



SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Posiedzenie
Komisji Samorządu Terytorialnego
i Administracji Państwowej (**245.**)
w dniu 10 czerwca 2015 r.

VIII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie wskazanych przez Prezesa Najwyższej Izby Kontroli wniosków de lege ferenda zawartych w wynikach kontroli Najwyższej Izby Kontroli „Regulowanie stanu prawnego nieruchomości zajętych pod drogi gminne”.
2. Rozpatrzenie wskazanych przez Prezesa Najwyższej Izby Kontroli wniosków de lege ferenda zawartych w wynikach kontroli Najwyższej Izby Kontroli „Instalowanie i wykorzystanie przez Inspekcję Transportu Drogowego stacjonarnych i mobilnych urządzeń do pomiaru i rejestracji wykroczeń drogowych”.
3. Rozpatrzenie wskazanych przez Prezesa Najwyższej Izby Kontroli wniosków de lege ferenda zawartych w wynikach kontroli Najwyższej Izby Kontroli „Organizacja ruchu na drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich”.

(Początek posiedzenia o godzinie 17 minut 06)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Janusz Sepiol)

Przewodniczący Janusz Sepiol:

Dzień dobry państwu.

Przepraszam za spóźnienie. Jeszcze trwa równoległe posiedzenie komisji finansów.

Otwieram dwieście czterdzieste piąte posiedzenie Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej.

W porządku obrad są dzisiaj trzy punkty. Punkt pierwszy: rozpatrzenie wskazanych przez Prezesa Najwyższej Izby Kontroli wniosków de lege ferenda zawartych w wynikach kontroli Najwyższej Izby Kontroli „Regulowanie stanu prawnego nieruchomości zajętych pod drogi gminne”; punkt drugi: rozpatrzenie wniosków z wyników kontroli „Instalowanie i wykorzystanie przez Inspekcję Transportu Drogowego stacjonarnych i mobilnych urządzeń do pomiaru i rejestracji wykroczeń drogowych” oraz punkt trzeci: rozpatrzenie wniosków wynikających z kontroli Najwyższej Izby Kontroli „Organizacja ruchu na drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich”.

Witam gości, którzy przybyli na nasze posiedzenie: pana Dariusza Łubiana, wicedyrektora w Departamencie Administracji Publicznej – witamy – panią Bożenę Nowaszczuk, doradczynię prawną w Departamencie Administracji Publicznej w NIK.

To pani?

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

A, dobrze, witam.

Witam również pana Zbigniewa Wrone, dyrektora Departamentu Prawnego i Orzecznictwa Kontrolnego w NIK; pana Łukasza Garbienia, który jest doradcą prawnym w Departamencie Prawnym i Orzecznictwa Kontrolnego – dzień dobry – panią Jadwigę Makowską, także NIK, doradczynię prawną w Departamencie Prawnym i Orzecznictwa Kontrolnego; panią Katarzynę Gozdan-Wojciechowską, doradczynię prawną w Departamencie Prawnym i Orzecznictwa Kontrolnego; pana Tomasza Szczęsnego, doradcę ekonomicznego w Departamencie Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego; pana Tomasza Sordyla, wicedyrektora w Departamencie Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego; pana Pawła Gibułę, doradcę ekonomicznego w Departamencie Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

(*Głos z sali: Jeszcze nie ma.*)

O, przepraszam, rozpedziłem się.

Ale pan Radosław Matusik, główny specjalista w Departamencie Zarządzania Drogami i Mostami w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad się podpisał.

(*Główny Specjalista w Departamencie Zarządzania Drogami i Mostami w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Radosław Matusik: Dzień dobry.*)

Dzień dobry.

A, ta strona, dobrze.

Pan Michał Woźniak, też generalna dyrekcja, specjalista w Departamencie Przygotowania Inwestycji; i pan Piotr Sieradzki, główny specjalista do spraw legislacji w Biurze Prawnym GDDKiA; pan Paweł Długołęcki, główny specjalista w Departamencie Porządku Publicznego w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych; pan Robert Kania, ekspert Biura Prewencji i Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji i pan Paweł Olszewski... Nie widzę pana Pawła Olszewskiego. A nie, tu jest taki podpis, że przechodzi przez dwie rubryki. Pan Sławomir Lewandowski, zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju; pan Marcin Flieger, dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego oraz pani Renata Bronowska, od nas, główna legislatorka w Biurze Legislacyjnym i pan Maciej Telec, główny legislator w Biurze Legislacyjnym.

Dobrze, prezentacja została zakończona, wobec tego prosiłbym o zreferowanie wniosków, które wynikają z pierwszych kontroli, czyli zawartych w „Regulowaniu stanu prawnego nieruchomości zajętych pod drogi gminne”. Rozumiem, że najpierw będzie informacja ze strony NIK, a potem komentarz naszego Biura Legislacyjnego.

Czy ktoś z państwa jest gotów zabrać głos?

Bardzo proszę.

Wicedyrektor w Departamencie Administracji Publicznej w Najwyższej Izbie Kontroli Dariusz Łubian:

Dariusz Łubian, wicedyrektor Departamentu Administracji Publicznej.

Szanowni Państwo!

W drugiej połowie 2013 r. przeprowadziliśmy w dwudziestu gminach kontrolę regulowania stanu prawnego nieruchomości zajętych pod drogi gminne. W ramach tej kontroli badaliśmy wydawanie decyzji w sprawie przejęcia nieruchomości pod drogi, badaliśmy prowadzenie ewiden-

cji tych nieruchomości, regulowanie stanu prawnego tych nieruchomości w księgach wieczystych, a także kwestie dotyczące wydawania decyzji o ustaleniu odszkodowania za przejęte nieruchomości i kwestie wypłaty odszkodowań dla byłych właścicieli. Sprawy te, jak państwo zapewne wiecie, są przedmiotem wielu skarg obywateli.

Kontrola NIK wykazała, że właściciele działek, które są objęte tymi postępowaniami wywłaszczeniowymi i odszkodowawczymi, na wypłatę odszkodowań muszą czekać zwykle co najmniej kilka miesięcy, a często wiele lat, w skrajnych przypadkach to było cztery lata i dziesięć lat. Jeżeli chodzi o przyczynę tego stanu rzeczy, to w wielu przypadkach ta długotrwałość tych postępowań wynikała z niewłaściwego działania urzędników, z niedostatku środków na odszkodowania, ale jedną z tych przyczyn była także złożoność przepisów regulujących te postępowania w sprawie odszkodowań.

Problem długotrwałości postępowań w sprawach ustalenia i wypłaty odszkodowań za działki zajęte pod drogi w szczególności dotyczy nieruchomości przejętych na podstawie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, zwanej potocznie specustawą drogową. Przepis art. 12 ust. 4b tej ustawy zobowiązuje organ do wydania decyzji o ustaleniu odszkodowania w terminie trzydziestu dni od uprawomocnienia się decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Sprawy dotyczące ustalenia odszkodowania należą do szczególnie skomplikowanych i na to także zwracali uwagę w wyjaśnieniach starostowie, którzy byli pytani o to przez NIK. W praktyce dotrzymanie tego trzydziestodniowego terminu na wydanie decyzji ustalającej wysokość odszkodowania jest niemożliwe. Dlaczego tak jest? Ponieważ wydanie tej decyzji wiąże się z koniecznością przeprowadzenia szeregu czynności poprzedzających właśnie ustalenie wysokości odszkodowań, a w szczególności ustalenie zakresu podmiotowego, to jest kręgu właścicieli: komu to odszkodowanie się należy, komu przysługuje prawo własności – czasem to jest wiele osób albo niekoniecznie ta osoba, która jest wskazana jako właściciel. Konieczne jest też wyłonienie rzeczoznawcy majątkowego i do tego jest potrzebne postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego. Kolejną czynnością, która musi być wykonana, jest powierzenie rzeczoznawcy zadania sporządzenia konkretnej opinii dotyczącej danej nieruchomości, potem trzeba odebrać ten operat szacunkowy od rzeczoznawcy, sprawdzić, czy on jest w miarę rzetelnie wykonany, i następnie umożliwić stronom zapoznanie się z tą wyceną.

Jeżeli chodzi o ten termin ze specustawy drogowej, ten trzydziestodniowy, to ten termin teoretycznie miał obowiązywać organy do niezwłocznego podjęcia działań na rzecz wydania decyzji o ustaleniu odszkodowania. I ten termin jest trzydziestodniowy, a w praktyce, jak już powiedziałem, trwa to przynajmniej kilka miesięcy, a czasem dłużej. Kolejny termin, z innej ustawy, dotyczący wypłaty odszkodowania, jest czternastodniowy, a w praktyce to też trwa przynajmniej kilkadziesiąt dni lub dłużej.

Jak na to patrzą byli właściciele? Ten termin ze specustawy drogowej z art. 12 ust. 4b pozwala się wstępnie zorientować, ile czasu powinni oczekiwać na otrzymanie tego odszkodowania, czyli najpierw na wydanie decy-

zji, a potem na wypłatę odszkodowania, na realizację tej decyzji. No i właściciele oczekują, że skoro ten termin wydania decyzji jest określony na trzydzieści dni, a potem termin wypłaty odszkodowania na czternaście dni, to że to nastąpi szybko. W praktyce jest to niemożliwe nawet przy starannym działaniu organu, który wydaje decyzję o ustaleniu wysokości odszkodowania. Oczywiście konsekwencją takiego stanu rzeczy jest to, że do sądów administracyjnych trafia wiele skarg na przewlekłość postępowania lub na bezczynność organu. Zresztą Naczelny Sąd Administracyjny także to zauważył w jednym ze swoich orzeczeń, a w szczególności zwrócił uwagę na to, że stosowanie przez organ przepisu z różnych ustaw, i to ustaw ze sobą niespójnych, czyli ze specustawy drogowej, z ustawy o gospodarowaniu nieruchomościami, do których odsyła specustawa drogową, a także ustawy – Prawo zamówień publicznych, powoduje, że w praktyce niemożliwe jest dotrzymanie tego trzydziestodniowego terminu. Oczywiście przekroczenie tych terminów ustawowych budzi niezadowolone byłych właścicieli i to podważa też zaufanie do państwa, do działania państwa.

Chciałbym podkreślić, że zgodnie z zasadą z kodeksu postępowania administracyjnego z art. 8 organy administracji publicznej powinny prowadzić postępowanie w sposób budzący zaufanie do władzy publicznej, a więc do organów państwa. Ale w tej sytuacji, jaka jest, ten termin jest zbyt krótki i dotrzymanie tego terminu jest niemożliwe – oczywiście podważa to zaufanie do funkcjonowania państwa.

Na zakończenie chcę powiedzieć, że biorąc pod uwagę i linię orzeczniczą sądów administracyjnych, i wyniki kontroli NIK, należy rozważyć określenie terminu na wydanie decyzji o ustaleniu wysokości odszkodowania, z uwzględnieniem czasu na podjęcie tych czynności, które wcześniej wymieniłem, w związku z czym naszym zdaniem celowa jest nowelizacja przepisów art. 12 specustawy drogowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Janusz Sepiół:

Dziękuję bardzo.

I taki projekt otrzymaliśmy w załączeniu do tych materiałów.

Czy Biuro Legislacyjne chciałoby skomentować tę propozycję?

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Renata Bronowska:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Biuro Legislacyjne, sugerując się raportem NIK w tej sprawie, zaproponowało termin taki, jaki wynikał z tej informacji, a więc wydłużyło z trzydziestu dni do sześćdziesięciu dni termin na wydanie decyzji ustalającej wysokość odszkodowania w tych sprawach oraz wydłużyło do dziewięćdziesięciu dni termin na wydanie decyzji z ust. 4g w art. 12, to jest w sytuacji, gdy decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nadany został rygor natychmiastowej wykonalności.

Ale chciałabym poruszyć jedną kwestię: nadal pozostaje wątpliwość, biorąc pod uwagę to, o czym pan przed chwileczką mówił, a więc złożoność tego postępowania i terminy wynikające z innych ustaw, czy termin sześćdziesięciodniowy będzie terminem wystarczającym.

Chciałabym również zwrócić uwagę na regulację kodeksu postępowania administracyjnego, w szczególności art. 35 i 36, które co do zasady, po pierwsze, pozwalają na wydłużanie terminów wynikających z przepisów szczególnych, po drugie, mówią o efektywnym czasie postępowania, a więc uwzględniają fakt, że do tych terminów ustawowych nie wlicza się terminów, które są przewidziane na dokonanie innych czynności wynikających z przepisów prawa, jak również opóźnień z winy strony albo z innych przyczyn, niezależnych od organu. Tak więc od strony, powiedziałabym, formalnoprawnej, proceduralnej, te przepisy są wystarczające, aczkolwiek oczywiście pozostaje kwestia pewnego odczucia społecznego i tego, że obywatel rzeczywiście nie jest zadowolony z tego, że bardzo długo musi czekać na wydanie tej decyzji.

Nadal jednak pozostaje wątpliwość, czy zaproponowany termin sześćdziesięciodniowy jest terminem wystarczającym. I to zostawiam już do rozstrzygnięcia Szanownej Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Janusz Sepiół:

Dziękuję bardzo.

No, już z pana wypowiedzi wynikało, że te sześćdziesiąt dni to dalej będzie termin niewystarczający, no bo samo zamówienie publiczne na wyłonienie rzeczoznawcy, przyjęcie jego opinii itd. Mam po prostu wielkie wątpliwości, czy taka ustawa w ogóle ma sens, bo może w papierach będzie się to trochę bardziej zgadzać, ale z punktu widzenia procedury dojścia do kwoty wypłaty nie zmieni się nic. Więc dzisiaj nie mieścimy się w terminie trzydziestodniowym, ustalimy sobie, że będzie termin sześćdziesięciodniowy, może część postępowań się w tym zmieści, ale z punktu widzenia szybkości załatwiania sprawy nie zmienia się nic, więc to jest zabieg czysto biurokratyczny. Ja mam wielkie wątpliwości, czy powinniśmy w tę stronę procedować.

Ale bardzo chętnie wysłuchałbym opinii państwa senatorów w tej sprawie.

Pytanie jest takie: czy jesteśmy gotowi podjąć inicjatywę legislacyjną w kształcie mniej więcej zbliżonym czy takim, jak proponuje Biuro Legislacyjne? Oczekuję państwa opinii. To milczenie wskazuje na to, że nikt z państwa senatorów nie jest gotów poprzeć takiego rozwiązania. Czy tak mam to rozumieć?

W związku z czym przechodzimy do następnego punktu. Ponieważ nikt z komisji nie jest gotowy poprzeć wniosku wskazanego przez prezesa Najwyższej Izby Kontroli, wniosku de lege ferenda zawartego w wynikach kontroli Najwyższej Izby Kontroli „Regulowanie stanu prawnego nieruchomości zajętych pod drogi gminne”, przechodzimy do punktu drugiego dotyczącego „Instalowania i wykorzystania przez Inspekcję Transportu Drogowego stacjonarnych i mobilnych urządzeń do pomiaru i rejestracji wykroczeń drogowych”.

Kto z państwa będzie to referował?

(Wicedyrektor w Departamencie Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego w Najwyższej Izbie Kontroli Tomasz Sordyl: Jeśli można.)

Bardzo proszę.

Wicedyrektor w Departamencie Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego w Najwyższej Izbie Kontroli Tomasz Sordyl:

Szanowni Państwo!

Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła w 2013 r. kontrolę wykorzystania przez Inspekcję Transportu Drogowego urządzeń do pomiaru prędkości. Wyniki tej kontroli były pozytywne, to znaczy ustalenia kontroli wskazują na to, że Główny Inspektorat Transportu Drogowego sprawnie przejął urządzenia już istniejące od policji i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Wybór miejsc, w których zostały umiejscowione te fotoradary, był dokonany na podstawie analizy danych dotyczących wypadków, typowania miejsc szczególnie niebezpiecznych. Wykorzystano do tego również badania naukowe zamawiane na polskich uczelniach. Tak że generalnie ta ocena była pozytywna, niemniej jednak kontrola wykazała – bo na tym chciałbym się skupić w dzisiejszej wypowiedzi – kilka kwestii, które w naszej ocenie być może wymagają ingerencji ze strony ustawodawcy.

Pierwszą taką zasadniczą kwestią jest tryb odpowiedzialności za przekroczenia dopuszczalnej prędkości w ruchu drogowym, zwłaszcza właśnie w systemie tak zwanym automatycznym, który obsługuje Inspekcja Transportu Drogowego. Proszę państwa, problemem jest jakby skala tego zjawiska. Zgodnie z obecnie obowiązującymi regulacjami prawnymi przekroczenie prędkości jest wykroczeniem ze wszystkimi tego konsekwencjami: drogą sądową w przypadku nieprzyjęcia mandatu, koniecznością udowodnienia winy, wszystkimi kwestiami związanymi z prowadzonym procesem sądowym. W przypadku tak dużej skali naruszeń, z którą mamy do czynienia w naszym kraju, powoduje to, że aparat, który musi obsługiwać, tak to nazwijmy, całą procedurę, zarówno Inspekcja Transportu Drogowego, jak i później sądy, które rozpatrują te przypadki w przypadku nieprzyjęcia mandatu, jest bardzo kosztowny, jest bardzo czasochłonny, generuje duże opóźnienia. Z tym problemem zetknęło się wiele państw Unii Europejskiej i w wielu tych krajach w wyniku przeprowadzonych analiz, dotyczących tego, jak sobie radzić z tym problemem masowości naruszeń, zdecydowano się albo zupełnie odejść od konstrukcji wykroczeniowej, albo wprowadzić tak zwany tryb mieszany, czyli wykroczenio-administracyjny. To umożliwi właśnie w znacznie większym stopniu automatyzację procesu karania za przekroczenia prędkości w ruchu drogowym.

Myśmy analizowali tę kwestię, czy to jest dopuszczalne na gruncie porządku prawnego obowiązującego w naszym kraju, przeanalizowaliśmy między innymi orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego w tym zakresie, i wszystko wskazuje na to, że ten tryb byłby dopuszczalny. Oczywiście nie jest to wybór zerojedynkowy, nie jest

tak, że tryb administracyjny czy też tryb mieszany ma same zalety. Gwarancje procesowe dla osoby ukaranej są o wiele większe w trybie wykroczeniowym, niemniej jednak, odwołując się do przykładów krajów Europy Zachodniej, trzeba powiedzieć, że Francja ma system czysto administracyjny, każde przekroczenie prędkości jest tam karane w trybie administracyjnym, natomiast Republika Federalna Niemiec zdecydowała się wprowadzić system mieszany, tam ustawodawca określił, za które naruszenia przepisów ruchu drogowego kara będzie, że tak powiem, szybka, sprawnie wymierzana w trybie administracyjnym, czyli mówię o karze w cudzysłowie, bo to tryb administracyjny, a kiedy trzeba będzie uruchomić cały aparat państwa, cały aparat represji, żeby ukarać sprawcę tego wykroczenia.

Pewną ujemną konsekwencją tego rozwiązania, którą należy wziąć pod uwagę, jest to, że w trybie administracyjnym karze się de facto właściciela pojazdu, a nie rzeczywistego sprawcę wykroczenia. Bazuje to na pewnym założeniu, że właściciel pojazdu wyciągnie konsekwencje w stosunku do osoby, która dokonała naruszenia. To znaczy w danej sytuacji, gdy, jak mówię, państwo decyduje, że nie uruchomi całego aparatu państwowego, bo wykroczenie jest stosunkowo niewielkie, przyjmuje się, że wystarczy właśnie ta represja i że ta osoba zażąda zwrotu tej kwoty mandatu od osoby, która faktycznie dopuściła się naruszenia. Czyli to jest bardzo często – bo to są tak naprawdę najczęstsze przypadki – członek rodziny, więc wystarczy ten tryb administracyjny.

Oczywiście kwestia ta wymaga pogłębionej analizy, rozważenia wszystkich zalet i wad tego systemu. W posiedzeniu uczestniczą przedstawiciele Inspekcji Transportu Drogowego, wiem, że w Inspekcji Transportu Drogowego też były prowadzone takie analizy, w związku z czym pewnie panowie byliby w stanie podzielić się tymi swoimi doświadczeniami.

Druga kwestia, która wynikała z naszej kontroli, tak naprawdę była kwestią formalną, dotyczyła ona oznakowania pojazdów wykorzystywanych przez Inspekcję Transportu Drogowego, a w zasadzie wykorzystania pojazdów nieoznakowanych do pomiaru prędkości. Oczywiście takie uprawnienie do pomiaru prędkości jest przewidziane w ustawie, natomiast sama kwestia, czy mogło to być uregulowane w rozporządzeniu, tak jak zostało uregulowane, budziła nasze wątpliwości, bo nie ma podstawy wprost ustawowej. Ale jeżeli chodzi o skalę problemu, to jest to tylko kwestia formalna, powiedzmy, w tym wypadku drugorzędna, odnotowana przez nas dla pewnego porządku.

Kolejna kwestia, która wywołała nasze wątpliwości, to była praktyka stosowana przez Inspekcję Transportu Drogowego nieudostępniania osobom, które dopuściły się naruszenia – a w zasadzie właścicielom pojazdów, bo to ich wzywano w pierwszej kolejności, żeby ustalić, kto faktycznie dokonał naruszenia – zdjęć wykonanych przez fotoradary. Stawiało to osobę wezwaną w dość trudnej sytuacji, bo ona po prostu mogła nie pamiętać, komu udostępniła ten pojazd. Gdyby mogła się zapoznać ze zdjęciem, często by to rozwiewało jakiegokolwiek wątpliwości, natomiast w takiej sytuacji można powiedzieć, że musiała w niektórych

przypadkach „zgadywać”, kto mógł ten pojazd prowadzić, zwłaszcza jeżeli był on na przykład wykorzystywany przez wielu członków rodziny.

Z tego, co wiem... Z czym się wiązał problem? Problem wiązał się z tym, że nie przewidziano odpowiedniego zastosowania art. 156 §5 kodeksu postępowania karnego. Przepis ten umożliwia stronom dostęp do akt w postępowaniu przygotowawczym i w postępowaniach o wykroczenia. Natomiast w czasie, gdy my prowadziliśmy czynności kontrolne, taka też była linia orzecznicza i taka była praktyka Inspekcji Transportu Drogowego. Z informacji uzyskanych teraz, już niejako poza procesem kontrolnym, bo kontrola, tak jak mówię, zakończyła się już jakiś czas temu, wynika, że ta interpretacja przepisów została nieco zmieniona przez Inspekcję Transportu Drogowego i obecnie, że tak powiem, znaleziono furtkę, żeby jednak te zdjęcia udostępniać, więc wydaje się, że ten problem chyba już nie jest aż tak palący, jak był w trakcie naszej kontroli.

I ostatnia dość istotna kwestia. Nie wiem, jakie są teraz dokładne statystyki, pan dyrektor z pewnością będzie w stanie udostępnić, ale za 2013 r. – to był ostatni okres, który objęliśmy kontrolą – 41% zdjęć odrzuconych z fotoradarów dotyczyło... było odrzucane dlatego, że sprawcą wykroczenia był cudzoziemiec. I dzięki temu, że weszły przepisy regulujące tę kwestię w ramach Unii Europejskiej, dyrektywa europejska, ten system zaczął funkcjonować, jeśli chodzi o obywateli państw Unii Europejskiej naruszających te przepisy na polskich drogach. Oczywiście, według naszych informacji do pełnej sprawności tego systemu potrzeba jeszcze troszkę czasu, ale nadal nierozwiązany jest problem kierowców z państw spoza Unii Europejskiej. Ta skala naruszeń generowana przez kierowców zagranicznych w stosunku do kierowców krajowych wskazuje, że często ci kierowcy zagraniczni, tak jak mówię, dzisiaj głównie spoza Unii Europejskiej, po prostu powszechnie lekceważą fotoradary, bo wiedzą, że nie spotka ich za to żadna sankcja. Tylko jeśli zostaną zatrzymani przez policję, to wtedy mogą zostać ukarani za naruszenie przepisów.

Pewnym takim naszym pomysłem na rozwiązanie tego problemu byłoby wprowadzenie w przypadku odpraw granicznych... Na przejściach granicznych musiałaby być końcówka systemu informatycznego Inspekcji Transportu Drogowego. Gdy pojazd opuszcza kraj, sprawdzamy, czy on przypadkiem nie został zarejestrowany w systemie, przy czym tutaj właśnie też bardziej by się sprawdził ten tryb administracyjny, jak najbardziej, dlatego że czasami może się zdarzyć tak, że pojazd zdąży wyjechać z terytorium Polski, zanim zostanie przetworzona informacja o tym, że zostało zrobione zdjęcie, ale ten pojazd może ponownie się pojawić na terenie Polski. To często dotyczy tirów, które wahadłowo podróżują pomiędzy Rosją, Białorusią, Ukrainą a krajami Europy Zachodniej, i wtedy, nawet jeżeli go nie zdążymy złapać przy wyjeździe, na przykład do Niemiec, przy przekraczaniu granicy w tę stronę, to możemy go, że tak powiem, zatrzymać, ukarać w czasie powrotu.

I to są te cztery główne kwestie dotyczące naszych wniosków z kontroli Inspekcji Transportu Drogowego. Dziękuję bardzo.

Oczywiście, jeśli są jakieś pytania, chętnie na nie odpowiem. Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepiol:

Dziękuję bardzo.

W materiale nie ma w tej chwili żadnej propozycji legislacyjnej, ale myślę, że to są rzeczywiście kwestie najwyższej wagi. Pamiętam rozmowę z ministrem odpowiedzialnym za te kwestie, kiedy dowiedziałem się, jaka jest skala realnej ścigalności kar za przekroczenie wynikające ze zdjęć radarowych, że te dane są trzymane w takiej poufności, ponieważ byłoby kompromitacją, gdyby się wszyscy dowiedzieli, jaki ten system jest nieskuteczny. No, rzecz absolutnie wymaga podjęcia inicjatywy i akurat przykład francuski jest naprawdę wzorowy, bo tamten system zadziałał znakomicie i ten tryb administracyjny wydaje się jak najbardziej właściwy, a w czasach cyfryzacji zdolność uchwycenia wszystkich cudzoziemców na granicach nie powinna stanowić najmniejszego problemu, gdybyśmy wybrali tę drogę administracyjną. I myślę, że powinniśmy się zwrócić do naszego Biura Legislacyjnego o przygotowanie propozycji w tym zakresie.

Ale widać, że są już chętni do dyskusji. Pan senator Gintowt-Dziewałtowski, potem pan senator Obremski.

Proszę bardzo.

Senator Witold Gintowt-Dziewałtowski:

Jedno pytanie, Panie Przewodniczący. A czemu Inspekcja Transportu Drogowego nie przygotowuje stosownego projektu aktu prawnego, który by to eliminował? Przecież oni są od tego, biorą za to pieniądze. Krajowych kierowców jakoś potrafią ścigać, karać i egzekwować od nich należność bez żadnych przeszkód. W moim przekonaniu wynika to z niechęci do pracy Inspekcji Transportu Drogowego i to trzeba zmienić. W moim przekonaniu w żadnym wypadku nie powinniśmy obciążać tym Biura Legislacyjnego czy to Senatu, czy Sejmu, ale powinniśmy się zwrócić do ministra właściwego od spraw, żeby ten wymusił na inspekcji przygotowanie stosownego projektu. My możemy nad nim pracować, proszę bardzo, ale z jakiej racji mamy za kogoś odwalać, za przeproszeniem, robotę?

Przewodniczący Janusz Sepiol:

Senator Obremski.

Senator Jarosław Obremski:

Mnie się ten tryb administracyjny wydaje bardzo atrakcyjny, patrząc na to, że kiedy się gdzieś zostaje złapanym na przekroczeniu prędkości, to jest to długa droga biurokratyczna, czy to byłem ja, czy ktoś inny, a czy w tym czasie, czego prawdopodobieństwo jest bardzo małe, akurat mi ktoś ukradł auto i jechał bez mojej wiedzy, itd., itd. Ta procedura od przekroczenia do zapłaty często trwa około roku, więc rozumiem, że na tym się wyklada ta skuteczność ściągania należności. Ale mam pytanie: czy państwo w jakikolwiek sposób myśleli... W Polsce bardzo duża liczba aut jest w leasingu i być może okaże się, że to będzie powodować, że leasingi przestaną być opłacalne. Mam takie pytanie: czy można by to jakoś ustawowo zrobić, że

w tym wypadku nie właściciel, tylko leasingobiorca jest od razu obarczany tego typu karą? Ale zgadzam się, że to chyba niekoniecznie jest rola Senatu, tylko po prostu, jeżeli jest taka sugestia, to możemy poprosić generalną dyrekcję i ministerstwo, poprosić – forma, wydaje mi się, jest dopuszczalna.

Przewodniczący Janusz Sepiol:

Pan senator Pająk, bardzo proszę.

Senator Andrzej Pająk:

Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo!

Wydaje mi się, że z tym problemem lepiej sobie radzą gminy niż państwowa inspekcja, o czym się na sobie przekonałem, gdy przeskrobałem w gminie Wicko na Pomorzu. Otrzymałem, chyba po trzech tygodniach, zdjęcie, ja byłem za kierownicą, no i przesłałem im należność. A jeżeli chodzi o państwową inspekcję, to otrzymałem powiadomienie, że muszę zapłacić. Upominałem się o zdjęcie, dali mi pismo, chyba jedno czy drugie, bo dwa razy interweniowałem, że nie dadzą zdjęcia, bo nie ma na to prawa. No nie rozumiem, gmina potrafiła na bazie tych samych przepisów, tego samego prawa, przesłać zdjęcie, otrzymałem je, zapłaciłem, no bo co się będę targował, skoro tak było, natomiast tutaj nie da się zdjęcia przekazać, a sprawa była ewidentna, bo jechałem akurat w tym czasie, tylko że chciałem, żeby mi przesłali zdjęcie i cały ten komplet dokumentów, tak jak gmina. Ale nie można było tego zrobić. Dlaczego?

Przewodniczący Janusz Sepiol:

Głos inspekcji.

Dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego Marcin Flieger:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Marcin Flieger, dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, Główny Inspektorat Transportu Drogowego.

Po kolei będę odpowiadał na pytania panów senatorów. Jeżeli chodzi o inicjatywę legislacyjną związaną z ewentualnym przejściem na inny niż dotychczasowy tryb odpowiedzialności, to chciałbym zauważyć, że po sąsiedzku, w Sejmie, znajduje się poselski projekt, druk nr 3222, który właśnie przewiduje takie przejście na tryb odpowiedzialności administracyjnej, no i zakładam, że już nad tym projektem parlamentarzyści będą pracowali, czyli jest już ta inicjatywa legislacyjna.

(Przewodniczący Janusz Sepiol: Czy orientuje się pan, czy to jest inicjatywa opozycji, czy koalicji, czy projekt leży w „zamrażarce”, czy on jest procedowany?)

Z tej wiedzy, którą posiadam, wynika, że jest to inicjatywa poselska. Przyznam szczerze, że jako urzędnik administracji nie wnikałem w nazwiska posłów inicjują-

cych tę ustawę, natomiast jest to już na etapie prac... Jest powołana podkomisja, która się zajmuje tą ustawą. Odbyło się pierwsze posiedzenie, bodajże dwa tygodnie temu, więc myślę, że...

(Przewodniczący Janusz Sepioł: A, to świeża sprawa.)

No, świeża sprawa. Myślę, że ten projekt odpowiada na te wnioski, które przedstawiła Najwyższa Izba Kontroli, czyli został wskazany ten główny kierunek w postaci odpowiedzialności administracyjnej.

I odnosząc się też do kolejnego pytania dotyczącego leasingu, chciałabym powiedzieć, że podczas posiedzenia tejże podkomisji właśnie środowisko firm leasingowych dosyć mocno komentowało ten projekt i przedstawiało uwagi, łącznie nawet z propozycjami konkretnych treści przepisów. Tak że z całą pewnością te ta kwestia leasingów czy właścicieli, którzy są osobami prawnymi czy mają firmy, wszystko to będzie regulowane. Więc myślę, że ta odpowiedź obejmuje te dwa pytania.

Jeżeli chodzi o udostępnianie zdjęć, to, Wysoka Komisjo, chciałbym powiedzieć, że nieudostępnianie zdjęć wynikało właśnie, tak jak zostało to stwierdzone w wystąpieniu pana dyrektora z Najwyższej Izby Kontroli, z uregulowań prawnych, z art. 156 kodeksu postępowania karnego, który określa zasady dostępu stron do akt, i, co więcej, ten sposób działania inspekcji został niejako potwierdzony w wyroku Trybunału Konstytucyjnego, który paradoksalnie, stwierdzając niekonstytucyjność tego przepisu, pokazał, że praktyka inspekcji była jak najbardziej prawidłowa. I w tej chwili, mając na uwadze właśnie tenże wyrok, wyrok Trybunału Konstytucyjnego, trwają u nas prace... To znaczy tak, udostępniamy zdjęcia w siedzibie centrum i w delegaturach terenowych, czyli ten obowiązek udostępniania, czy to prawo dostępu do akt jest realizowane, trwają też w tej chwili ustalenia czy prace związane z przekazywaniem tychże zdjęć od razu w pierwszej korespondencji. Jesteśmy już na etapie ustaleń z naszym operatorem korespondencji, tak aby te zdjęcia były drukowane i dołączane do akt sprawy. Myślę, że jest to kwestia najbliższych – no, nie chciałbym tutaj szafować terminami – ale tygodni, gdy takie zdjęcia będą dołączane do przekazywanej korespondencji.

Tak że myślę, że udzieliłem wyczerpujących informacji. Jeżeli byłaby potrzeba ich doprecyzowania, to oddaję się do dyspozycji.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Dobrze, czyli jest taka sytuacja, że w tej chwili jest procedowana w Sejmie ustawa, która odpowiadałaby na problemy zgłaszane przez NIK. Ja rozumiem z głosów w dyskusji, że jest pełne poparcie dla działań w tym kierunku, aby iść w stronę karania administracyjnego, co umożliwiłoby także działanie na granicach. No, szokująca jest wiadomość, że 41% obywateli...
(Wicedyrektor w Departamencie Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego w Najwyższej Izbie Kontroli Tomasz Sordyl: To jest 41% odrzuconych zdjęć z tego powodu, że numery rejestracyjne były spoza Polski, niepolskie.)

(Wicedyrektor w Departamencie Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego w Najwyższej Izbie Kontroli Tomasz Sordyl: To jest 41% odrzuconych zdjęć z tego powodu, że numery rejestracyjne były spoza Polski, niepolskie.)

Wręcz nieprawdopodobne dane.

W związku z czym będziemy w napięciu oczekiwać na wynik prac sejmowych.

A jeśli chodzi o drugą wątpliwość, dotyczącą udostępniania zdjęć, to wydaje się, że ta sprawa została wyjaśniona.

Czyli rysuje się obraz optymistyczny, pod warunkiem że posłowie będą intensywnie pracować.

Dobrze, to przechodzimy do punktu trzeciego: „Organizacja ruchu na drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich”.

Bardzo proszę.

Doradca w Departamencie Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego w Najwyższej Izbie Kontroli Tomasz Szczęśny:

Szanowni Państwo!

Tomasz Szczęśny, doradca ekonomiczny w Departamencie Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

Kontrola, z której są te wnioski de lege ferenda, była specyficzna, ponieważ w całości została przeprowadzona rękami służb wojewodów. Przepisy ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli dopuszczają taką możliwość, dokładnie art. 12 pkt 3. Czynności kontrolne pracownicy urzędów wojewódzkich przeprowadzili zgodnie ze swoimi wewnętrznymi procedurami, w związku ze sprawowanym przez wojewodę nadzorem nad zarządzaniem ruchem, między innymi na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Także oceny kontrolowanej działalności wojewodowie dokonali na podstawie przyjętych przez siebie indywidualnych kryteriów i progów istotności. Najwyższa Izba Kontroli dokonała jakby agregacji tych wszystkich materiałów z kontroli przeprowadzonych przez podmioty zewnętrzne.

Wojewodowie stwierdzili bardzo istotne nieprawidłowości, które w ocenie NIK miały negatywny wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Podstawową przesłanką utrudniającą prawidłową realizację zadań z zakresu zarządzania ruchem jest brak zatwierdzonych organizacji ruchu. Taki był zgodny wniosek wszystkich wojewodów, to wynikało z przesłanych materiałów. Dlatego też w ocenie Najwyższej Izby Kontroli celowe jest kompleksowe uregulowanie kwestii związanych z organizacją ruchu na drogach, na których umieszczono znaki drogowe przed wejściem w życie rozporządzenia ministra transportu i gospodarki morskiej z 1999 r. i w odniesieniu do których do chwili obecnej nie zaszły przesłanki obligatoryjnego sporządzenia projektów organizacji ruchu.

Aktualnie przepisy nakładają obowiązek opracowania takiej organizacji tylko w odniesieniu do dróg nowo wybudowanych lub takich, na których doszło do zmiany organizacji ruchu – najczęściej są to remonty. Proponujemy, aby dla poszczególnych kategorii dróg wyznaczyć ostateczne terminy wdrożenia stałych organizacji ruchu na podstawie zatwierdzonych projektów.

Następnie jednym z elementów kontroli przeprowadzonych przez służby wojewodów były oględziny wybranych lokalizacji odcinków dróg. Skala stwierdzonych nieprawidłowości – to miało różny wymiar: nie było znaków, były nieczytelne – wskazując, że celowe byłoby określenie

sankcji w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, związanych z niezapewnieniem przez właściwe organy zgodności w sposobie umieszczania znaków pionowych i poziomych, sygnalizatorów oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu z organizacją ruchu wynikającą z zatwierdzonego projektu. Nagminne były przypadki, kiedy co innego było w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu, czyli teoretycznie wdrożonym, a co innego służby zastały na miejscu. Jeśli chodzi o sankcje, to możliwe by to było na przykład poprzez wprowadzenie przepisów, na postawie których wojewoda, jako organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem, uzyskałby możliwość nałożenia, w drodze decyzji administracyjnej, kary pieniężnej w przypadku stwierdzenia takiej sytuacji. Wprowadzenie takiej sankcji umożliwiłoby penalizowanie zarówno czynności polegających na wprowadzeniu organizacji ruchu niezgodnej z zatwierdzonym projektem, jak i ewentualnej bezczynności organu, to znaczy sytuacji, w której organ zarządzający ruchem wyznacza termin wdrożenia organizacji ruchu, organ wprowadzający informuje, że taka organizacja zostanie wprowadzona, jednak w praktyce okazuje się, że taka sytuacja nie ma miejsca.

Proponujemy też rozważyć kwestię zmiany §5 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem. To jest taka bardziej techniczna uwaga, mianowicie chodzi o umożliwienie dopuszczenia planów orientacyjnych, zwłaszcza dla projektów stałej organizacji ruchu, dotyczących dłuższych odcinków dróg, w skali większej niż przewidują to obowiązujące przepisy. Projekty organizacji ruchu są różnorodne, są opracowywane dla skrzyżowania, dla odcinka 20 m, ale są też projekty dla dróg, w przypadku remontów, pięćdziesięciokilometrowych. Taki plan orientacyjny o długości 5 m jest skrajnie nieczytelny, to też była uwaga służb wojewodów, jak również organów zarządzających ruchem.

Bardzo dziękuję, to wszystko.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Dobrze, ale wspominał pan o rozwiązaniach zarówno ustawowych, jak i w rozporządzeniach. Nas interesuje tylko to, co byłoby możliwe do regulacji ustawowej. Czyli rozumiem, że chodzi przede wszystkim o sankcje dla organów, które nie realizują ustaleń wynikających z projektów organizacji ruchu.

No, niedawno – no niedawno, no jakiś rok temu, półtora roku temu – przyjęliśmy ustawę o obowiązkowym audycie bezpieczeństwa drogowego, ale tylko na drogach krajowych, a drogi samorządowe nie zostały objęte obowiązkowym audytem bezpieczeństwa drogowego.

Proszę o komentarze.

Senator Gintowt-Dziewałtowski.

Senator Witold Gintowt-Dziewałtowski:

Ja jestem kierowcą intensywnym, jeżdżę miesięcznie 5000–6000 km, więc tak jak zawodowy kierowca, praktycznie rzecz biorąc. Stan oznakowania polskich dróg

budzi lekkie przerażenie i nie ma co ukrywać: nic się nie poprawia. Najlepszym przykładem jest oznakowanie dojazdów do byłych przejazdów kolejowych: tory dawno rozebrane, ale krzyż świętego Andrzeja stoi, znak stopu stoi, stoją oczywiście oznakowania wcześniejsze, mówiące o odległości od przejazdu, byłego zresztą. Ja pisałem interpelacje chyba do dwóch kolejnych ministrów do spraw transportu, obaj obiecali, że coś się z tym zrobi, nic się nie zrobiło, nikt się tym nie przejmuje. Zarządzający drogą zrzuca odpowiedzialność na władze kolejowe, władze kolejowe odpowiadają, że nie mają czasu, pieniędzy albo czegośkolwiek innego, a może kiedyś tam zostanie przywrócona komunikacja kolejowa? Tak to trwa, niczym się nie kończy i przyznam się, że ja nie widzę specjalnie żadnych perspektyw na rozwiązanie tego dość idiotycznego problemu.

Kolejna kwestia to oznakowanie dróg. Gdyby jechać zgodnie z przepisami... Kiedyś sprawdził to w praktyce minister Dorn, pojechał z Warszawy do Wrocławia zgodnie z przepisami, jechał jedenaście godzin, albowiem są po drodze ograniczenia, są różnego rodzaju przepisy, są różnego rodzaju znaki, które utrudniają, praktycznie rzecz biorąc, sprawne poruszanie się po drodze. Często droga jest prawie prosta, drobnutki zakręt, ale jest ograniczenie szybkości, informacja o tym, że zakręt jest ostry, a jedzie się tym zakrętem normalnie, jak po prostej drodze. Z kolei zaraz obok jest ostry zakręt, który jest na przykład w ogóle nieoznakowany. Powoduje to lekceważenie oznakowania przez kierowców, albowiem oni mają pełne wątpliwości co do tego, czy ten znak, który się znajdzie na drodze, rzeczywiście informuje o niebezpieczeństwie bądź zagrożeniu. I nad tym też nikt nie panuje.

Co zrobić, żeby w ogóle to ruszyć, żeby wreszcie na polskich drogach oznakowanie odpowiadało rzeczywistości, ale i stanowi technicznemu, zarówno drogi, jak i tych pojazdów, które się poruszają po drogach? Czy ktoś mądry wreszcie się znajdzie? Bo, że jest źle, to my wszyscy doskonale wiemy. Panowie nie musicie tego kontrolować. Co zrobić, powiedzcie, co zrobić?

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Czy Biuro Legislacyjne ma jakiś komentarz w tej sprawie?

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:

Ja mogę tylko tyle powiedzieć, że większość tych zastrzeżeń, które wynikają z informacji Najwyższej Izby Kontroli, dotyczy rozporządzenia Ministra Infrastruktury, więc są to raczej sugestie do ministra, a nie do parlamentu. Jedyną kwestią, nad którą może się zastanawiać Parlament albo też Senat, jest kwestia związana z wprowadzeniem kary administracyjnej za stawianie znaków drogowych niezgodnych z zatwierdzoną organizacją ruchu.

**Wicedyrektor w Departamencie
Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego
w Najwyższej Izbie Kontroli
Tomasz Sordyl:**

Czy można tytułem uzupełnienia?

Ja celowo poprosiłem kolegę, żeby poruszył też te kwestie związane z rozporządzeniem, dlatego że one właśnie są tłem i uzasadniają, dlaczego my proponujemy tę regulację dotyczącą możliwości karania osób odpowiedzialnych de facto za tę organizację ruchu właśnie w drodze administracyjnej. Bo ten problem ma dwa wymiary, jeden wymiar to są między innymi właśnie te wszystkie zaszłości, o których mówi pan senator, że zlikwidowano dwadzieścia czy dziesięć lat temu przejazd kolejowy, nikt nie planował remontu na tej drodze, w związku z czym nie było przymusu, żeby zmienić organizację ruchu i nikt się tym nie przejmuje, że stoją nieaktualne znaki. A drugi problem, jakby druga twarz tego problemu, to jest to, że nawet gdy ta organizacja ruchu zostanie zmieniona, mamy już – a to jest bardzo istotna kwestia... To znaczy, tak jak tutaj rozmawialiśmy przy poprzednim punkcie, mówiliśmy o egzekwowaniu obowiązujących przepisów, to to, co mówi pan senator, te ograniczenia muszą być racjonalnie wprowadzone, bo żeby móc egzekwować przepisy, one muszą być racjonalne, to oznakowanie musi być dopasowane... I ten nasz postulat, o którym mówimy, o tej karze, ma służyć między innymi temu, o czym mówił pan senator. Chodzi o zmuszenie osób odpowiedzialnych za ustawianie tych znaków drogowych do realizacji ich obowiązków. To znaczy chodzi o to, żeby móc zadziałać w sytuacji skrajnej beczynności tych organów, bo dzisiaj tej sankcji de facto nie ma. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Wydaje mi się, że jesteśmy koło jakiegoś bardzo istotnego problemu dotyczącego terminów, obligatywności różnych terminów, gdzie muszą być wykonane plany organizacji ruchu i gdzie musi być możliwość egzekucji niewykonywania ustaleń zawartych w tych zasadach organizacji ruchu. I może rzeczywiście to nie byłaby duża nowelizacja, ale może warto by podjąć inicjatywę legislacyjną, ponieważ to jest wycinkowa sprawa, nie tak zasadnicza, ale skoro mówimy o tym administracyjnym karaniu na podstawie pomiarów elektronicznych... Wydaje mi się, że tutaj jest pole dla inicjatywy Senatu. Nie wiem, co panowie, panie o tym sądzą?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ja się cieszę zawsze, jak ma ciekawe wyzwania, to jest oczywiste.

Dobrze, czyli rozumiem, że możemy przyjąć takie ustalenie do protokołu naszego posiedzenia, że komisja jest gotowa podjąć inicjatywę, czy uważa za celowe podjęcie inicjatywy legislacyjnej w zakresie wniosków wynikających z kontroli NIK w zakresie organizacji ruchu na drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich.

Wyczerpaliśmy porządek naszego spotkania.

Czy ktoś chciałby jeszcze zabrać głos w jakiejś kwestii?

Nie widzę chętnych, w związku z czym zamykam posiedzenie Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej z konkluzją, że niedługo będziemy mieli spotkanie w sprawie inicjatywy legislacyjnej w tym zakresie. Dziękuję bardzo.

(Koniec posiedzenia o godzinie 17 minut 55)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii