie, dlaczego tak często procedujemy nad tą ustawą. Może ze względu na to, że ona tak dużo spraw reguluje. Być może wyłączenie pewnych regulacji z ustawy – Prawo o ruchu drogowym zmniejszyłoby liczbę nowelizacji tej ustawy. Niestety liczba regulacji, które obejmuje ustawa – Prawo o ruchu drogowym, jest duża i liczba nowelizacji podejmowanych przez Komisję Europejską czy też Unię Europejską w tym zakresie też jest duża. Stąd też, prawdopodobnie, tak często zdarzają się nowelizacje tej ustawy.

Tak się też stało z nowelizacją, która jest przedmiotem dzisiejszego posiedzenia. Ta nowelizacja to jest implementacja przepisów dyrektywy wykonawczej, zmieniającej dyrektywę odnoszącą się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa. Zmieniły się przepisy dyrektywy, został nałożony na państwa członkowskie obowiązek implementacji tych przepisów. Ta ustawa właśnie wychodzi naprzeciw obowiązkowi nałożonemu przez dyrektywę.

Przyjęte przez nas rozwiązania, jakkolwiek być może są dyskusyjne, to jednocześnie są w pełni zgodne z tym, co zaleca dyrektywa i co dyrektywa daje państwom członkowskim jako dyspozycję do wykonania. Taka jest geneza tego projektu.

*(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Czyli na przykład zamiast 150 cm 135 cm, tak?)*

Taką dyspozycję daje dyrektywa.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Panie Mecenasie, proszę o opinię legislacyjną. Rozumiem, że są pewne uwagi. Chciałbym też prosić rząd o wyrażanie stanowiska po każdej uwadze.

Proszę bardzo, Panie Macieju.

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

Dziękuję bardzo.

W opinii Biura Legislacyjnego szczegółowo są przedstawione trzy uwagi. Pokrótkę je omówię.

Pierwsza kwestia dotyczy art. 39 ust. 2 ustawy. Jest to przepis, który określa obowiązek korzystania z pasów bezpieczeństwa między innymi w stosunku do dzieci. Przepis ten stanowi, że obowiązek korzystania z pasów bezpieczeństwa nie będzie dotyczył dzieci poniżej trzech lat przewożonych autobusem. Problem z tym przepisem jest taki, że w innych ustępach tego samego przepisu ustawodawca posługuje się kategoryzacją pojazdów, która znajduje się w załączniku do ustawy. Definicja autobusu rozumianego jako pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż dziewięciu osób włącznie z kierowcą różni się od definicji pojazdu kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>. One są bar-

dzo zbliżone, ale jednak to są różne definicje. W związku z tym może się pojawić wątpliwość co do zakresu obowiązku korzystania z pasów oraz obowiązku korzystania z fotelików ochronnych dla dzieci w stosunku do obydwu kategorii.

Dlatego proponujemy, aby w tym samym przepisie posługiwać się tą samą kategorią i zamiast określeniem „autobus” posługiwać się określeniem „pojazd kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>”.

Kolejna kwestia dotyczy art. 45 ust. 2 pkt 5...

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

To ja od razu zadam pytanie. Jakie jest stanowisko ministerstwa co do tej uwagi?

Pani minister, czy pan dyrektor? Autobus czy pojazd kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>.

**Dyrektor Departamentu  
Transportu Drogowego  
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju  
Łukasz Twardowski:**

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Uwaga Biura Legislacyjnego jest zasadna. Chodzi o to, żeby już ujednoczyć definicję autobusu. Przyjmujemy uwagę, że powinno tu być określenie „M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>”, gdyż dwie definicje homologacyjne M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub> to jest właśnie autobus.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Dziękuję. Dobrze, że nie M<sub>6</sub>, bo by mi się wtedy kojarzyło z Bondem.

*(Wesołość na sali)*

Proszę bardzo.

Panie Mecenasie, uwaga druga.

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

Kolejna kwestia dotyczy art. 45 ust. 2 pkt 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Jest to przepis, który określa zakazy w ruchu drogowym i któremu odpowiada sankcja zawarta w kodeksie wykroczeń. Przepis ten wymaga korekty, ponieważ przez to, że użyto w nim niewłaściwych spójników, wprowadza on w błąd i sugeruje, że każdy pojazd musi być wyposażony w pasy bezpieczeństwa i fotelik dla dziecka, a ponadto w inne urządzenie przytrzymujące dla dzieci. Podczas gdy, wydaje się, intencją ustawodawcy było, aby wymagania dotyczyły pojazdu wyposażonego w pasy bezpieczeństwa oraz fotelik lub inne urządzenie przytrzymujące dla dzieci. Ponieważ przepis ten ma charakter sankcyjny, ponieważ jest hipotezą normy sankcyjnej, powinien być możliwie precyzyjny. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Pewnie rząd się zgadza.

**Dyrektor Departamentu  
Transportu Drogowego  
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju  
Łukasz Twardowski:**

Panie Przewodniczący, generalnie uwaga Biura Legislacyjnego jest słuszna. Taka konstrukcja przepisu może powodować wątpliwości interpretacyjne. Ale sformułowanie, które zostało zaproponowane przez Biuro Legislacyjne, też budzi pewne obiekcje. Propozycja Biura Legislacyjnego jest taka, żeby zapisać „niewyposażonym w pasy bezpieczeństwa oraz fotelik bezpieczeństwa dla dzieci lub inne urządzenie przytrzymujące”. Może to budzić obiekcje takiej natury, że muszą być pasy bezpieczeństwa i fotelik lub inne urządzenie przytrzymujące, a przy innym urządzeniu przytrzymującym już nie musi być pasów bezpieczeństwa. Intencją jest to, żeby zawsze były pasy bezpieczeństwa.

Propozycja jest taka, żeby zapisać „niewyposażonym w pasy bezpieczeństwa i fotelik dla dziecka lub w pasy bezpieczeństwa i inne urządzenie przytrzymujące dla dziecka”. Chodzi o to, żeby te pasy bezpieczeństwa zapisać dwa razy, bo one są obligatoryjne w każdym przypadku.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Ja się z tym zgadzam, bo w matematyce, jak wiadomo, są pewne funkcje. Na przykład mnożenie jest silniejsze od dodawania itd. A z „oraz” i „lub” to tak do końca nie wiadomo, co się bierze w nawias, co jest silniejsze.

W związku z tym sądzę, że to, Panie Mecenasiu, jest zupełnie czytelne. Prawda?

(*Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:* Tak, to wtedy będzie maksymalnie czytelne.)

Nie wiadomo bowiem, co jest silniejsze, „oraz” czy „lub”, i co się wtedy łączy.

Dobrze. Czyli po tej modyfikacji, jak rozumiem, poprawka uzyskała poparcie rządu.

I trzecia uwaga, proszę.

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

Ta kwestia jest konsekwencją zmiany terminologicznej, którą przeprowadzono tą nowelizacją. Dotychczas w ustawie – Prawo o ruchu drogowym oraz w innych aktach rangi podustawowej funkcjonuje określenie „fotelik ochronny lub inne urządzenie do przewożenia dzieci”. A w tej chwili będzie ono zastąpione określeniem „fotelik bezpieczeństwa dla dziecka lub inne urządzenie przytrzymujące dla dzieci”.

Co prawda dotychczasowe określenie funkcjonuje poza ustawą – Prawo o ruchu drogowym tylko w rozporządzeniach, ale jedno z tych rozporządzeń, to jest rozporządzenie prezesa Rady Ministrów w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń. Tam w załączniku, który określa wysokości mandatu za przewożenie dziecka w pojeździe bez fotelika, używa się tej starej terminologii.

W związku z tym proponujemy, żeby dać przepis przejściowy, który przesądzi. Sprawa może być oczywista, ale może też budzić wątpliwości. Przepis może też mieć taki aspekt praktyczny, że nikomu nie przyjdzie do głowy, że trzeba wymienić foteliki w związku z tym, że doszło tylko do zmiany terminologicznej.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Przedstawiciel rządu, jak rozumiem, kiwa głową aprobująco, tak?

**Dyrektor Departamentu  
Transportu Drogowego  
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju  
Łukasz Twardowski:**

Tak.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Proszę państwa, mamy zatem trzy propozycje i ja je wszystkie przejmuję.

I teraz pierwsze pytanie: czy ktoś chciałby się jeszcze w tej sprawie wypowiedzieć?

Mogę powiedzieć, że dostaliśmy pismo od instytucji produkującej foteliki dla dzieci, która uważa, iż to, że dzieci od 135 cm w górę mogą jeździć tylko w pasach, a nie w fotelikach, naraża je i jest groźne. Ale traktujemy to jako głos w dyskusji, taki bardziej lobbystyczny. Dlatego przechodzę nad tym do porządku dziennego.

Czy ktoś jeszcze chciałby się wypowiedzieć?

Panie Mecenasiu.

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

Przepraszam jest jeszcze jedna kwestia. Nie ma jej w opinii, bo nie było wiele czasu. Chciałbym zwrócić uwagę na jedną rzecz, taką terminologiczną. Na stronie 2...

(*Przewodniczący Marek Ziółkowski:* Teraz jest konsultacja z ministerstwem.)

To jest w dodawanym do art. 139 ust. 3b, który brzmi: „Zezwala się na przewożenie w pojeździe kategorii” wymienionych „na tylnym siedzeniu pojazdu, dziecka mającego co najmniej 135 cm wzrostu przytrzymywanego za pomocą pasów bezpieczeństwa w przypadkach, kiedy ze względu na masę i wzrost dziecka nie jest możliwe zapewnienie fotelika bezpieczeństwa”.

My proponowalibyśmy wykreślić fragment „i wzrost”, ponieważ to słowo już się pojawia. Chodzi tylko o masę. Wtedy to byłoby precyzyjne, bo teraz przepis w tym zakresie wzajemnie się wyklucza.

(*Przewodniczący Marek Ziółkowski:* Tak, tak, zresztą...)

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

(*Przewodniczący Marek Ziółkowski:* Tak, bo te dwa kryteria się na siebie...)

Bo kryterium wzrostu jest wcześniej, te minimum 135 cm wzrostu.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Czyli to byłaby poprawka czwarta, którą rząd też akceptuje. Tak?

Proszę państwa, czyli mamy trzy poprawki, w tym jedna zmodyfikowana, i czwarta dodana.

Pan senator Iwan chciałby zadać pytanie.

Proszę bardzo.

**Senator Stanisław Iwan:**

To znaczy tak, ja bym się chciał upewnić, jak to jest. Są ludzie dorośli, a niskiego wzrostu. W związku z tym jak się ma sprawa z człowiekiem, który ma 149 cm, powiedzmy, i trzydzieści siedem lat? Czy on ma jeździć w foteliku, czy może jeździć bez fotelika?

*(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Teraz już nie, teraz bez fotelika. Powyżej 135 cm...)*

Nie, nie. Jak ma powyżej 135 cm, ale się nie mieści, to się go zapina.

Jak z tym jest? Mnie to nurtuje. Przypominam sobie małego rycerza albo inne postacie. W związku z tym proszę mi powiedzieć, jak ta sprawa jest uregulowana.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

**Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Łukasz Twardowski:**

Osoba powyżej osiemnastego roku życia nie ma obowiązku stosowania fotelików dla dzieci ani urządzeń przytrzymujących. Jeżeli ktoś ukończy osiemnasty rok życia, a jest niskiego wzrostu, poniżej 150 cm, nie będzie musiał jeździć w foteliku.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

To zwróćmy uwagę na to, że mamy trzy kryteria – wiek, masę i wzrost.

**Senator Stanisław Iwan:**

Ale ja właśnie tak prowokacyjnie pytam, bo zastanawiam się, czy te osiemnaście lat to nie jest za dużo. Czy to musi być osiemnaście lat? Nie może być piętnaście? Bo jakoś tak wydaje mi się, że młody człowiek lat siedemnaście i pół, niskiego wzrostu może się czuć nieco dyskryminowany w tym foteliku. Mam takie wątpliwości.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Panie Senatorze, to nie było przedmiotem przedłożenia, które do nas dotarło. Jakbyśmy próbowali coś tutaj zrobić, to chyba byśmy wykroczyli poza zakres. Ale to niezależnie od tego pytania, prawda?

Proszę.

**Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Łukasz Twardowski:**

Znaczy, Panie Przewodniczący, można by było dywagować na ten temat, czy wiek określać niżej, czy wyżej i które kryterium wieku przyjąć. Osiemnasty rok życia to jest taki wiek, kiedy człowiek uzyskuje pełną zdolność do czynności prawnych i może w pełni odpowiadać za swoje czyny. On podejmie decyzję, czy będzie jeździł na podkładce, czy nie będzie jeździł na podkładce, czy zastosuje sobie jakąkolwiek poduszkę, czy jej nie zastosuje. Jeżeli będzie mu wygodniej, to będzie mógł zastosować taką podkładkę. Do osiemnastego roku życia decyzje w jego imieniu podejmuje ktoś inny. I ten, kto podejmuje tę decyzję w jego imieniu, musi być przeświadczony o tym, że dba o bezpieczeństwo tego człowieka, którego będzie przewoził. Stąd ten wiek osiemnastu lat.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze jakieś uwagi?

Pan senator Dobkowski.

Proszę, Senatorze.

**Senator Wiesław Dobkowski:**

Dziękuję.

Ja się zastanawiam, czy nie powinno być takiego przepisu, że jak ktoś ma niski wiek i na przykład ma pas na szyi...

*(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Niski wzrost czy wiek?)*

Niski wzrost. Ten pas może, powiedzmy, uszkodzić mu kręgi szyjne, jak się zapnie. Czy na przykład nie powinien mieć obowiązku siedzenia na podkładce. Nie wiem, jak to w ogóle jest. Czy można taki przepis...

*(Głos z sali: Poduszkę sobie podłóż.)*

Chodzi o to, żeby jego zobowiązać do tego, żeby miał tę poduszkę. Chodzi o to, żeby się nie uszkodził w razie jakiejś stłuczki. Dziękuję.

**Przewodniczący Marek Ziółkowski:**

To jest właściwie uwaga wykraczająca...

Czy chcieliby państwo ją skomentować?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Dobrze.

Nie, ja rozumiem. Rzeczywiście życie jest dosyć bogate, że tak powiem, w różne przypadki.

Proszę państwa, pytanie, czy możemy te cztery poprawki przegłosować łącznie. Zgadza się panowie? Bo to są raczej takie czyszcząco-legislacyjne poprawki.

Wysoka Komisjo, kto jest za przyjęciem poprawek, które przejmuję i zgłaszam? (10)

A, senator Kleina też. Dobrze.



Dziękuję.  
Kto jest przeciw? (0)  
Jednogłośnie.  
W takim razie nie zadam pytania, kto się wstrzymał od głosu, jeśli Ignacy Grodecki dobrze policzył.  
I rozumiem, że.....  
(*Głos z sali*: Nie, jeszcze całość.)  
Aha, przepraszam, ustawa wraz z czterema poprawkami. Przepraszam bardzo.  
Kto jest za ustawą wraz z czterema poprawkami? (7)  
Dziękuję bardzo.  
Kto jest przeciw? (0)

I rozumiem, że trzech senatorów wstrzymało się od głosu, tak?  
(*Głos z sali*: Tak.)  
Dziękuję bardzo.  
W ten sposób przyjęliśmy...  
To pan senator Owczarek – stały sprawozdawca, zatrudniany zawsze do wszelkich spraw dotyczących ruchu drogowym – będzie sprawozdawcą.  
Dziękuję bardzo. Dziękuję, Pani Minister.  
(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć*: Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący. Wszystkiego dobrego.)

(*Koniec posiedzenia o godzinie 13 minut 31*)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii