



SENAT  
RZECZYPOSPOLITEJ  
POLSKIEJ

X kadencja

# Zapis stenograficzny

z posiedzenia  
Komisji Infrastruktury (115.)

9 maja 2023 r.

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (druk senacki nr 954, druki sejmowe nr 2920 i 3043).
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 961, druki sejmowe nr 3049, 3121 i 3121-A).

(Początek posiedzenia o godzinie 11 minut 37)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący  
Jan Hamerski)

PRZEWODNICZĄCY

**JAN HAMERSKI**

Szanowni Państwo!

Dzień dobry. Pozwólcie, że w imieniu własnym, w imieniu członków Komisji Infrastruktury Senatu Rzeczypospolitej Polskiej i w imieniu współpracowników naszej komisji przywitam serdecznie naszych gości.

Wybaczcie państwo, że odejdę od protokołu, jaki zawsze obowiązuje na spotkaniach, na posiedzeniach Komisji Infrastruktury, i nie będę odczytywał listy wszystkich naszych zacnych gości, a to, Szanowni Państwo, z tego względu, że – jak sami państwo widzicie – komisja zmieściła się przy stole prezydialnym, pozostali państwo wszyscy jesteście gośćmi i nie chciałbym popełnić jakiegoś faux pas i kogokolwiek pominąć.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

A, przepraszam, pani senator Zajac nie zmieściła się przy stole prezydialnym. Upomniała się o tutaj.

(Wesołość na sali)

Tak więc wybaczcie, że wszystkich państwa nie będę witał imiennie. Witam oczywiście was jako przedstawicieli samorządów, różnego rodzaju formacji gospodarczych, wszystkich biorących dzisiaj udział w posiedzeniu komisji.

Szanowni Państwo, czy mamy łączność ze zdalnymi uczestnikami naszego posiedzenia? Mamy.

Kolejne pytanie: czy na sali są przedstawiciele podmiotów, które zajmują się zawodowo działalnością lobbingową? Jeżeli są takowi...

(Głos z sali: Związek Lobbystów i Doradców Rzeczypospolitej Polskiej.)

Jest.

(Głos z sali: I na pewno...)

(Głos z sali: Tak, na rzecz Związku Lobbystów i Doradców RP.)

Dziękujemy panu.

Szanowni Państwo, w porządku obrad dzisiejszego posiedzenia mamy rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, druk senacki nr 954, oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym, druk senacki nr 961. Oba te punkty, które mamy dzisiaj do rozpatrzenia, rozpatrywane są li tylko na posiedzeniu naszej komisji, Komisji Infrastruktury.

Pragnę członkom komisji przypomnieć, że bezpośrednio po posiedzeniu tej komisji mamy jeszcze wspólne posiedzenie z komisją finansów.

I jeszcze taka moja prośba, taka organizacyjna uwaga, ponieważ nie przywitałem wszystkich państwa imiennie, aby przy zgłaszaniu się do zabrania głosu w trakcie dyskusji byli państwo uprzejmi się przedstawiać, oczywiście z nazwiska i imienia, oraz podawali, jaką funkcję pełnicie czy jaką korporację, stowarzyszenie reprezentujecie. To ułatwiłoby później pracę nam i sekretariatowi komisji.

Równocześnie chciałbym zapytać, czy wszystkie materiały, które spłynęły do sekretariatu komisji, trafiły do państwa senatorów. Mam nadzieję, że tak. Nie ma uwag.

Czy są jakieś uwagi do porządku obrad? Również nie ma.

W związku z powyższym przystępujemy do pracy.

Szanowni Państwo, na początku rozpatrzmy ustawę zawartą w druku senackim nr 954, czyli ustawę o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Prosiłbym pana ministra Bittela, którego serdecznie witam wraz z wszystkimi współpracownikami...

(Głos z sali: ...Ustawa poselska.)  
...o przedstawienie tej ustawy.

SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**ANDRZEJ BITTEL**

Dziękuję bardzo.

Rzeczywiście, jak słusznie pan senator zauważył, to jest projekt poselski, i chciałbym podziękować Wysokiemu Sejmowi za uchwalenie tej ustawy. Jej podstawowym celem...

(Senator Alicja Zając: Nie słyhać.)

Jej podstawowym celem jest zaostrzenie odpowiedzialności karnej za popełnione czyny zabronione pod groźbą kary, m.in. wobec osoby wykonującej przewóz w transporcie publicznym zbiorowym. Tego dotyczy ten przepis. Określa on podmiot, czyli osoby wykonujące przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym podczas kierowania środkiem transportu i w związku z kierowaniem nim, mówi też o pracownikach zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, członkach obsady pociągu, a także pracownikach obsługi technicznej i utrzymania porządku, którzy w razie potrzeby mogą wchodzić w skład obsady pociągu. Jest to szczególna ochrona przewidziana przez kodeks karny.

Zasadniczo takim podstawowym skutkiem jest to, że postępowania w przypadku popełnienia wykroczenia czy naruszenia nietykalności tych osób byłyby prowadzone z urzędu, a nie na wniosek. Chcemy objąć te osoby taką ochroną, żeby wzmocnić ich ochronę i zadziałać profilaktycznie wobec tych, którzy chcieliby takie przestępstwa na tych osobach popełniać, a w konsekwencji, gdyby już doszło do takich zdarzeń, żeby kara była surowsza niż do tej pory. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Czy pan poseł Rutka reprezentujący wnioskodawców zechce zabrać głos?

POSEŁ  
**MAREK RUTKA**

Tak. Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Jako autor tej ustawy bardzo dziękuję za dobrą pracę i współpracę z panem ministrem Bittel. Podczas posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury wszystkie kluby wspólnie poparły tę ustawę. Dokonaliśmy pewnych zmian, modyfikacji, rozszerzając ten zapis i włączając m.in. drużyny konduktorskie.

Ten projekt ustawy to wniosek środowiska pracowników, środowiska związków zawodowych, pracowników komunikacji miejskiej. Jest na sali pan Marian Menczykowski, przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Gdańsku, który też był jednym z inicjatorów tej ustawy.

Ja wnoszę, składam taką prośbę do Wysokiego Senatu i do komisji, aby przychyliły się do tej ustawy. To jest nasza powinność wobec osób, które wykonują funkcje publiczne, ponieważ kierowcy, motorniczy, drużyny konduktorskie, maszyniści wykonują zadania na rzecz społeczeństwa i to społeczeństwo powinno im zapewnić należytą ochronę. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję, Panie Pośle.

Czy pani mecenas byłaby uprzejma odnieść się do tej ustawy?

GŁÓWNY LEGISLATOR  
W BIURZE LEGISLACYJNYM  
W KANCELARII SENATU  
**DANUTA DRYPA**

Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Biuro Legislacyjne zgłosiło do tej ustawy 2 uwagi o charakterze szczegółowym. Jedna z nich wynika z redakcji przyjętych przepisów. Tak jak już moi przedmówcy powiedzieli, cała ta regulacja zmierza do objęcia ochroną, do przyznania określonym osobom szczególnej ochrony, takiej, z jakiej korzystają funkcjonariusze publiczni w związku z pełnieniem obowiązków

służbowych. Jednak w redakcji tych 2 artykułów jest pewna różnica. Mianowicie w art. 1, którym jest dodawany art. 58a, jest ogólnie powiedziane, że określone pracownicy korzystają z ochrony przewidzianej dla funkcjonariusza publicznego, bez wskazywania, iż ochrona ta przysługuje im w związku z pełnieniem obowiązków służbowych i podczas ich pełnienia. Tak więc po porównaniu redakcji tych 2 przepisów Biuro Legislacyjne proponuje rozważenie przyjęcia poprawki, tak aby w art. 1, w art. 58a po wyrazach „art. 17 ust. 7” dodać wyrazy „podczas pełnienia obowiązków służbowych i w związku z ich pełnieniem”. Uwaga nr 2 jest uwagą o charakterze językowym i zmierza do zapewnienia zgodności przypadków. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję, Pani Mecenass.

Zanim przejdziemy do debaty panów senatorów, mam króciutkie pytanie do pana ministra, prośbę o odniesienie się do tych propozycji poprawek Biura Legislacyjnego, o opinię.

**SEKRETARZ STANU**  
**W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY**  
**ANDRZEJ BITTEL**

My tu rozmawialiśmy, też z panem posłem, i chcę powiedzieć, że nie dostrzegamy konieczności modyfikacji w zakresie przedstawionym przez panią legislator. Dziękuję za te uwagi, ale uważamy, że te przepisy są dobrze skonstruowane.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.  
O głos prosił pan przewodniczący Dunin.

**SENATOR**  
**ARTUR DUNIN**

Wysoka Komisjo! Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Bardzo serdecznie dziękuję. Ja chciałbym bardzo serdecznie podziękować panu posłowi. Wielokrotnie do naszych biur, wcześniej poselskich, dziś mojego senatorskiego, takie osoby się zgłaszały i prosiły o to, żeby zrobić coś dla bezpieczeństwa ich codziennej pracy, ich codziennego życia. Dlatego bardzo serdecznie dziękuję panu posłowi za to, że udało się panu przeprowadzić to przez proces legislacyjny w Sejmie. Chciałbym również podziękować ministerstwu, panu ministrowi, który również przyłożył swoją cegiełkę do tego, żeby ta ustawa mogła przejść przez Sejm, bo przypominam, że pan poseł jest z klubu Lewicy. Chciałbym też podziękować panu posłowi Królowi, który zgłosił poprawkę podczas pierwszego czytania odnośnie do rozszerzenia zakresu ochrony na konduktorów w pociągach. Bardzo cenna poprawka. I chciałbym podziękować pani legislator za wykonaną pracę.

Jednocześnie powiem, że wydaje się, że powinniśmy tę ustawę przyjąć bez poprawek, i taki wniosek składam, jeszcze raz dziękując wszystkim tym, którzy przyczynili się do powstania tak naprawdę cennej ustawy.

Pan minister wyszedł...

*(Głos z sali: Bo musiał.)*

Czy w takim razie jest ktoś jeszcze z ministerstwa?

*(Przewodniczący Jan Hamerski: Tak, tak.)*

Tak. Dobrze.

To ja mam wielką prośbę. Ażebym ta ustawa faktycznie przyniosła pożądaną efekt, mam do ministerstwa wielką, wielką prośbę. Tego oczywiście nie można zapisać w ustawie. Chodzi o to, że potencjalni przestępcy, obywatele Rzeczypospolitej Polskiej, wszyscy korzystający z komunikacji muszą wiedzieć o tym, że to będą już osoby publiczne. Bez informacji, bez nagłośnienia tego – a to ministerstwo może zrobić – to nie pomoże. Dlatego jeszcze raz zgłaszam wniosek, aby przystąpić do głosowania nad tą ustawą bez poprawek, i zwracam się do ministerstwa o nagłośnienie tej ustawy tak, żeby każdy obywatel, każdy, kto przebywa na terenie Rzeczypospolitej Polskiej i porusza się komunikacją miejską, pociągami, wiedział, że jeżeli podniesie rękę, to podniesie rękę na osobę publiczną, zgodnie z nową ustawą. O to mam wielką prośbę. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję, Panie Senatorze.

Wniosek pana senatora oczywiście zostanie poddany głosowaniu, ale zanim przejdziemy do głosowania, jeżeli ktoś z naszych gości chce zabrać w tej materii głos, w sprawie tego projektu ustawy... Jest zgłoszenie?

Proszę uprzejmie.

*(Przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Gdańsku Marian Menczykowski: Dzień dobry państwu.)*

*(Senator Artur Dunin: Do mikrofonu.)*

*(Przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Gdańsku Marian Menczykowski: ...Przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników...)*

*(Głos z sali: To jest nagrywane. Musisz usiąść, bo to jest nagrywane, wiesz? Musisz usiąść przy mikrofonie.)*

Proszę bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW  
KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W GDAŃSKU  
MARIAN MENCZYKOWSKI**

Dzień dobry państwu.

Marian Menczykowski, przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Gdańsku.

Z panem posłem Rutką już wcześniej to omawialiśmy. Teraz, tak samo jak na posiedzeniu komisji sejmowej, dziękuję panom senatorom, państwu wszystkim za przyjęcie tego bez zmian, dlatego że jest to nam potrzebne.

Ja jestem kierowcą i wiem, co to oznacza, jeżeli chodzi o ruch. Jestem z Gdańska. Powiem państwu, że teraz to się może trochę uspokoiło, ale w latach osiemdziesiątych, bo ja już w latach osiemdziesiątych jeździłem, to nawet strzelano do nas w nocy z wiatrówek, a policja później prowadziła dochodzenie. Jest to niebezpieczne. Tu chodzi o to, żebyśmy jednak mieli jakieś zabezpieczenie. Dziękuję państwu bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję panu bardzo za ten głos.

Szanowni Państwo, ponieważ nie ma innych głosów, nie ma innych propozycji wystąpień, chciałbym zapytać, czy mamy kworum.

*(Głos z sali: Tak.)*

Mamy.

W takim układzie przystępujemy do głosowania.

Jest zgłoszony przez pana przewodniczącego Dunina wniosek o przyjęcie ustawy bez poprawek.

Kto jest za przyjęciem tej ustawy bez poprawek?

Kto jest przeciw?

Kto się wstrzymał?

A zdalnie?

*(Głos z sali: Czekamy jeszcze...)*

Ustawa została jednomyślnie zaopiniowana pozytywnie, 8 głosów było za przyjęciem tej ustawy.

*(Senator Artur Dunin: A czy ministerstwo może coś powiedzieć na temat mojej prośby?)*

Proszę uprzejmie.

**ZASTĘPCA DYREKTORA  
DEPARTAMENTU KOLEJNICTWA  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
TOMASZ RURKA**

Dzień dobry państwu.

Departament Kolejnictwa...

*(Głos z sali: Nie słyhać.)*

Dzień dobry państwu.

Departament Kolejnictwa, Tomasz Rurka.

Ja muszę powiedzieć, że ta dyskusja, która dzisiaj miała miejsce, o przekazaniu takiej rozbudowanej informacji na temat wejścia w życie przepisów tej ustawy, sposobu, w jaki one będą regulować te kwestie, o których dzisiaj rozmawiamy, toczyła się również na etapie prac w sejmowej Komisji Infrastruktury i tam również zostaliśmy poproszeni o to, żeby rozpropagować informację na ten temat. I taka deklaracja z naszej strony padła. Powiedzieliśmy, że na tyle, na ile przez kanały dystrybucji informacji, które posiadamy, będziemy mogli taką informację wygenerować i przekazać, to oczywiście z tego skorzystamy i taka informacja tymi kanałami tam, gdzie się da, zostanie rozdyskrebowana. Ale to dobrze, że dyskusja o tym pojawiła się również tutaj. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję serdecznie.  
Szanowni Państwo, jeszcze musimy wskazać...

(*Senator Alicja Chybicka: Sprawozdawcę.*)  
...wyłonić sprawozdawcę.

(*Poseł Marek Rutka: Mogę, Panie Przewodniczący?*)

Proszę uprzejmie, króciutko.

**POSEŁ**  
**MAREK RUTKA**

Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, bardzo dziękuję za tę dyskusję, za głos poparcia dla tej inicjatywy. Faktycznie udało się to zrobić ponad podziałami, to podkreślam, dobra praca w sejmowej Komisji Infrastruktury i bardzo dobra praca podczas posiedzenia komisji senackiej. Tak że bardzo dziękuję wszystkim, również za to jednomyślne głosowanie. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję za to pozytywne podsumowanie pracy senackiej Komisji Infrastruktury.

Szanowni Państwo, musimy jeszcze wyłonić sprawozdawcę spośród członków komisji.

(*Senator Jadwiga Rotnicka: Senator Lamczyk jest...*)

Przykro mi, już musimy... Kto jest?

(*Senator Jadwiga Rotnicka: Lamczyk?*)

(*Głos z sali: Tak, tak...*)

Tak? Senator Lamczyk...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

To panowie już między sobą...

(*Senator Jadwiga Rotnicka: A kto pojedzie?*)

Tak? Dobrze.

(*Senator Jadwiga Rotnicka: To chcesz jechać?*)

(*Senator Artur Dunin: Tak.*)

Dobrze. Senator Dunin wyraził zgodę.

Czy są jakieś inne propozycje? Nie ma.

(*Głos z sali: Senator Dunin.*)

Pan senator wyraża zgodę?

(*Senator Artur Dunin: Tak, wyrażam zgodę.*)

Dziękuję serdecznie. Pan senator Dunin będzie reprezentował komisję na posiedzeniu plenarnym Senatu. Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, dosłownie 2–3 minuty przerwy, aby ci, którzy nie są zainteresowani kolejnym punktem...

(*Głos z sali: Dziękuję bardzo.*)

Dziękuję bardzo.

(*Rozmowy na sali*)

Chyba możemy zaczynać.

Szanowni Państwo, witamy serdecznie, witam, Panie Mecenasiu.

Przystępujemy do omówienia kolejnego punktu obrad naszego posiedzenia, do wydania opinii o ustawie o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, druk senacki nr 961.

Proszę bardzo, Panie Ministrze, o przedstawienie przedmiotowej zmiany.

**MINISTER CYFRYZACJI**  
**JANUSZ CIESZYŃSKI**

Szanowny Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie! Szanowni Państwo!

To jest zmiana ustawy – Prawo o ruchu drogowym, która składa się z 2 zasadniczych części. Pierwsza część dotyczy zniesienia opłaty ewidencyjnej, m.in. za wydanie karty parkingowej, rejestrację pojazdu, dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego, przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, wydanie, wymianę, zwrot prawa jazdy i innych dokumentów uprawniających do kierowania pojazdami. To oznacza, że opłata ewidencyjna pozostanie wyłącznie w jednym wypadku, w wypadku ubezpieczenia OC od posiadaczy pojazdów mechanicznych. Ona pozostanie na takim poziomie, na jakim jest obecnie. Dzisiaj to jest, jeśli się nie mylę, 1 euro. Tu wprowadzamy górną granicę 0,1% przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, czyli są to podobne kwoty. W skrócie chodzi o to, żeby stacje kontroli pojazdów i samorządy odciążać od obowiązku wnoszenia opłaty ewidencyjnej. I to jest rzecz, wydawałoby się, trywialna, ale taka, która oszczędzi zarówno tym podmiotom, jak i też ministerstwu bardzo dużo takiej biurokratycznej pracy, ponieważ wpływy na Fundusz CEPiK z tego tytułu to jest kilkanaście procent, zaś ta obsługa biurokratyczna, windykacja należności, to wszystko generuje, Szanowni Państwo, bardzo duże nakłady administracyjne po wielu stronach. Chcemy tego uniknąć. I od tego, można powiedzieć, zaczęła się ścieżka rządowa tej ustawy.

Jednocześnie w toku prac na etapie rządowym, też mając na uwadze sygnały ze strony organizacji społecznych, ze strony osób, które zaangażowały się w ten temat ze świata polityki, tutaj w szczególności mam na myśli panią poseł Aleksandrę Gajewską, wprowadziliśmy dodatkowe regulacje, które dotyczą, Szanowni Państwo, przeciwdziałania temu, co niestety stało się coraz bardziej powszechne, czyli przeciwdziałania atakom na pasażerów, a w szczególności pasażerki, podczas przewozu tzw. taksówkami na aplikację. Wiemy, że to jest technologia, która w ostatnich latach bardzo się spopularyzowała, i myślę, że wszyscy, którzy z tych usług korzystają, są z tego zadowoleni, a według mojej wiedzy korzysta z nich całkiem sporo osób. Skoro te usługi się przyjęły, to pomysł jest dobry, obywatelom się to podoba, ale obowiązkiem państwa jest zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim obywatelom, także tym, którzy zdecydują się korzystać z tego typu przejazdów. Wiemy, że takich incydentów się trochę pojawiło, i niestety prawdą też jest to, że tych incydentów zaczęło się pojawiać coraz więcej.

Stąd niezbędne było podjęcie interwencji na poziomie legislacyjnym. Ta interwencja sprowadza się do kilku, wydaje się, łatwych do zrozumienia, ale dających w naszej ocenie duży potencjał zmiany na plus modyfikacji. Po pierwsze, obowiązkowe staje się weryfikowanie tożsamości w momencie rejestracji kierowcy, czyli wiemy, kto będzie kierował pojazdem. I to nie jest wyłącznie zdalna rejestracja, tylko to jest rejestracja na miejscu. Czyli nie będzie tak, jak było do tej pory, że można wysłać jakieś skany i powiedzieć, że się coś doniesie. Trzeba przyjść, zostanie zrobione zdjęcie, będzie wiadomo, co to jest za osoba, trzeba przedstawić dokumenty, tak aby firma, która takimi przewozami się zajmuje, która organizuje funkcjonowanie takich aplikacji, miała pewność co do tego, kto będzie ten samochód prowadził, że ten ktoś jest do tego uprawniony i spełnia wszystkie kryteria, które ustawa przewiduje. To jest pierwsza kwestia.

Druga kwestia dotyczy wykorzystania technologii, ponieważ, jak pewnie większość z państwa wie, te przejazdy są realizowane za pomocą aplikacji, którą się wgrywa na smartfon, dzisiaj praktycznie każdy smartfon ma aparat fotograficzny. To daje nam bardzo prostą możliwość weryfikacji, czy ta osoba, która została zgłoszona jako ta, która będzie wykonywała te przejazdy, faktycznie

jest za kierownicą. Mówię o tym, bo mieliśmy też takie sygnały, że przestępstw dopuszczali się osoby, które wykonywały tę usługę, ale nie były tymi, które zostały zarejestrowane w systemie. W sytuacji gdy, po pierwsze, trzeba się zarejestrować i przedstawić dokumenty, a po drugie, w trakcie przejazdu jest to praktycznie na żywo kontrolowane, mamy pewność, że osoba, która to auto prowadzi, to jest ta osoba, która się zarejestrowała. W razie czego, gdyby ktoś dopuścił się jakiegos przestępstwa, wiemy... A dodam, że przestępstw dopuszczali się ci, którzy chowali się za tą zasłoną anonimowości. W każdym razie, gdyby ktoś jednak dopuścił się przestępstwa, to wiemy, z kim mamy do czynienia, możemy taką osobę w prosty sposób zidentyfikować.

I trzeci element: za nieprzestrzeganie tych przepisów są wysokie kary, sięgające nawet 1 miliona zł. Ja wiem, że pojawiły się też takie głosy, że to są wielkie korporacje międzynarodowe, firmy, które mogą stwierdzić, że 1 milion zł to nie jest dla nich dużo. W naszej ocenie milionowa kara, bez względu na to, jak duża to jest firma, to jest zawsze poważna rzecz. Uważamy, że tak znaczne podniesienie tej kary, bo podnosimy ją dwudziestokrotnie, to jest jasny znak, że zależy nam na tym, aby organy, które będą dbały o porządek, miały realne możliwości egzekwowania kar. Chodzi o to, aby osoby, które ewentualnie czegoś nie dopilnują, wiedziały, że grożą za to bardzo, bardzo poważne konsekwencje.

Ta ustawa została w Sejmie przyjęta bardzo dużą większością głosów. Wiem, że na etapie prac senackich zostały też zgłoszone poprawki. Jak rozumiem, będzie jeszcze dyskusja na ich temat. Chciałbym tylko dodać, że wszystkie te poprawki zostały uzgodnione ze stroną samorządową i są de facto odpowiedzią na postulaty samorządów, bo to przede wszystkim na samorządy spadają obciążenia związane z funkcjonowaniem wydziałów komunikacji. Wiemy, że tych problemów trochę jest, one w nieuzasadniony, nieracjonalny sposób obciążają przede wszystkim starostwa powiatowe. Chcemy, żeby po prostu to jak najszybciej zlikwidować i doprowadzić do tego, żeby te urzędy mogły się zajmować tym, do czego w naszej ocenie zostały przede wszystkim powołane, czyli służyć obywatelom, a nie zajmować się zbędną biurokracją.

Tak że uprzejmie proszę o przyjęcie i pozytywne zarekomendowanie Senatowi tej ustawy. Dziękuję.



**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję, Panie Ministrze.  
Czy pan mecenas teraz zechce odnieść się do tej ustawy?

**GŁÓWNY LEGISLATOR  
W BIURZE LEGISLACYJNYM  
W KANCELARII SENATU  
MACIEJ TELEC**

Dziękuję bardzo.

Ja mam kilka uwag o charakterze doprecyzowującym. Omówię je pokrótce, ponieważ zostały one opisane w opinii.

Pierwsza uwaga dotyczy art. 80d ust. 3a pkt 2 prawa o ruchu drogowym, tam jest mowa o sprawozdaniu z uiszczonych opłat ewidencyjnych, a dalej jest mowa o okresowym sprawozdaniu z uiszczonych opłat ewidencyjnych. Proponujemy te pojęcia ujednoczyć, ponieważ chodzi, jak się wydaje, o ten sam dokument.

Uwaga druga dotyczy art. 100aa prawa o ruchu drogowym. W tym przepisie na określenie tego samego podmiotu raz jest mowa o nazwie podmiotu oraz oznaczeniu jego adresu i siedziby, a następnie o firmie i przedsiębiorcy oraz oznaczeniu jego adresu, siedziby albo miejsca zamieszkania. Proponujemy te przepisy ujednoczyć i posługiwać się określeniem „firma”, ponieważ jest to określenie właściwe, używane w kodeksie cywilnym i będzie ono bardziej precyzyjne, jeżeli ma się ono odnosić do osoby fizycznej, gdyż osoba fizyczna, która wykonuje działalność gospodarczą, posiada firmę, którą jest jej imię i nazwisko, zaś nie ma nazwy.

Uwaga trzecia dotyczy art. 27e ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, tego przepisu, który nakłada na przedsiębiorców dodatkowe obowiązki związane z weryfikacją osób, które wykonują przewozy na ich rzecz. W art. 27e w ust. 3 jest mowa o tym, że weryfikacji, o której mowa w ust. 1, przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób dokonuje w trybie osobistego stawiennictwa. Z tego przepisu nie wynika, kto u kogo ma się stawić, czy przedsiębiorca w miejscu, w którym przebywa weryfikowana osoba, czy ta osoba w siedzibie przedsiębiorcy. Ponieważ z uzasadnienia wynika, że chodzi o tę drugą sytuację, proponujemy zmianę, aby ten przepis był jednoznaczny i jasno z niego

wynikało, że to właśnie ta osoba ma się stawić u przedsiębiorcy w celu weryfikacji.

Uwaga czwarta dotyczy art. 39a ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym. Tam jest odesłanie do 2 przepisów, przy czym obydwa przepisy mówią o tych samych kategoriach osób, więc jedno z tych odesłań jest zbędne.

Uwagi piąta i szósta dotyczą przepisów o karach pieniężnych. Tam chodzi o doprecyzowanie, że w jednym wypadku chodzi o karę pieniężną za każde naruszenie, a w drugim o karę pieniężną za naruszenia stwierdzone podczas 1 kontroli drogowej.

Uwaga siódma to jest uwaga ogólna, dotycząca prac nad projektem ustawy w Sejmie. Tam w drugim czytaniu ustawę uzupełniono o zmianę ustawy o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne. Jest to materia, która wydaje się niezwiązana z zasadniczym przedłożeniem, więc może ona budzić wątpliwości co do zgodności z art. 119 konstytucji, ponieważ materia ta nie przeszła procedury trzech czytań.

Podobna uwaga dotyczy art. 8 modyfikującego ustawę o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Ta zmiana została wprowadzona do projektu wcześniej, czyli między pierwszym a drugim czytaniem, ale dotyczy szkoleń, których odbycie ma skutkować zmniejszeniem liczby punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego, więc jest to również materia, która nie jest związana z pierwotnym przedłożeniem projektu.

Ostatnia uwaga dotyczy art. 22 pkt 3 noweli. Jest to przepis o wejściu w życie ustawy. Wymienione w tym przepisie przepisy mają wchodzić w życie z dniem określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 18, przy czym w art. 18 mowa jest o 2 komunikatach. Tak więc przepis ten należałoby uściślić, wskazując, które przepisy wchodzi w życie z dniem określonym w którym komunikacie z tych 2 komunikatów, o których mowa w art. 18.

Pozostałe 2 uwagi to są uwagi techniczno-redakcyjne, nad którymi, jak mi się wydaje, nie ma potrzeby się rozwodzić. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Mecenasie.

Panie Ministrze, zechce pan się odnieść do tych uwag?

MINISTER CYFRYZACJI  
**JANUSZ CIESZYŃSKI**

Dobrze.

Jeżeli chodzi o uwagę pierwszą, czyli do art. 1 pkt 4 lit. a, to jest uwaga, którą...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

W naszej ocenie jak najbardziej to jest do przyjęcia.

Uwaga druga także w naszej ocenie jest do uwzględnienia.

Jeśli chodzi o uwagę trzecią, to w naszej ocenie z całej konstrukcji art. 27e można wyinterpretować, że przedsiębiorca dokonuje weryfikacji u siebie przed rozpoczęciem współpracy. I tak jest to też zwyczajowo przyjęte. No, trudno sobie wyobrazić, aby następowało to w miejscu zamieszkania osoby, z którą przedsiębiorca chce nawiązać współpracę. W związku z tym tej uwagi, a właściwie tej propozycji poprawki byśmy nie popierali.

Jeżeli chodzi o uwagę czwartą, to jesteśmy przeciwni wprowadzeniu takiej modyfikacji. Przepisy w naszej ocenie mówią o innych licencjach.

Jeżeli chodzi o uwagę piątą, to tutaj jak najbardziej chodzi o to...

*(Senator Jadwiga Rotnicka: Momencik.)*

...że za każde naruszenie. To dotyczy zarówno uwagi piątej, jak i szóstej.

*(Przewodniczący Jan Hamerski: Szósta również?)*

Tak, szósta również, to jak najbardziej popieramy.

Jeżeli chodzi o uwagę siódmą i modyfikacje, które zostały wprowadzone w trakcie prac sejmowych, to warto wskazać, że to jest ustawa, która, tak jak mówiłem na początku, zmniejsza dochody Funduszu CEPiK. Te przepisy, o których tu mówimy, są związane w szczególności ze zwiększeniem dochodów Funduszu CEPiK o środki, które pozostają w dyspozycji instytucji gospodarki budżetowej podległych ministrowi cyfryzacji. Tak że w naszej ocenie, mając na uwadze charakter całej ustawy i to, od czego ona się zaczęła... Przyjmuję tę uwagę, że pewnie byłoby zgrabniej, gdybyśmy wcześniej doszli do tego wniosku, ale nie ukrywam, że to jest tak, że po prostu analizując plan finansowy Funduszu CEPiK i mając na uwadze fakt, że tutaj nie mówimy o żadnych środkach, które są ściągane z podmiotów, nie wiem, z obywateli, z przedsiębiorców,

z samorządów, z kogokolwiek spoza tego naszego obszaru, zdecydowaliśmy się poprzeć tę uwagę na etapie prac w parlamencie.

Kolejna uwaga dotyczy kwestii związanej z punktami karnymi. Podczas prac w Sejmie była zgoda co do tego, że to jest przepis, który rzeczywiście jest racjonalny. Po wprowadzeniu w ubiegłych latach pakietu zmian w prawie o ruchu drogowym, który podniósł wysokość mandatów i doprowadził do tego, że Polska jest krajem, w którym najszybciej w całej Unii Europejskiej zmniejsza się liczba ofiar wypadków drogowych, uznaliśmy, że warto przychylić się do postulatów środowisk związanych przede wszystkim z zawodowymi kierowcami, bo to ich dotknie ta regulacja, która mówi o tym, że punkty karne są ważne nie rok, tak jak było przez wiele lat, tylko 2 lata. No i...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

To znaczy był rok, potem wydłużono do 2 lat, a teraz zmiana przewiduje ponowne skrócenie do roku. Wynika to też z naszych analiz, które jasno wskazują, że odsetek kierowców, którym to grozi, jest dość niewielki, a mamy wszelkie powody, żeby przypuszczać, że to są właśnie zawodowi kierowcy, w przypadku których popełniane wykroczenia są bardziej związane z częstotliwością niż z tym, że to są faktycznie piraci drogowi, do tego nie są to bardzo poważne naruszenia prawa. Wydaje się, że to jest racjonalny kierunek zmian i coś, co nie obniży bezpieczeństwa na drogach, a pomoże tym, którzy po prostu zarabiają w ten sposób na życie. Dla takiej osoby brak prawa jazdy to jest po prostu brak możliwości zarobkowania.

Jeżeli chodzi o uwagę ósmą, to jest to konstrukcja, która jest wzorowana na innych naszych ustawach, m.in. omawianej ostatnio przez Senat i zaakceptowanej, mianowicie ustawie o aplikacji mObywatel. W naszej ocenie tutaj nie powinno być żadnych wątpliwości, bo z treści komunikatu będzie wynikało, o co chodzi.

Tak że to tyle. Aha, a jeżeli chodzi o te techniczno-redakcyjne, to jak najbardziej je przyjmujemy.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Ministrze.  
Proszę bardzo, Państwo Senatorowie.

(*Senator Artur Dunin: Czy teraz można?*)

Tak.

Proszę bardzo, przewodniczący Dunin.

**SENATOR  
ARTUR DUNIN**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowni Goście! Panie Ministrze!

Ta ustawa miała poprawić bezpieczeństwo obywateli poruszających się transportem... taksówkami, ogólnie mówiąc. Niestety, tak jak zawsze, wszystko, co zaczynacie nawet dobrze robić i gdzie zaczynacie dobrze myśleć, potraficie spitolić.

Uwaga pana mecenasa odnośnie do art. 7 jest bardzo słuszna. To, że coś jest oczekiwane i dobre... Ja się z tym zgadzam. Ale bądźcie poważni chociaż raz i raz przygotujcie coś dobrze. Zostawmy to.

Ja bym przejął poprawki zaproponowane przez pana mecenasa od pierwszej do szóstej. Tych 2 ostatnich propozycji poprawek, Panie Mecenasie... Propozycje poprawek techniczno-redakcyjnych również. Ja bym nie przyjął tych 2 ostatnich propozycji, niestety, nie. Bo wydaje się, że faktycznie te poprawki wyjaśniają i opisują sprawę... Są czytelniejsze te zapisy. One nie powodują żadnych zmian merytorycznych, jeśli chodzi o zapisy w legislacji przyjętej przez Sejm ustawy.

Ale, Szanowni Państwo, przede wszystkim miało to być bezpieczeństwo. Niestety pan minister otworzył puszkę Pandory i zaczął dopisywać rozwiązania związane ze sprawami gospodarczymi, które popsują tę ustawę. Myślę, że dzisiaj skończylibyśmy prace nad tą ustawą w 15 minut, gdyby ona dotyczyła tylko i wyłącznie bezpieczeństwa.

Ja mam przygotowane poprawki, które prawdopodobnie... Przepraszam, Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, nie zgłoszę ich teraz, na posiedzeniu komisji. One będą dotyczyły spraw związanych ze zwiększeniem kontroli przejazdów, to jedna, a druga – spraw związanych ze zdjęciami, biometrią osób przewożących, mających licencję.

Jednocześnie chciałbym wysłuchać, bo państwa jest tak dużo, pewnie będziecie mieć dużo swoich uwag, swoich pomysłów na to, jak tę ustawę, zapewniając, powtórzę jeszcze raz,

przede wszystkim bezpieczeństwo podróżujących, bo to jest najważniejsze... Pewnie macie mnóstwo swoich uwag, które tę ustawę na tyle poprawią, że będzie mogła faktycznie jak najlepiej zabezpieczać osoby korzystające z usług taksówek. Ode mnie tyle.

Od razu informuję, Panie Przewodniczący, że będę zgłaszał poprawki podczas drugiego czytania. Ja nad tą ustawą, Szanowni Państwo, pracowałem 2 tygodnie, analizując wszystkie zapisy. Proszę mi wierzyć, że trudno przyjąć to, że teoretycznie zabiegając o jedną rzecz, tak się zaczęło majstrować przy prawie w innych aspektach tej ustawy.

Ja bardzo chętnie wszystkich państwa wysłucham, jestem również do państwa dyspozycji, tak abyśmy mogli zrobić naprawdę dobrą ustawę. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Senatorze.

Dziwi mnie tylko jeden fakt, że po 2 tygodniach pracy nad ustawą nie jest pan w stanie dzisiaj zgłosić tych poprawek, żeby zarówno Biuro Legislacyjne, jak i ministerstwo mogło się do nich odnieść, tylko chce pan zgłaszać – to jest oczywiście moja uwaga – na posiedzeniu plenarnym, co przedłuży proces legislacyjny. Dziękuję bardzo.

Pani senator...

(*Senator Artur Dunin: To, Panie...*)

Przepraszam, przepraszam bardzo. Teraz pani senator.

Proszę bardzo.

**SENATOR  
JADWIGA ROTNICKA**

Dziękuję bardzo.

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Te poprawki, o których mówi pan senator Dunin, są mi także znane, bowiem przedstawiciele środowiska kierowców, nazwijmy to, taksówek, byli u mnie w biurze i też zgłosili cały pakiet uwag. One są w dużym stopniu zbieżne, o ile nie tożsame. Chodzi tam także o inne drobne rzeczy, które moglibyśmy jeszcze przepracować, bo

naprawę, Panie Przewodniczący, jest tego dużo. Musimy się tylko zastanowić, czy nie zwołać dodatkowego posiedzenia komisji, aby nie zgłaszać tego na plenarce. To tylko taka moja uwaga. Tych zgłoszeń było sporo. One wszystkie zmierzają do tego, aby pasażer, który zawiera kierowcy, był w tej taksówce bezpieczny. To takie uzupełnienie. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Pani Senator.

Tutaj, myślę, analogiczna uwaga. Gdyby poprawki były zgłaszane dzisiaj, moglibyśmy nad nimi dyskutować i faktycznie nie trzeba by było przedłużać procesu legislacyjnego.

Senator Dunin. Proszę.

**SENATOR**  
**ARTUR DUNIN**

Panie Przewodniczący, gdyby pan się zapoznał z tą ustawą i zechciał zapoznać się z różnymi opiniami, to również miałby pan dzisiaj wątpliwości odnośnie do zgłaszania jakichkolwiek poprawek.

I chcę panu powiedzieć, że nie to, że nie jestem przygotowany, właśnie jestem przygotowany do tego, żeby wysłuchać wszystkich stron, które są zainteresowane tą ustawą, Panie Przewodniczący. Ja rozumiem, że najlepsze jest podniesienie ręki, minister przychodzi, mówi, że przychodzi z ustawą, podnosimy rękę na „tak” i dziękujemy bardzo. No nie, no nie, nie jesteśmy w Sejmie, jesteśmy w Senacie. Mamy prawo wysłuchać wszystkich stron i przygotować tę ustawę. Jeżeli będziemy zgłaszać jakieś poprawki, to takie, które faktycznie zapewnią bezpieczeństwo. A nie tak, że w ciemno głosowanie za, bo tak pan minister powiedział. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Nie mam zamiaru przeradzać posiedzenia Komisji Infrastruktury w pyskówkę, Panie Senatorze, dlatego...

*(Senator Artur Dunin: To nie jest pyskówka.)*

Tak, to jest pyskówka.

...Dlatego też są tu z nami na posiedzeniu komisji przedstawiciele różnych środowisk związanych z tymi sprawami, za chwilę będą dopuszczeni do głosu, będą mogli zgłaszać propozycje poprawek, pan senator będzie je mógł przejmować jako senator i członek Komisji Infrastruktury, debatując oczywiście i polemizując, jeżeli będą zgłaszane propozycje... I w ten sposób moglibyśmy przedstawić już gotowe propozycje z komisji na posiedzeniu plenarnym. Dziękuję bardzo.

Oddaję głos... Sekundeczkę. Czy państwo senatorowie...

Proszę uprzejmie, senator Zając.

**SENATOR**  
**ALICJA ZAJĄC**

Bardzo dziękuję.

Nie tylko pan przewodniczący Dunin pracował nad tą ustawą, również wszyscy członkowie Komisji Infrastruktury. Skoro wcześniej pracował nad tym Sejm i przegłosowało ją ponad 400 – podam dokładnie – 427 posłów, 3 posłów było przeciw, a 18 się wstrzymało, to wydaje mi się, że nie można tego nazywać bublek prawnym i mówić, że coś jest przygotowywane tylko po to, żeby zamieszać czy... Ja w ogóle nie wiem, jaki cel miała ta wypowiedź przewodniczącego Dunina.

Ja kiedyś tak żartobliwie powiedziałam panu przewodniczącemu: jeżeli pan będzie wprowadził taką destrukcję w prace naszej komisji, to ja złożę wnioski o odwołanie pana z funkcji wiceprzewodniczącego. Bo nie chodzi o to, żebyśmy tutaj dyskutowali i wytykali sobie, że jest klub lewicy, klub prawicy, klub środka i bezpartyjni, tylko o to, żebyśmy po prostu merytorycznie podeszli do sprawy. Pan poświęcił 2 tygodnie tej ustawie, ma pan swoje przemyślenia, ma pan prawo je zgłosić i proszę je zgłaszać, ale proszę pod naszym adresem... Ja akurat jestem członkiem klubu Prawa i Sprawiedliwość i moim zdaniem po raz kolejny pan jakoś... Powiem szczerze, nie jestem przewrażliwiona, ale uważam, że pan w stosunku do nas zachował się niegrzecznie. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.

Pan profesor...

(Senator Artur Dunin: Jedna rzecz...)

Nie ma już głosów ze strony senatorów.

Oddaję głos panu profesorowi...

(Senator Artur Dunin: Jedna rzecz. Chciałbym przeprosić, jeżeli ktoś poczuł się urażony moją wypowiedzią.)

Panie Profesorze, pan pierwszy się zgłosił. Proszę uprzejmie.

**PRZEWODNICZĄCY ZESPOŁU DORADCÓW  
DO SPRAW KONTROLI  
KONSTITUCYJNOŚCI PRAWA  
PRZY MARSZAŁKU SENATU X KADENCJI  
MAREK CHMAJ**

Bardzo dziękuję.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Marek Chmaj, jestem przewodniczącym zespołu doradców marszałka Senatu do spraw kontroli konstytucyjności prawa. A tu chciałbym zaprezentować dosłownie kilka uwag z opinii prawnej, którą przekazano panu przewodniczącemu, opinii sporządzonej na zlecenie Związku Przedsiębiorców i Pracodawców.

Szanowni Państwo, chciałbym się odnieść do art. 27c wprowadzonego do ustawy o transporcie drogowym. W tym przepisie pkt 2 nakłada obowiązek posiadania przez kierujących pojazdami prawa jazdy wydanego w kraju. Ja rozumiem zamierzenie ustawodawcy: każdy, kto chce być kierowcą, prowadzić taką działalność, musi mieć polskie prawo jazdy. Ale pamiętajmy o tym, że nasze przepisy dopuszczają posiadanie tylko 1 prawa jazdy, a zatem, jeżeli ktoś ma prawo jazdy wydane w innym państwie, musi starać się o uzyskanie dokumentu polskiego. Nasz ustawodawca wprowadził tutaj domicyl, czyli obowiązek przebywania na terytorium RP przez 185 dni, czyli przez pół roku. Po tym okresie taka osoba może zrezygnować z dotychczasowego prawa jazdy i uzyskać nowe. Ja rozumiem, że to w jakiś sposób ma zabezpieczyć pasażerów, ale przez te pół roku dana osoba nie może prowadzić działalności gospodarczej, ta osoba nie zdaje żadnych nowych egzaminów, po prostu występuje o wydanie polskiego prawa jazdy, ta osoba nie ma obowiązku wyuczenia się bardziej języka polskiego ani poznania topografii określonego miejsca, określonego obszaru, określonego regionu, po prostu ma odczekać 185 dni.

W tym przepisie widzę dyskryminację 2 kategorii podmiotów. Po pierwsze, obywateli Unii Europejskiej, bo mamy przecież, Szanowni Państwo, wynikający z prawa unijnego swobodny przepływ pracowników, mamy swobodę prowadzenia działalności gospodarczej. Trudno wytłumaczyć, dlaczego obywatel Unii Europejskiej powinien mieć domicyl w kraju i dopiero po okresie tych 185 dni mógł występować o polskie prawo jazdy. Widzę też dyskryminację obywateli jednego szczególnego państwa, mam na myśli Ukrainę. Dzisiaj oczywiście będzie okres dostosowawczy, ale w przyszłości obywatel Ukrainy będzie zmuszony odczekać te 185 dni, aby mógł wystąpić o posiadanie polskiego prawa jazdy. Gdybyśmy wprowadzili do tego przepisu obywateli Ukrainy, tobyśmy dyskryminowali obywateli innych państw. Może wpadlibyśmy na pomysł, żeby wprowadzić państwa sąsiadujące z nami, ale państwa sąsiadujące to państwa Unii Europejskiej, do tego Białoruś i Rosja... Nie chcielibyśmy łączyć Białorusi, Rosji i Ukrainy.

Szanowni Państwo, dlatego może warto rozważyć, aby ten przepis nie dotyczył obywateli państw Unii Europejskiej, co jest rozsądne i zgodne z prawem unijnym, oraz obywateli tych państw, które formalnie wystąpiły o członkostwo w Unii Europejskiej, o akcesję. Te państwa to m.in. Ukraina, Turcja, Serbia, Macedonia Północna, Czarnogóra, Mołdawia, Bośnia i Hercegowina i Albania. Myślę, że tego typu zmiana nie kolidowałaby z zamierzeniem ustawodawcy ani większości sejmowej, a pozwoliłaby nam postępować zgodnie z prawem unijnym, przy okazji też nie stanowiłaby dyskryminacji obywateli państwa, które dzisiaj darzymy tak ciepłym uczuciem.

Pragnę też wskazać, że *vacatio legis* dla tego przepisu jest dosyć skromne, wynosi 12 miesięcy. Jeżeli już, to takie *vacatio legis* należy absolutnie zostawić, ewentualnie można myśleć o wydłużeniu. Bardzo dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję, Panie Profesorze.

Kto z gości?

Proszę uprzejmie.

WICEPREZES ZARZĄDU  
STOWARZYSZENIA AUTOMOBILKLUB  
„WARSZAWSKI”  
ARTUR OPORSKI

Dzień dobry państwu.

Artur Oporski. Jestem wiceprezesem Stowarzyszenia Automobilklub „Warszawski”, od ponad 30 lat związany z rynkiem taxi, więc można powiedzieć, że jakieś pojęcie o rynku taxi i o przemianach, jakie w tym rynku miały miejsce, mam.

Bardzo się ucieszyłem, gdy dowiedziałem się o tym, że podjęte zostały prace w ramach projektu rządowego na temat nowelizacji związanej z bezpieczeństwem pasażerów. Jednak z każdym tygodniem, z każdym miesiącem – przekonałem się o tym na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury – coraz bardziej okazywało się, że zapomniano o tym, że to miała być nowelizacja dotycząca bezpieczeństwa. Dzisiaj tak naprawdę nie rozmawiamy o tym, czy to wpłynie pozytywnie na sytuację, zapobiegnie zdarzeniom, które miały miejsce w taksówkach, czyli gwałtom kobiet, tylko rozmawiamy o tym, czy i ile zdjęć zrobić kierowcy, który może 50 kursów później zgwałcić kobietę. Tak to mniej więcej wygląda. Ja powiem, dlaczego tak jest.

Doszło do deregulacji rynku taxi, z tym nie można dyskutować, życie płynie, panta rhei, pewne zasady trzeba przyjmować. Jednak są pewne podstawowe reguły, którymi kierował się ustawodawca, wprowadzając obowiązek – chciałbym, żebyście państwo zwrócili uwagę na to, co mówię – posiadania ważnego prawa jazdy, nie cofniętego, tylko ważnego dokumentu, jednym słowem, aktywnego. To pierwsza rzecz. Druga: uzyskanie zaświadczenia o niekaralności przez polskiego przedsiębiorcę, który idzie do sądu i w ciągu 15 minut otrzymuje takie zaświadczenie, jeśli rzeczywiście nie był karany. Następnie dany przedsiębiorca musi pójść do psychologa, przejść badania psychologiczne, na podstawie których psycholog określa, czy jest on zdolny do wykonywania zawodu, czy też nie.

Co dzisiaj się stało? Jaki jest stan obecny? Zostawmy zmiany, jakie proponowane są w ramach projektu rządowego. Stan obecny jest taki, że polski przedsiębiorca, który chce uzyskać uprawnienia do prowadzenia taksówki, nie może być karany. Co się dzieje z emigrantem? Może być karany. Co się dzieje z polskim

przedsiębiorcą, który nie ma prawa jazdy, bo mu zabrano? Nie może prowadzić taksówki. Co się dzieje z przedsiębiorcą, który przyjeżdża z Gruzji czy Ukrainy, choć jestem z nimi całym sercem, i którego nie można zweryfikować? Nawet wtedy, gdy jest karany, w ciągu tygodnia wsada za kółko i jeździ naszymi taksówkami. Co się dzieje wreszcie z przedsiębiorcą, który pójdzie do lekarza, polskim przedsiębiorcą, i zrobi badania psychologiczne? Nie wiem, czy ktoś z państwa miał okazję brać udział w takich badaniach czy być uczestnikiem takich badań. Ja byłem. Proszę mi wierzyć, ktoś, kto nie zna języka polskiego, nie jest w stanie przejść takich badań. Dzisiaj jest tak, że obcokrajowiec, który nie zna języka polskiego, nie ma faktycznego zaświadczenia o karalności, nie ma zweryfikowanego prawa jazdy, przychodzi na badania psychologiczne z tłumaczem i to tłumacz za niego takie badania zdaje, ponieważ on mu tłumaczy, jak ma przejść poszczególne pytania krok po kroku. I to jest stan faktyczny.

Powiem jeszcze państwu, jak wyglądał stan przed wejściem w życie tzw. ustawy lex Uber, a jak wygląda dzisiaj, pierwszej ustawy lex Uber i dzisiaj. Przed wejściem w 2019 r. tej ustawy taksówkarzy było 14 tysięcy, 12 tysięcy aktywnych, tak mniej więcej, mówię o samej Warszawie. To tak, żeby też pokazać obraz całej sytuacji. Dzisiaj mamy 2023 r. Taksówkarzy uprawnionych do tego, żeby wykonywać ten zawód – wśród nich są również obcokrajowcy – jest 29 tysięcy. Jak myślicie, dlaczego w ciągu ostatnich lat tak bardzo wzrosła liczba gwałtów w taksówkach, liczba wypadków i liczba przestępstw, jakie są dokonywane właśnie w taksówkach? Przecież wcześniej tego nie było. Jeśli ktoś ma dobrą pamięć i sięgnie pamięcią wstecz, to przekona się, że były to naprawdę incydentalne przypadki. Ja pozwoliłem sobie dzisiaj sprawdzić, ile było informacji medialnych na temat wypadków i kolizji spowodowanych przez kierowców jadących taksówką na aplikację, obcokrajowców. 8 w ciągu tygodnia w samej Warszawie.

Proszę państwa, moje pytanie jest takie: czy można wreszcie raz – a od 30 lat, powtarzam, jestem w rynku taxi – posłuchać środowiska i spróbować wprowadzić takie regulacje, które będą równe dla wszystkich, a jednocześnie będą zabezpieczały pasażerów? Odpowiedzmy sobie na takie pytania. Czy w obliczu obecnej nowelizacji ustawy, wedle której pośrednik musi zapłacić

1 milion zł, jeśli nie dopilnuje zapisów, które są w nowelizacji ustawy, zgodnie z którą zrobi zdjęcie kierowcy, który przychodzi do firmy i podpisuje umowę, a potem co 100 kursów znów zrobi mu zdjęcie, poprawi się bezpieczeństwo kobiet? Wiecie, co się wtedy stanie? Będziemy mieli taką oto sytuację, że kobieta została zgwałcona, ale my wiemy przez kogo. Tak to mniej więcej będzie wyglądało. Oczywiście ja to przejawiam, ale chodzi właśnie o ten fakt, że nikt nie dotknął tematu bezpieczeństwa i ograniczeń w odniesieniu do kierowców, którzy nie powinni wsiadać za kółko, by prowadzić taksówkę.

Dlaczego ubezpieczyciel w ostatnich latach... Kiedyś było tak, że taksówkarz musiał zapłacić 50% składki autocasco za ubezpieczenie samochodu, jeśli prowadził działalność taksówkową. Wiecie państwo, ile dzisiaj musi zapłacić? 300% więcej niż normalna stawka. Dlaczego? Dlatego że ubezpieczyciel zorientował się, że te 29 tysięcy pojazdów jeżdżących po Warszawie – ja mówię o samej Warszawie – ma coraz więcej kolizji, kolizji, które wynikają z tego, że kierowca wjechał na torowisko, wjechał pod prąd, bo nie zauważył znaku, wjechał na zakazie skrętu w lewo, ponieważ GPS mu pokazał, że trzeba skręcić, a to dlatego, że nie ma zielonego pojęcia o tym, w jakim rytmie żyje miasto, duże miasto. Mówię teraz o wielu miastach w Polsce. Oni po prostu nie mają o tym zielonego pojęcia.

Przedmówca, który odnosił się do polskiego prawa jazdy, do tego, że to jest takie nieeleganckie... Świetny pomysł z tym polskim prawem jazdy, naprawdę fantastyczny, choć jeden z nielicznych, który jeszcze powinno się dopisać. Dlaczego mówię, że fantastyczny? Dlatego, że jeśli ktoś przyjedzie do Polski i będzie chciał pracować jako emigrant zarobkowy, uchodźca, to niech idzie do każdej innej pracy. Ja tu dzisiaj przyjechałem metrem. Są wielkie billboardy z informacją „Szukamy pracownika”. Niechże on idzie do tej pracy. Pytacie państwo, dlaczego się upieramy przy tym polskim. Upieramy się przy polskim dlatego, że osoba, która prowadzi taksówkę, z mojego punktu widzenia... Można powiedzieć, że jakby rodzinie, z krwi i kości jestem taksówkarzem. Mój ojciec był taksówkarzem, został nim brat, taksówkarzami zaraz po wojnie byli wujkowie. Zawsze marzyłem o tym, żeby taksówkarz był wizytówką miasta, żeby powodował uśmiech na twarzy, żeby był naszym aniołem stróżem.

29 tysięcy ludzi jeżdżących po ulicach Warszawy musi wiedzieć, jak udzielić pierwszej pomocy. Zgodzicie się państwo ze mną, czy nie? Oni są 4, 5 razy częściej w różnych miejscach niż inni użytkownicy dróg, którzy prawdopodobnie powinni mieć wiedzę na temat udzielania pierwszej pomocy, tej podstawowej. W jaki sposób człowiek, który nie ma pojęcia o tym, jak wymówić nazwę ulicy, przy numerze 112... Jak on udzieli pierwszej pomocy? Przypomnę państwu tylko, bo przecież nie wszyscy wiemy... To jest nagrywane. Chciałbym, żeby może ktoś, kto nie wie, mógł sobie to odtworzyć. Udzielenie pierwszej pomocy polega na tym, że pierwszą rzeczą, jaką trzeba zrobić, to jest zabezpieczenie miejsca wypadku. Tu język polski jest do niczego niepotrzebny. Ale wiecie, jaka jest druga rzecz? Druga rzecz to poinformowanie o zdarzeniu i podanie dokładnej lokalizacji służbom. Wyobrażacie sobie teraz człowieka, który wiezie waszego znajomego... Dziecka nie. Wiecie, dlaczego nie dziecka? Wszyscy pasażerowie, nawet z grubym portfelem, korzystają z Ubera, Bolta i Free Now, bo oni są tani, ale żaden z tych ludzi – tak mówią, jak z nimi rozmawiam – swojego dziecka do takiej taksówki nie wpuści. Wyobraźmy więc sobie, że jest to jakiś znajomy, który uległ wypadkowi. Ostatnio mieliśmy zdarzenie z autobusem miejskim, pasażerka została ranna, a kierowca nie potrafił powiedzieć, gdzie jest i co się stało. Świetny jest pomysł z tym prawem jazdy, ponieważ to spowoduje, że ktoś trochę nauczy się języka i przede wszystkim pozna kulturę społeczeństwa. Przy uznaniu... Przecież to jest tak proste i logiczne. To jest inna kultura. Obco krajowcy przyjeżdżają do Polski, widzą kobietę, przepraszam, po alkoholu i to już jest dla nich sygnał: droga otwarta. Nie wolno dopuścić do tego, żeby zmiany wprowadzane pod płaszczykiem dbania o bezpieczeństwo zostały wprowadzone tylko w obszarze zdjęć kierowców.

I słuchajcie. Co jeszcze jest ważne? Te zdjęcia kierowców, które trzeba wykonać... Firmy o bardzo dużym kapitale finansowym, mające rozwiązania technologiczne zrobią to, ale pan w Chełmie, który ma telefon komórkowy i 15 kierowców... On nie ma pojęcia, gdzie będzie to archiwizować i jak to będzie archiwizować. A jak mu zabiorą, ma zapłacić za to 1 milion zł. A kierowców jest 15. No, trzeba mieć troszeczkę rozsądku. Skoro wiemy, że problem jest, bo wszyscy o tym mówią, w aplikacjach taksówkowych,

w firmach korzystających z aplikacji taksówkowych, to odpowiedzmy sobie na pytanie, jaki jest stan faktyczny, a potem to, co się da, wyeliminujmy.

Były pytania do ambasad, konsulatów państw, które nie należą do Unii Europejskiej. Wystarczy złożyć przez internet zapytanie o niekaralność. W ciągu 5 dni otrzymują zaświadczenie o niekaralności, jeśli byli niekarani. Obywatel spoza Unii powinien przynieść 2 zaświadczenia o niekaralności, polskie i z kraju pochodzenia. Prosta rzecz, a jakże precyzyjnie wyeliminuje ludzi potencjalnie niebezpiecznych.

Dzisiaj zatrwożony przeczytałem opinię Ubera, Bolta i Free Now. Ja myślałem, że ja nie mogę mówić oficjalnie „Uber, Bolt i Free Now”. Teraz się cieszę, bo mogę mówić, że Uber, Bolt i Free Now są żywotnie zainteresowane tym, żeby pozostało takie status quo, jakie jest teraz. Będziemy robić zdjęcia, a polskie firmy taksówkowe, których nie stać na stworzenie nowych technologii, pozwalających archiwizować te zdjęcia, wyeliminują się same. Wiecie, ile zdjęć będzie musiało być zrobionych w ciągu 5 lat w samej tylko Warszawie? Ponad 2 miliony. 2 miliony zdjęć, które będą musiały być archiwizowane, które będą musiały być przechowywane, bo, nie daj Boże, ktoś nas zapyta o zdjęcie, a my nie będziemy go mieć.

Pan minister powiedział, że 1 milion zł to fajna kara. Każdego na to stać, ale boli. Oczywiście, że boli. Jak ktoś dostanie klapsa, to tak samo boli. Tylko jest pytanie: czy tutaj chodzi o to, żeby było bezpiecznie dla polskich pasażerów, dla kobiet, czy żeby było lepiej dla firm, które potocznie są nazywane aplikacyjnymi? Zrobmy tak: niech firmy oferujące przewozy na aplikację robią zdjęcia. Przecież zdjęcia kierowcy... Nie wiem, czy państwo wiecie, ale firmy taksówkowe zawsze podejmowały współpracę z kierowcami. Mówię o tych tradycyjnych firmach, nie aplikacyjnych. W biurze robione były zdjęcia do identyfikatorów. Były i są nawet takie polskie firmy taksówkowe, które –wszystkie mają aplikacje taksówkowe, żeby nie było wątpliwości – przeprowadzają szkolenia pierwszej pomocy, zanim kierowca danej firmy w taksówce usiądzie. Przecież Polska jest w Europie jedynym i pierwszym krajem, który wprowadził – to było w Warszawie – taksówkarzy ratowników z AED. No, Szanowni Państwo, my rozmawiamy

o bezpieczeństwie. Ludzie się dwoją i troją bez żadnych dotacji z NCBiR czy innych instytucji, które mogą to sfinansować. Nie mówię tego z sarkazmem, żeby nie było. To jest takie źródło. Ludzie sami z własnych pieniędzy to zrobili i to się rozprzestrzeniło na inne miasta. Inne miasta też to robią. A my mówimy o tym, żeby robić zdjęcia?

Uber, Bolt i Free Now twierdzą, że będą mieli 500–700 milionów straty, jeśli kierowcy będą musieli spełniać te logiczne warunki. A dlaczego nie? Jeśli państwo uznacie, że jednak nie trzeba zagranicznego zaświadczenia o niekaralności, że nie trzeba polskiego prawa jazdy dla obcokrajowców spoza Unii Europejskiej, to zrobmy tak, żeby polski przedsiębiorca też nie musiał uzyskiwać zaświadczenia o niekaralności, nie musiał okazywać prawa jazdy – no bo po co? – i nie musiał chodzić na badania psychologiczne. Bo może powiedzieć, że nie rozumie. Tu jest logika. Ja uważam, że jeśli ta logika nie zostanie przekuta na zapisy w nowelizacji, a pozostaną – świetnie, że jest to polskie prawo jazdy – zapisy o zdjęciach i samym prawie jazdy, to naprawdę my jako środowisko, które nie było w stanie państwa przekonać, ale też państwo i posłowie będziemy mieli krew na rękach. Będziecie współwinni gwałtom, jakie będą się odbywały w taksówkach.

Ja powiem, dlaczego 14 kwietnia zostało to przegłosowane tak dużą większością głosów. Powoływali się na to państwo. Gdybym ja był posłem, też zagłosowałbym za. Dlaczego? Dlatego że jako poseł nie zostałem poinformowany o szczegółach, o specyfice. Było hasło: nowelizacja ma ukrócić gwałty w taksówkach. Jak nie podniosę ręki, to będę za tym, żeby gwałcili kobiety w taksówkach. No kto normalny nie podniesie ręki?

Została nam ostatnia nadzieja – Komisja Infrastruktury i Senat, który może jeszcze zmienić zapisy. Zdaję sobie sprawę z tego, że nawet jeśli Senat zmieni te zapisy – mam nadzieję, że nie będą one traktowane pod kątem politycznym, tylko takim czysto ludzkim – i zaproponuje te zmiany do przegłosowania w Sejmie, to będziecie mieli państwo czas na to, aby przekonać posłów, że to nie jest widzimisię taksówkarzy, tylko są to logiczne propozycje, które mogą praktycznie wpłynąć na bezpieczeństwo pasażerów. To wszystko, co miałem do powiedzenia. Dziękuję bardzo.



**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.  
Szanowni Państwo...  
(*Głos z sali: Ja chciałbym w ramach...*)  
Przepraszam, przepraszam.

Szanowni Państwo, przykro mi, ale prawdopodobnie będę musiał wprowadzić ograniczenia czasowe wypowiedzi...

(*Głos z sali: To całe szczęście, że dopiero po mnie.*)

...albo moja prośba będzie taka... Ja rozumiem, że każdy chciałby tutaj zaprezentować swoje stanowisko. Ze względu na liczbę osób na tej sali chciałbym, żeby każde środowisko miało możliwość wypowiedzieć się w tej materii i żeby ta wypowiedź dotyczyła kwintesencji zagadnienia. Pan profesor... Przepraszam, że się odwołuję do pańskiej wypowiedzi. Krótko, rzeczowo, propozycja poprawki – taka byłaby moja olbrzymia prośba do państwa. Prosiłbym, abyście poprzez swoje krótkie, konkretne wypowiedzi dali państwo szansę wypowiedzieć się wszystkim zgromadzonym na tej sali. Ja rozumiem, że jest to oczywiście specyfika, ja rozumiem tę atmosferę, wypowiedzi o krwi na rękach itd., itd., niemniej jednak moja uwaga jest jedna: krótkie, rzeczowe wypowiedzi z konkretnymi wnioskami.

Proszę uprzejmie.

**PRZEDSTAWICIEL  
KRAJOWEJ IZBY GOSPODARCZEJ  
TAKSÓWKARZY  
SEBASTIAN LIGOWSKI**

Ja tylko chciałbym w ramach uzupełnienia...  
(*Senator Artur Dunin: Do mikrofonu. I proszę się przedstawić.*)

Sebastian Ligowski, Krajowa Izba Gospodarcza Taksówkarzy.

Krótko, w ramach uzupełnienia tego, co powiedział pan Artur...

(*Przewodniczący Jan Hamerski: Wie pan co? Ja mam taką prośbę, abyśmy najpierw dali głos wszystkim środowiskom. Państwo reprezentujecie, jak widzę. środowisko taksówkarzy, dlatego...*)

Tak, dlatego mówię, że chcę tylko uzupełnić tę wypowiedź.

(*Przewodniczący Jan Hamerski: Dlatego króciutko, bardzo króciutko.*)

Tak, króciutko, króciutko.

À propos badań psychotechnicznych. Tu problemem jest nie tylko niezajomość języka polskiego. Zgodnie z pismem, które przekazałem – przekażę może więcej – problem polega na tym, że psychologowie transportu w Polsce i pracownie psychologiczne nie dysponują testami znormalizowanymi, usystematyzowanymi i adaptowanymi pod kątem kulturowym dla obcokrajowców. Chciałbym, żeby państwo senatorowie zdali sobie sprawę z faktu, że w ogóle nie istnieją narzędzia badawcze do badania obcokrajowców spoza obszaru Unii Europejskiej, a co za tym idzie, nie powinno zostać wydane żadne zaświadczenie o braku przeciwwskazań.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję panu.  
Kto z państwa?  
Proszę uprzejmie. Pan się wcześniej zgłaszał.

**PEŁNIĄCY OBOWIĄZKI  
PRZEWODNICZĄCY KOMISJI 3005  
NIEZALEŻNEGO SAMORZĄDNEGO  
ZWIĄZKU ZAWODOWEGO  
„SOLIDARNOŚĆ”  
TAKSÓWKARZY ZAWODOWYCH  
MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY  
PAWEŁ SATURSKI**

Dziękuję bardzo za udzielenie głosu.  
Paweł Saturewski, Związek Zawodowy „Solidarność” Taksówkarzy Zawodowych m.st. Warszawy.

Bardzo dziękuję panu Arturowi za tak wyczerpującą wypowiedź. Popieram wszystko i nie będę się już powtarzał.

Chciałbym tylko uzupełnić jedną kwestię. Chciałbym się odnieść do tych zdjęć. Przepis, który dzisiaj jest w ustawie... Jeżeli nie wprowadzimy tam takiej drobnej poprawki mówiącej, kto ma robić te zdjęcia, czyli... Ja może zacytuję. To jest art. 27b ust. 4 pkt 7: przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób... W tym miejscu należałoby dokonać takiego dodatkowego zapisu: wykonujących przewozy za pomocą aplikacji mobilnej, zgodnej z art. 13b pkt 4, weryfikuje, w tym elektronicznie itd. Do

czego to zmierza? Dzisiaj na obszarze całej Polski jest wielu przedsiębiorców taksówkarzy prowadzących swoje działalności czy pośrednictwo w małej grupie taksówkarzy, którzy takowej aplikacji nie widzieli na oczy i jej nie zobaczą. Nie możemy im nakazywać kupowania, tworzenia czy dzierżawienia jakiegokolwiek aplikacji, która jest im zupełnie niepotrzebna do pracy w małej miejscowości, załóżmy, w jakimś tam Pieszku, Elku czy jakimkolwiek innym mieście. Jeśli nie sprecyzujemy tego zapisu, nie dodamy, kogo weryfikacja tych zdjęć ma dotyczyć, to ten zapis wyeliminuje dziesiątki tysięcy polskich przedsiębiorców.

Wszelkie inne opinie wypowiediane przez pana Artura jako przedstawiciel związku zawodowego „Solidarność” popieram i akceptuję. Bardzo dziękuję za udzielenie głosu.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję za te krótkie wypowiedzi.

Przepraszam, Panowie, ale ta strona, że tak powiem, z tyłu, wcześniej się zgłaszała do wypowiedzi. Pan był tutaj jeszcze wcześniej.

**PIERWSZY WICEPRZEWODNICZĄCY  
ZARZĄDU FEDERACJI  
PRZEDSIĘBIORCÓW POLSKICH  
ARKADIUSZ PĄCZKA**

Arkadiusz Pączka, Federacja Przedsiębiorców Polskich, członek Rady Dialogu Społecznego.

Nim przejdę do meritum, odniosę się do jednej kwestii. Mianowicie chciałbym wskazać, że projekt ustawy powstał w jakimś stopniu z oceny i analizy rynku. My rozmawiamy o bezpieczeństwie, jednak odniosę się tu do wypowiedzi senatora, który kwestionował pracę i zasady dobrej legislacji przy tej ustawie. Ministerstwo Cyfryzacji wyciągnęło z obserwacji rynkowych pewne wnioski i przygotowało projekt ustawy. Ten projekt był konsultowany ze środowiskami przedsiębiorców. W swojej materii odnosi się on tak naprawdę do kwestii kluczowej, do bezpieczeństwa przewozu. W tym bezpieczeństwie, pomimo tego, że... Debata publiczna była gorąca, ale debata publiczna ma też odzwierciedlenie

w postaci projektu ustawy. Ja odniosę się do jednej kwestii, która rzeczywiście została zmieniona w trakcie prac sejmowych, a mianowicie – przedmówcy już to poruszyli – do kwestii związanej z prawem jazdy. Zasadniczy problem polega tutaj na tym, na ile samorządy i w ogóle administracja będą w stanie... w jak szybkim tempie będą wydawać obcokrajowcom to prawo jazdy. W moim przekonaniu będzie z tym problem. Z jednej strony dzisiejsza ustawa i zapisy dotyczące wymogu posiadania prawa jazdy mają charakter wzmocnienia bezpieczeństwa przewozów – i to jest do dyskusji – a z drugiej strony jest kwestia związana z dopuszczeniem do rynku potencjalnych osób, które w szybkim czasie mogłyby wykonywać określone czynności, a mianowicie uzyskiwać pracę zarobkową na terenie Polski. I tu jest moje pytanie do pana ministra. Czy ta kwestia została przedyskutowana z samorządami, czy niestety trzeba się zastanowić nad wydłużeniem *vacatio legis* w tym zakresie i przyjęciem pewnych rozwiązań wydłużających okres oczekiwania na prawo jazdy, związanych z wymogiem posiadania prawa jazdy przez osoby spoza Polski? Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję panu serdecznie.

Proszę uprzejmie. Już przechodzimy na drugą stronę sali. Proszę bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
KRAJOWEJ IZBY GOSPODARCZEJ  
TAKSÓWKARZY  
REGIONU MAZOWIECKIEGO  
DARIUSZ GÓRALCZYK**

Krajowa Izba Gospodarcza Taksówkarzy, Dariusz Góralczyk.

Dzień dobry państwu. Dzień dobry przede wszystkim Panie Ministrze, bo to pan powinien tutaj dużo zadziałać w sprawie bezpieczeństwa.

Ja powiem może tak. Siedem lat byłem taksówkarzem, obecnie jestem kierowcą autobusu. Dlaczego podaję tutaj to porównanie? Dlatego, że, Szanowni Państwo, wyjeżdżając autobusem z zajezdni muszą okazać prawo jazdy, muszą dmuchnąć w alkomat. Często niespodziewanie są robione narkotesty. Ja nawet nie mam

możliwości oceny, czy to będzie, czy nie będzie robione. Dopiero potem ja wyjeżdżam pojazdem, wożąc pasażerów, wożąc ludzkie życie. Ci ludzie tutaj nie mają wymogu, żeby to robić. Oni po prostu wychodzą z mieszkania i wsiadają w samochód. Mogą być po alkoholu, mogą być po narkotykach, a wypadki w Warszawie są dramatyczne, nie mówię już o gwałtach. Trzeba też zaznaczyć, że gwałty na kobietach są dokonywane przede wszystkim przez cudzoziemców, i to trzeba sobie jasno powiedzieć. Nie można tego ukrywać niezależnie od tego, czy to jest wygodne, czy to jest niewygodne. Tak więc tutaj bardzo proszę, aby zostało mocno wyeksponowane na tej sali, że to nie Polacy gwałcą te kobiety.

I jeszcze jedna ważna rzecz. Szanowni Państwo, jeżeli... Dlaczego dałem przykład własnej osoby? W firmie przewozowej autobusy mają określone licencje. Tutaj jest dokładnie tak samo, tylko jest jedna różnica – ja otrzymuję pojazd po sprawdzeniu, a tu ktoś otrzymuje pojazd bez żadnego sprawdzenia. Nie może być tak, że wypis z licencji jest na firmę. To musi być wydane na konkretnego kierowcę, tak żeby pasażer, który wsiada do pojazdu, wiedział o tym, że dany kierowca jest przypisany do tego wypisu, do licencji. Mało tego, każda taksówka powinna być oznaczona numerem identyfikacyjnym. Teraz mamy taką sytuację, że na postoju stoi 20 taksówek i każda ma ten sam numer. Jeżeli dana osoba zgłosi nawet jakąś bardzo niekorzystną dla siebie sytuację, to poda ten numer. No i jak będziemy dochodzić, kto tam siedział? Przecież ta osoba nie wie, że ma sprawdzać numer rejestracyjny, i ona po prostu szybko czyta numer z drzwi. Tak więc chciałbym tutaj... Szanowni Państwo, to, co tutaj robimy z tymi zdjęciami... Naprawdę, proszę mi wierzyć, to jest kuriozum, co się wyprawia w tym kraju. Ja czuję odpowiedzialność, wożąc codziennie bardzo dużą liczbę ludzi dużo większym pojazdem, i wiem, jak do tego podchodzą firmy przewozowe. A tutaj jest taka sytuacja, że człowiek wychodzi sobie z domu bez żadnej kontroli, włącza sobie aplikację, może być po narkotykach, może być po alkoholu i wyjeżdża sobie na miasto wozić ludzkie życie. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, ja tylko chciałbym przypomnieć – już przechodzimy do tej strony stołu – że wszystkie państwa wnioski, które składaliście do komisji, członkowie komisji otrzymali, one są na serwerze. Moja prośba w dalszym ciągu zmierza w kierunku kwintesencji poszczególnych wypowiedzi.

(Głos z sali: Panie Przewodniczący, dosłownie minutę. Mogę?)

Ja przepraszam, pan już głos zabierał. Jak znajdziemy trochę czasu, to udzielę panu głosu. W tej chwili, proszę uprzejmie, pani. Przepraszam, pani była.

Proszę uprzejmie.

**DYREKTOR DEPARTAMENTU  
RYNKU CYFROWEGO  
W KONFEDERACJI „LEWIATAN”  
ALEKSANDRA MUSIELAK**

Dzień dobry.

Aleksandra Musielak, Konfederacja „Lewiatan”, Departament Rynku Cyfrowego.

Panie Ministrze! Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Ja wypowiadam się w imieniu przedsiębiorców. Reprezentuję organizację, która zrzesza ponad 4 tysiące 100 przedsiębiorców. W ramach tego zrzeszenia współpracuję z firmami, które świadczą usługi przewozu na aplikację. Chciałabym zwrócić uwagę na kwestię, która była podnoszona wielokrotnie przez moich przedmówców i bardzo szeroko omówiona przez pana ministra, mianowicie na cel, jakiemu przyświecają zmiany w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Głównym celem jest zapewnienie bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo jest priorytetem nie tylko dla rządu, dla prawodawcy. Jest ono również priorytetem i rzeczą najważniejszą także dla przedsiębiorców, którzy świadczą usługi przewozu w ramach aplikacji. Tak naprawdę bez zapewnienia bezpieczeństwa ten rynek, rynek usług innowacyjnych nie może istnieć i nie może się rozwijać. Absolutnie firmy, które wymieniłam, opowiadają się za procedowaniem ustawy. Jesteśmy absolutnie za dalszymi pracami nad tą ustawą. Przychylamy się do celów, jakie zostały zdefiniowane przez projektodawcę, i w pełni popieramy wymogi – mówię o tym ostrzejszym gorsecie obowiązków – jakie będą nakładane na przedsiębiorców.

Jedyna kwestia, która budzi wątpliwości i która została podniesiona przez pana senatora Dunina, dotyczy tego, że na pewnym etapie procedowania ustawa wyszła poza obszar związany stricte z bezpieczeństwem i objęła kwestie związane z gospodarką. Zmiany dotyczące wymogu w zakresie polskiego prawa jazdy, to są zmiany, które zostały wprowadzone na etapie sejmowym, co oznacza, że nie było szans ani przestrzeni czasowej na to, żeby poddać te zmiany jakimś głębszym analizom z punktu widzenia ich wpływu na rynek, na przedsiębiorców, na kierowców, a wreszcie także na konsumentów korzystających z tych usług.

Ja chciałabym wspomnieć tylko, co jest bardzo istotne, że rynek, o którym mówimy, rynek usług na aplikację, jest rynkiem rozwijającym się. Według różnych danych jest to rynek, który ma szansę dwukrotnie się zwiększyć, oczywiście przy sprzyjających warunkach, również prawodawczych. Jest to rynek obejmujący od 40 do 50 tysięcy kierowców, z czego, co jest bardzo istotne, 2/3 kierowców to osoby, które nie są obywatelami polskimi. W momencie wejścia w życie ustawy w kształcie, który został zaproponowany w Sejmie, wprowadzimy tak naprawdę bardzo duże ograniczenia dla obywateli krajów spoza Unii Europejskiej, w szczególności mam tutaj na myśli obywateli Ukrainy, zarówno tych, którzy będą chcieli wejść w ten rynek, jak również tych, którzy już świadczą tego typu usługi w naszym kraju. Z momentem wejścia w życie tych przepisów... Istnieje bardzo duże prawdopodobieństwo, że obywatele Ukrainy nie będą w stanie wyrobić się z pozyskaniem polskich dokumentów zgodnie z wymogami ustawy.

Rynek przewozów jest rynkiem, który jest dotknięty problemami chronicznego braku kierowców. Z różnych wyliczeń wynika, że... Według danych izb handlowych jest to nawet 150 tysięcy osób. Tak naprawdę z momentem wejścia w życie tych przepisów problem tylko się pogłębi, ponieważ być może z dnia na dzień te 2/3 kierowców, czyli kilkadziesiąt tysięcy osób, które dotychczas świadczyły te usługi, przestanie je świadczyć. To oznacza problemy dla kierowców z Ukrainy, którzy stracą płynność i którzy stracą pracę. I to ostatecznie będzie problem dla samych konsumentów, którzy będą mieli mniejszy wybór, a ceny wzrosną. Tutaj problemów jest bez liku. Co więcej, same platformy czy firmy, które... Firmy planują zakupy: zakupy floty,

zakupy samochodów. Nie może być tak, że firmy są zaskakiwane. Nagłe zmiany, tak daleko idące i głęboko ingerujące w rynek, mogą spowodować olbrzymie straty dla przedsiębiorców.

Chciałabym, żebyście państwo wzięli pod uwagę również głos, który został tutaj przedstawiony przez pana profesora, odnośnie do wątpliwości dotyczących konstytucyjności tych przepisów i rozważyli przede wszystkim wprowadzenie takich zmian w ustawie, które pozwalałyby obywatelom innych krajów, ze szczególnym uwzględnieniem obywateli Ukrainy, kontynuować świadczenie usług w naszym kraju. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję pani.  
Proszę uprzejmie. Pan będzie uprzejmy.

**PREZES ZARZĄDU**  
**SAMORZĄDNEGO ZWIĄZKU**  
**ZAWODOWEGO TAKSÓWKARZY RP**  
**TADEUSZ STASIÓW**

Tadeusz Stasiów, Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy RP.

Tak ad vocem konstytucji. Kłania się pani art. 32 konstytucji. To jest jedno.

Druga rzecz. Odnośnie... Bardziej merytorycznie będziemy rozmawiać. Odnośnie do art. 27 to tutaj padły bardzo dobre słowa i w całości je popieram. Dla poparcia... Nie wiem, czy ktoś... Pan minister nie zapoznał się z wypowiedzią pana prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych. On po prostu miażdży cały art. 27 przedstawionego projektu – dane osobowe, weryfikacje, rzeczy, które tutaj są zadane.

Inną rzeczą odnośnie do tego artykułu jest to, że pośrednik ma sprawdzać, powiedzmy, prawo jazdy. A kto wydaje prawo jazdy? Urząd. Tylko że w tych zapisach nie ma takiego uprawnienia. Nie ma zapisu, że zatrudniany kierowca ma dostarczyć do urzędu... że jeżeli chce otrzymać identyfikator, ma okazać prawo jazdy. To są takie drobiazgi.

Chciałabym powiedzieć w ten sposób: wykazanie się znajomością języka polskiego jest koniecznością. To jest czytanie znaków drogowych,

to jest komunikacja pomiędzy kierowcą a pasażerem. Nie ma czasu na dyskutowanie na ulicy, czy obcokrajowiec prawidłowo wpisał Świerczewskiego, Solidarności czy jakąś inną ulicę. Tam musi być komunikatywność.

Pan się śmieje, Panie Ministrze, ale, daj Panie Boże, jak to się mówi, panu zdrowie. Takich głupot, które pan przedstawił, to myśmy dawno nie słyszeli.

(*Minister Cyfryzacji Janusz Cieszyński: Z ulicy Świerczewskiego się śmiałem.*)

Na ten czas zakończę. Jeszcze się odniosę do innych rzeczy. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję panu.

Kto jeszcze z państwa chciałby zabrać głos? Jeszcze sekundczkę, dobrze?

Proszę uprzejmie.

**PREZES ZARZĄDU  
POLSKIEJ IZBY  
STACJI KONTROLI POJAZDÓW  
MARCIN BARANKIEWICZ**

Dziękuję.

Szanowni Państwo! Panie Ministrze!

Barankiewicz Marcin, prezes Zarządu Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów.

Ja odniosę się do pierwszej części ustawy, która nie wzbudza kontrowersji. Zmienię na chwilę temat. Środowisko stacji kontroli pojazdów bardzo pozytywnie przyjęło zmianę dotyczącą likwidacji opłaty ewidencyjnej. Rzeczywiście wypada tutaj podziękować panu ministrowi. Pobieranie opłaty ewidencyjnej to jest biurokratyczne obciążenie. Stacje kontroli pojazdów od każdego badania technicznego pobierają opłatę ewidencyjną, którą muszą przelać do dziesiątego każdego miesiąca na konto funduszu celowego. Dodatkowo do dziesiątego każdego miesiąca muszą sporządzić sprawozdanie. Likwidacja opłaty ewidencyjnej jest bardzo pozytywnie odbierana przez środowisko. Myślę, że to wiele rzeczy uprości, uprości też księgowość przedsiębiorcy. Obecnie tę opłatę ewidencyjną trzeba w jakiś sposób ewidencjonować na paragonie albo na fakturze. Ona oczywiście nie podlega

podatkowi od towarów i usług. Rodzi to pewne komplikacje. Jeszcze raz bardzo dziękuję, że Ministerstwo Cyfryzacji przychyliło się do głosu środowiska i postanowiło zlikwidować opłatę ewidencyjną. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję panu bardzo.

Proszę uprzejmie. Kto jeszcze z państwa?

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Już, już, sekundczkę. Nie ma chętnych z tej strony.

Proszę uprzejmie, Panie Przewodniczący. „Solidarność”.

**PEŁNIĄCY OBOWIĄZKI  
PRZEWODNICZĄCY KOMISJI 3005  
NIEZALEŻNEGO SAMORZĄDNEGO  
ZWIĄZKU ZAWODOWEGO  
„SOLIDARNOŚĆ”  
TAKSÓWKARZY ZAWODOWYCH  
MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY  
PAWEŁ SATURSKI**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Bardzo króciutko. Ja bym chciał tylko stwierdzić i zaznaczyć, że czas eksperymentu już chyba minął. Trzy lata działania ustawy lex Uber pokazały, co ustawa lex Uber nam przynosi. Szanowni Państwo, apeluję o to, ażeby raz a dobrze zabezpieczyć przepisy prawa tak, żebyśmy nie musieli za rok czy za dwa siadać ponownie do stołu i zastanawiać się, ile było gwałtów, ile było przestępstw. Wszystkie te rzeczy, które złożyliśmy na ręce pani senator jako związki zawodowe z prośbą o wprowadzenie do ustawy, podtrzymujemy. Naprawdę zawód taksówkarza nie musi być ażylem dla przestępców. Jest wiele innych profesji w Polsce, które, za przeproszeniem – cytuję słowa – biedny uchodźca może wykonywać. Mówię to bez żadnych sarkazmów oczywiście. Praca taksówkarza nie jest jedyną profesją, którą może wykonywać przybywający do Polski obcokrajowiec. A jeżeli chce ją wykonywać, niech spełni odpowiednie warunki, które musi spełnić polski przedsiębiorca.

(*Głos z sali: Dokładnie tak, nic więcej.*)

Cztery lata temu, przy procedowaniu ustawy lex Uber było mówione, że mają być równe i te same zasady. Gdzie to dzisiaj mamy, ja się pytam. No nie mamy tego. Drodzy Państwo, apeluję: dla wszystkich to samo. Nie możemy rozgraniczać obcokrajowca od Polaka. Jeżeli dajemy zielone światło tylko i wyłącznie obcokrajowcom, to co my robimy w tym kraju? Ja się pytam: gdzie jest prawo, gdzie jest sprawiedliwość?

*(Głos z sali: Piękne pytanie.)*

Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.

Kto z naszych gości?

Proszę uprzejmie. Proszę bardzo.

**WICEPREZES ZARZĄDU  
SAMORZĄDNEGO ZWIĄZKU  
ZAWODOWEGO TAKSÓWKARZY RP  
SŁAWOMIR KAŁWIANIEC**

Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy RP, region warmińsko-mazurski, Sławomir Kałwianiec, przewodniczący regionu.

Szanowne Panie i Panowie Senatorowie! Szanowni Państwo!

Moje koleżanki i koledzy pytają mnie, jak to jest możliwe, że na rynku przewozów osób zaczęli dominować przewoźnicy zatrudniani na 1/16, na 1/20 etatu, wykonujący przewozy po 12, 14 godzin dziennie? Ten sposób zatrudniania generuje ok. 20 godzin pracy miesięcznie, a nie 300, 400 godzin w miesiącu. Tymczasem ci kierowcy rzeczywiście pracują po 360 godzin. To są praktycznie 2 etaty. Nie muszę wykazywać, w jakim stanie fizycznym, psychicznym są kierowcy po takiej liczbie godzin pracy. Mam pytanie, a może prośbę do państwa senatorów o spowodowanie kontroli Państwowej Inspekcji Pracy tych podmiotów w zakresie rodzaju zatrudnienia i liczby godzin pracy. Czas pracy kierowcy, szczególnie przy przewozie osób, jest ściśle związany z bezpieczeństwem zarówno pasażerów, jak i kierowców oraz innych użytkowników dróg. Tu chodzi o przemęczenie. Zmęczony kierowca za kierownicą to jest niesamowicie niebezpieczna rzecz, dlatego wyszedłem poza tę nową ustawę, poza

propozycje do ustawy. Wychodzę z prośbą do państwa senatorów. Może udałoby się dać małego kopniaka Państwowej Inspekcji Pracy? To jest dziedzina, którą dzisiaj warto spróbować ruszyć. Warto sprawdzić i zobaczyć, dlaczego ktoś, kto ma, tak jak mówiłem, 1/20 etatu, pracuje trzysta parę godzin w miesiącu. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję panu bardzo.

Jest z nami...

*(Głos z sali: Panie Przewodniczący...)*

Już, już. Jest z nami zdalnie i zgłaszał się wcześniej przedstawiciel taksówkarzy poznańskich.

*(Głos z sali: Arkadiusz Pawlicki, Stowarzyszenie Zawodowe Poznańskich Taksówkarzy.)*

Pan Arkadiusz Pawlicki. Tak?

*(Głos z sali: Pawlicki.)*

Pan Pawlicki prosi o głos.

Proszę uprzejmie, Panie Arkadiuszu.

**PREZES ZARZĄDU  
STOWARZYSZENIA ZAWODOWEGO  
POZNAŃSKICH TAKSÓWKARZY  
W POZNANIU  
ARKADIUSZ PAWLICKI**

Dzień dobry, Panie Przewodniczący. Dzień dobry, Szanowna Komisjo. Witam wszystkich gości.

Arkadiusz Pawlicki, Stowarzyszenie Zawodowe Poznańskich Taksówkarzy.

Padło już wiele słów dobrych, prawdziwych. Ja chciałbym bardzo krótko. Chciałbym prosić o zaakceptowanie poprawki wprowadzającej zaświadczenie o niekaralności z państwa pochodzenia. Uzasadnienie. Dzisiaj otrzymałem informację od pana Krzysztofa Zandeckiego, kierownika wydziału zezwoleń i licencji na transport rzeczy i osób, która mówi wyraźnie, że od 2 lat... W Poznaniu został wprowadzony wymóg składania zaświadczenia o niekaralności dla chętnych na stanowisko taksówkarza i dzięki temu, że to zaświadczenie jest składane, od 2 lat w Poznaniu nie stwierdzono ani jednego przypadku gwałtu w taksówkach. Takie zaświadczenie podniesie poziom bezpieczeństwa

co najmniej w 99%. Uzyskanie takiego zaświadczenia przez obcokrajowca jest bardzo proste. Zgłasza się on do jednostki konsularnej na terenie miasta. Nie musi wracać do swojego kraju, zwraca się do jednostki konsularnej na terenie miasta, w którym przebywa, i w ciągu 5 dni otrzymuje takie zaświadczenie, do którego dołącza jeszcze tłumaczenie. Takie zaświadczenie składa w urzędzie i na jego podstawie otrzymuje zezwolenie na prowadzenie taksówki. Jest to, moim zdaniem, rzecz niezbędna, dlatego prosimy komisję o zaakceptowanie tej poprawki.

Druga poprawka, o której zaakceptowanie prosimy, to jest wprowadzenie obowiązku znajomości języka polskiego w odpowiednim stopniu, czyli zdania egzaminu B2 ze znajomości języka polskiego lub ukończenia studiów w języku polskim, lub zdania matury w języku polskim. Wpłynie to znakomicie na podwyższenie poziomu bezpieczeństwa pasażerów, ponieważ kierowca musi umieć przeczytać napisy pod znakami, musi umieć posługiwać się językiem polskim w stopniu komunikatywnym w razie problemów w trakcie kursu, zmiany trasy czy konieczności dojazdu do lekarza, do szpitala. Dlatego prosimy o zaakceptowanie tej poprawki.

Prosimy także o zaakceptowanie poprawki przywracającej egzamin z topografii miasta, znajomości przepisów prawa miejscowego oraz udzielania pierwszej pomocy. Jak już mówili przedmówcy, pan Oporski i inni koledzy, jest nas tak dużo, że w znakomitej większości przypadków jesteśmy pierwsi na miejscu wypadku. Pierwsze 4–5 minut to, jak wszyscy wiemy, najważniejszy czas, kiedy można uratować życie. Jesteśmy niestety w europejskiej końcówce, jeśli chodzi o udzielanie pomocy w czasie wypadku, dlatego proszę o zaakceptowanie tej poprawki. Dziękuję bardzo. To tyle z mojej strony.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.

(*Senator Artur Dunin: Tu jeszcze...*)

Przepraszam bardzo. Będziemy pewnie pomalenku kończyć.

Kto jeszcze ze środowiska nie zabierał głosu? Może w ten sposób zapytam. Pytam o osoby z różnych związków zawodowych taksówkarzy. „Lewiatan” był. Kto jeszcze chciałby zabrać głos?

W takim razie zostaliście we trójkę, Panowie. Proszę bardzo.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

We trójkę w tym sensie, że jeszcze senatorowie.

**PRZEWODNICZĄCY ZESPOŁU DORADCÓW  
DO SPRAW KONTROLI  
KONSTITUCYJNOŚCI PRAWA  
PRZY MARSZAŁKU SENATU X KADENCJI**  
**MAREK CHMAJ**

Szanowni Państwo, odniosę się do wypowiedzi mojego przedmówcy. Ja oczywiście dostrzegam logikę posiadania zaświadczenia o niekaralności z kraju pochodzenia, ale pragnę zwrócić uwagę szanownych państwa na fakt, że dla niektórych osób uzyskanie takiego zaświadczenia będzie niemożliwe. Jeżeli ktoś mieszka... Białorusin, który mieszka od dawna w Polsce, nie dostanie takiego zaświadczenia w swoim kraju. Uchodźca polityczny nie dostanie takiego zaświadczenia. Kurd, który wyjechał z Turcji, nie dostanie takiego zaświadczenia. W ten sposób będziemy dyskryminować te osoby. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.

Pan i jeszcze pan. Bardzo bym prosił krótko.

**PREZES ZARZĄDU  
SAMORZĄDNEGO ZWIĄZKU  
ZAWODOWEGO TAKSÓWKARZY RP**  
**TADEUSZ STASIÓW**

Chciałbym zająć stanowisko odnośnie do zaświadczenia o niekaralności z kraju pochodzenia. Można zaproponować taki wybieg, że minister administracji i spraw wewnętrznych, ewentualnie minister sprawiedliwości mógłby zwolnić z obowiązku uzyskania takiego zaświadczenia o niekaralności obywatela Białorusi czy Ukrainy. Jest na to rozwiązanie.

Druga rzecz. Mówimy o tzw. weryfikacji. Mówiliśmy też troszkę o identyfikatorze. Naszym zdaniem powinny być identyfikatory lub

świadczenia kwalifikacji, które byłyby obowiązujące i jednolite w całym kraju. Na dzień dzisiejszy niewiele miast wprowadziło z własnej inicjatywy taki identyfikator. Nie ma on jakiegś mocy mocno sprawczej. To jest prawo miejscowe. Uważamy, że świadectwa kwalifikacji lub identyfikatory powinny być obowiązujące we wszystkich wydziałach, gdzie są rejestrowane taksówki, zarówno dla przedsiębiorców, jak i dla... Oczywiście powinny być one wydawane przez właściwy urząd miejski, dostępne informatycznie w systemie CEPiK.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.  
Jeszcze pan prosił o głos. Proszę uprzejmie.

**PRZEWODNICZĄCY  
KRAJOWEJ IZBY GOSPODARCZEJ  
TAKSÓWKARZY  
REGIONU MAZOWIECKIEGO  
DARIUSZ GÓRALCZYK**

Szanowni Państwo!

Dariusz Góralczyk, Krajowa Izba Gospodarcza Taksówkarzy.

Jest jeszcze jedna ważna sprawa, o której nie mówimy. To też jest kwestia bezpieczeństwa. Wszyscy pracujemy za pieniądze, za określone pieniądze. Proszę sobie wyobrazić, że niektóre rady miast od 20 lat nie podnoszą stawek maksymalnych, blokując tym samym możliwość podnoszenia przez korporacje stawek za przejechany kilometr. To tak naprawdę korporacje dyktują ceny na rynku przewozowym. I teraz sytuacja jest taka, że nie ma w ustawie żadnego mechanizmu, który by spowodował, że rady miast miałyby obowiązek podnosić stawki maksymalne w przypadku inflacji. Stawki maksymalne to nie są stawki, za które od razu wszyscy taksówkarze będą jeździli, bo, tak jak mówię, warunki dyktują korporacje. Ale nie może być takiej sytuacji, że rady miast blokują ceny maksymalne, co powoduje, że korporacje dochodzą do pułapu maksymalnego i zgodnie z prawem nie są w stanie zaproponować wyższej stawki za przejechany kilometr. Są różni klienci, i VIP-owscy, i inni. Stawki powinny być analizowane

w taki sposób, żeby były podwyższane. Ale to musi być mechanizm zapisany w ustawie.

My zaproponowaliśmy, aby w ustawie była coroczna waloryzacja stawki. Może być też 2-letnia, 5-letnia, ale nie może być tak, jak jest np. w Warszawie, że bodajże od 23 lat stawka maksymalna nie jest podnoszona. Na dzień dzisiejszy większość korporacji ma w Warszawie stawkę 3 zł i blokuje tę stawkę. Przez to... Jeszcze tylko jedno słowo. Przez to taksówkarze jeżdżą po 14 godzin, po 16 godzin, bo muszą zarobić na pokrycie wszystkich kosztów. Gdyby ta stawka była waloryzowana z racji ustawy i rady miast byłyby poniekąd przymuszane do tego, żeby wprowadzać waloryzację, to sytuacja tych ludzi byłaby zupełnie inna. Nie musieliby pracować po 14 godzin, tylko pracowaliby po 9, po 8, po 10. To by, że tak powiem, wprowadziło odpowiedni ład. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.

Dziękuję państwu bardzo za tę dyskusję. W dyskusji wyszły sprawy związane bezpośrednio nie tylko z bezpieczeństwem, o którym mieliśmy tu rozmawiać, ale także z szeregiem różnych innych problemów, spraw, które nurtują środowisko. Pewnie nie udzieliliśmy sobie tutaj odpowiedzi na wszystkie pytania, niemniej jednak, jeżeli państwo pozwolicie, oddałbym głos państwu senatorom, jeżeli zechcą go zabrać.

Pan senator Dunin. Proszę uprzejmie.

**SENATOR  
ARTUR DUNIN**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Panie Ministrze! Szanowni Goście!

Była chyba potrzebna ta dyskusja, żebyśmy wszyscy wiedzieli, na czym stoimy. Jeszcze raz przepraszam, nie chciałem nikogo urazić, nie było to moim celem. Zresztą pan minister niejednokrotnie, jak byłem sprawozdawcą, a on przedstawiał ustawę, twierdził, że jako senator sprawozdawca dobrze przedstawiałem ustawy. Zawsze starałem się to robić obiektywnie i profesjonalnie.

Szanowni Państwo, wydaje się, że tak naprawdę jest potrzeba napisania ustawy od początku. Nowej. Nie poprawianej, tylko nowej,



z uczestnictwem wszystkich podmiotów, które są na rynku. Ministerstwo powinno być tak naprawdę miejscem do rozmów i ewentualnie rozstrzygać, powinno być mediatorem. Wiadomo, jaka jest sytuacja. Nie zawsze wam, wszystkim zainteresowanym podmiotom, jest po drodze, więc wydaje się, że taka szczerza rozmowa przy jednym, okrągłym stole... Może okrągły stół dla podmiotów wykonujących przewozy byłby dobrym pomysłem. Ja się nie migam od pracy. Jak jest potrzeba, to ja zapraszam na takie spotkania. Możemy usiąść i ewentualnie porozmawiać o przyszłej, nowej, dobrej, od nowa powstałej ustawie.

Mam kilka pytań do pana ministra. Wiele pomysłów, wiele propozycji rozwiązań padło z ust naszych gości. Ja będę miał kilka pytań związanych z elementami, które państwo wprowadziliście w drugim czytaniu w Sejmie, bo miałem takie pytania od zwykłych ludzi. Jak dokładnie jest teraz z punktami? Nie chciałbym wprowadzić w błąd pytających. Skrócenie czasu z 2 lat na rok na przedawnienie się uzyskanych karnych punktów, możliwość zmniejszenia karnych punktów poprzez dodatkowe egzaminy. I teraz pytanie, które zadali mi ludzie. Wszystko pięknie, ładnie, tylko od kiedy to będzie działać? Kogo to będzie dotyczyć, a kogo to może ominąć? To jest jedna rzecz.

Mówiłem, jakie ewentualnie poprawki chciałbym wprowadzić. Tutaj padły też uwagi dotyczące wprowadzenia poprawek odnośnie do tych zaświadczeń, odnośnie do bezkarności...

*(Głos z sali: Niekarałości.)*

Niekarałości. Dziękuję, Pani Senator, dziękuję. Niekarałości.

Jak pan minister do tych wszystkich uwag, uwag każdej ze stron się odnosi?

Tutaj ważne jest również to, co powiedział pan prof. Chmaj odnośnie do uzyskania prawa jazdy. Faktycznie, jak się dowadywałem... Trzeba pół roku mieszkać w Polsce. Potem od pół roku do roku trwa wyrabianie prawa jazdy. Czy ewentualnie jakiś zapis, który by umożliwił... Nie oszukujmy się. Państwo mówiliście tutaj o języku polskim. Oczywiście fajnie jest, gdy ktoś, kto jest w Polsce, mówi po polsku, ale nawet lekarze z Ukrainy nostryfikują swoje dyplomy bez takich rzeczy jak język polski.

Chciałbym wrócić do tego... Jeżeli byłby zapis w ustawie, w punkcie, który państwo wprowadzili, że nie dotyczy to ewentualnie kierowców...

Chodzi o kraj pochodzenia, akcyzy i Unię Europejską. Czy taką zmianę byście państwo przyjęli, czy nie? Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Senatorze.

Panie Ministrze, czy zechciałby się pan odnieść do wypowiedzi, które padły dzisiaj w trakcie posiedzenia, naszych gości...

*(Minister Cyfryzacji Janusz Cieszyński: Oczywiście.)*

...i senatorów? Dziękuję.

**MINISTER CYFRYZACJI  
JANUSZ CIESZYŃSKI**

Szanowny Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie! Szanowni Państwo!

Ja bym chciał się szeroko odnieść do wypowiedzi środowiska taksówkarskiego. Ja rozumiem postulaty, które państwo przedkładacie. To jest de facto powtórzenie państwa stanowiska z prac nad lex Uber, z tej pierwszej części. Doskonale państwo wiecie, że ta ustawa jest o czymś innym. Ja nie wiem... Chyba jakoś za często się zgadzamy jak na moją polityczną intuicję, ale ja się zgadzam z panem senatorem, że jeżeli mamy nad tym pracować, to nie w ramach poprawki do tej ustawy, tylko w ramach zupełnie nowego aktu prawnego. I proszę bardzo... Może rzeczywiście ten temat zasługuje na to, żeby zrobić jakiś kompleksowy przegląd. Ja nie mówię, że nie. To jest obszar właściwości ministra infrastruktury. Ja mówię o tym, co możemy zrobić tu i teraz, żeby w relatywnie niedługim czasie poprawić bezpieczeństwo kobiet – to dotyczy przede wszystkim kobiet – które poruszają się taksówkami na aplikację.

*(Głos z sali: ...W ogóle.)*

Ale, proszę pana, pan mówił najdłużej. Ja panu ani razu nie przerwałem i teraz prosiłbym o podobne zachowanie.

Rozumiem, że państwo oceniacie, że dałoby się wprowadzić dalej idące zabezpieczenia. Rozumiem to. W toku prac w Sejmie była o tym rozmowa. Pani poseł Gajewska postulowała, żeby zwiększyć częstotliwość wykonywania tych zdjęć. My to wtedy poparliśmy, ale akurat tak się

złożyło, że ze względu na to, że poprawki zostały zgłoszone w taki, a nie inny sposób, to wtedy to nie przeszło. Ale co do zasady, kierunkowo... Nie znamy pakietu poprawek, który państwo senatorowie z Platformy Obywatelskiej chcą tutaj przedstawić, ale jeżeli będzie taka poprawka, to w Sejmie Klub Parlamentarny Prawo i Sprawiedliwość na pewno poprze takie rozwiązanie. Co do tego nie ma żadnych wątpliwości.

Jeżeli chodzi o inne kwestie, to, tak jak powiedziałem, w mojej ocenie jest to poza zakresem tego przedłożenia. Ja rozumiem, że... Byliśmy wielokrotnie ostrzegani przez osoby z większym doświadczeniem w pracach nad takimi ustawami, że jeśli tylko cokolwiek zaczniemy tutaj robić, to natychmiast podniosą się głosy środowiska taksówkarzy, żeby wrócić do tego, co było przedtem, a właściwie do postulatów, które wcześniej były podnoszone, ale nie przeszły w toku dyskusji nad pierwszą wersją lex Uber.

Szanowni Państwo, nie ma na to naszej zgody. W mojej ocenie to jest po prostu nieuczciwe postawienie sprawy. Państwo mówicie, że trzeba by zrobić jeszcze więcej. Okej. Tak jak mówię, pracujemy nad tym. Ta ustawa, przedłożenie rządowe dotyczy jakiegoś wycinka rzeczywistości. W naszej ocenie... W toku prac w Sejmie wprowadziliśmy kolejne zmiany, między innymi na państwa wnioski, po to, żeby jak najskuteczniej działać, stosując te mechanizmy.

Warto też zauważyć, że postulat, który się tu pojawia, dotyczący polskiego prawa jazdy... Co on oznacza w praktyce? Jeżeli ktoś nie ma polskiego prawa jazdy, to nie można naliczyć mu punktów karnych i nie można traktować go na równi z innymi kierowcami. Bardzo jasne jest dla mnie, że przedsiębiorcy, których reprezentują pan prof. Chmaj i pani Aleksandra Musielak, chcą jak najszybciej zarabiać, ale nie może być w tak, że bierzemy osoby, które nie są w taki sam sposób jak osoby, które dysponują polskim prawem jazdy, rozliczane z ewentualnych wykroczeń na drogach, szczególnie że mówimy o ludziach, którzy z definicji będą na tych drogach obecni nie po to, żeby samemu przejechać z punktu A do punktu B. Oni będą pokonywać bardzo wiele kilometrów. A tak jak wskazywali tutaj przedstawiciele środowiska taxi, często pracuje się długo, co w naturalny sposób wpływa na koncentrację, pojawia się stres. Powinniśmy dążyć do tego, że jeżeli ktoś w takich warunkach nie jest w stanie sobie poradzić, to na takich

samych warunkach jak wszyscy inni kierowcy powinien mieć naliczane punkty karne.

12-miesięczny okres *vacatio legis*. Jak na to, co widzimy w przypadku innych rozwiązań... Mając na uwadze fakt, że chodzi tutaj o bezpieczeństwo, powiem, że to jest naprawdę bardzo długo. Okres 6-miesięcznego wyczekania tego domicylu, o którym mówił pan prof. Chmaj, Szanowni Państwo, wynika z regulacji unijnych, a nie z regulacji krajowych. To nie jest kwestia tego, że nam zależy na tym, żeby w jakiś sposób opóźnić wejście tych osób na polski rynek pracy. Ja osobiście uważam, że każdy, kto przejdzie weryfikację kwalifikacji, powinien mieć możliwość prowadzenia działalności gospodarczej czy po prostu podjęcia pracy jako kierowca, bo dzięki temu jest konkurencja i dzięki temu wszyscy jako obywatele po prostu mniej za to płacimy. To też jest ważne i na to też warto patrzeć.

Jeżeli chodzi o to, o co pytał pan... Przepraszam, zapomniałem nazwiska. To był pan, który wymieniał ulicę Świerczewskiego. To mi zapadło w pamięć. Na szczęście takich ulic w polskich miastach już chyba nie ma. Pytał pan o kwestię tego, że przewoźnik sprawdza prawo jazdy. Ta ustawa wprowadza między innymi to, że następuje weryfikacja w centralnej ewidencji kierowców. To będzie obowiązek pośrednika, żeby zweryfikować w ewidencji kierowców, czy dokument, który został przedłożony – to jest kolejny argument za stosowaniem polskiego prawa jazdy – to jest dokument autentyczny, czy to jest dokument, który widzimy w ewidencji.

Pan senator pytał o kwestię punktów. To jest to, o czym mówił też pan mecenas, czyli kwestia terminu wejścia w życie. To będzie wchodziło w życie zgodnie z komunikatem ministra cyfryzacji. To jest pochodną wyłącznie tego, że... W momencie, w którym będziemy gotowi dokonać zmian w systemie informatycznym, taką informację opublikujemy i ona od tego momentu po prostu wejdzie w życie. Czyli w momencie, w którym będzie opublikowany komunikat, punkty zaczną być ważne nie 24 miesiące, tylko 12 miesięcy. W dyskusji nad poprzednim punktem była prośba o to, żeby komunikować społeczeństwu zmiany w prawie. Na pewno tę zmianę będziemy bardzo intensywnie komunikować, bo wiemy, że jest oczekiwana przez wiele osób.

Jeszcze ostatnia kwestia, czyli zaświadczenie o niekaralności. Szanowni Państwo, z naszego punktu widzenia wydaje się to sprawą zupełnie

oczywistą – zaświadczenie o niekaralności z kraju pochodzenia. Teoretycznie jest to łatwe, ale w praktyce jest to jednak bardzo skomplikowane, dlatego że istnieje wiele krajów, w których uzyskanie takich dokumentów przez kandydatów na kierowców byłoby w praktyce, często ze względu na sytuację polityczną w tych krajach, zupełnie niemożliwe. Często jest tak, że do Polski przyjeżdżają osoby, które uciekają przed prześladowaniami politycznymi w krajach pochodzenia.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Panowie się śmieją. No...

*(Głos z sali: Ale nie przerywamy.)*

To rzeczywiście gratuluję. Panowie się śmieją, ale są to realne sytuacje. Ja wiem, że panowie tutaj zapewnialiście, że los tych osób was interesuje. Jeżeli tylko będzie możliwość stworzenia wiarygodnego systemu weryfikowania tego, czy ktoś nie był karany, to my jak najbardziej będziemy za tym, ale w naszej ocenie na ten moment takiej możliwości po prostu nie ma. Jeżeli będzie jakakolwiek propozycja, która by to konsumowała, to – ja to deklaruje – rząd takie rozwiązania na pewno poprze. Uważam, że jest w naszym interesie i w interesie każdego, żeby korzystając ze wszystkich realnie dostępnych źródeł danych, takie informacje weryfikować. To absolutnie nie jest tak, że ktokolwiek chce tutaj chronić osoby, które są karane.

I jeszcze ostatnia rzecz. Warto o tym pamiętać. Panowie reprezentujący środowisko taksówkarzy stawiają praktycznie znak równości pomiędzy tym... Jeśli ktoś nie jeździ w ich korporacjach, to jest potencjalnie osobą, której obecność w takim pojeździe jest zagrożeniem dla kobiet i która może kogoś zgwałcić. To nie jest prawda, Szanowni Panowie, dlatego że z danych, którymi dysponujemy, wynika, że przytłaczająca większość przejazdów odbywa się bez jakichkolwiek problemów. Co więcej, kiedy Policja rozbiła grupę przestępców, którzy popełniali tego rodzaju czyny, okazało się, że to są bez wyjątku osoby inne niż te, które teoretycznie widniały w ewidencji w aplikacji. I stąd taki, a nie inny kierunek rozwiązania tego problemu. Oczywiście to nie jest tak, że nasze rozwiązanie gwarantuje, że nikt nigdy żadnego przestępstwa, prowadząc taki pojazd, nie popełni. Ale widząc, że te przestępstwa są popełniane przez osoby, które nigdy nie powinny się znaleźć za kierownicą, bo się nie zgłaszały, nie przedstawiały

żadnych danych, nie dały fotografii, niczego... To mogła być dowolna osoba. Ze względu na to wprowadzamy te rozwiązania, o których jest mowa w ustawie. I myślę, że warto o tym pamiętać przed formułowaniem kolejnych wniosków w tej sprawie. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Zamykam dyskusję, Szanowni Państwo.

Przystępujemy do głosowania.

Pan senator Dunin był uprzejmy przejąć poprawki zaproponowane przez Biuro Legislacyjne.

Panie Mecenasie, Szanowni Państwo Senatorowie, proszę teraz o uwagę. Mianowicie głosujemy nad poprawkami zawartymi w uwagach: nr 1, nr 2, nr 3, nr 4, nr 5, nr 6, nr 7...

*(Senator Artur Dunin: Nie, nie, nie.)*

Przepraszam, nr 7 nie.

*(Senator Artur Dunin: Do szóstki.)*

I nr 7 de facto, bo...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Tak, tak. Już, proszę uprzejmie.

**GŁÓWNY LEGISLATOR  
W BIURZE LEGISLACYJNYM  
W KANCELARII SENATU  
MACIEJ TELEC**

Ja mam tylko taką drobną uwagę: ponieważ do dwóch z tych poprawek...

*(Przewodniczący Jan Hamerski: Osobno nad każdą?)*

Tak. Było stanowisko negatywne pana ministra, co może być istotne dla niektórych państwa senatorów przy głosowaniu, więc...

*(Senator Jadwiga Rotnicka: I trzeba przeczytać...)*

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Tak, tak. Oczywiście. Ja tylko na razie próbuję ustalić kolejność.

Poprawka z uwagi nr 6 i jako poprawka nr 7 te obejmujące zmiany techniczno-redakcyjne...

*(Głosy z sali: Tak.)*

I teraz przypomnę, że o poprawkach z uwag nr 3 i 4 opinia ministerstwa była negatywna.

Zgadza się, Panie Mecenasie?

(*Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: Tak.*)

W związku z tym, że te różnice zdań były, Szanowni Państwo, przystępujemy do głosowania nad poszczególnymi poprawkami.

Poprawka zawarta w uwadze nr 1.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki?

Kto jest przeciw?

Kto się wstrzymał?

(*Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: Czekamy na zdalnych.*)

Tak, czekamy na zdalnych.

8 – za. Jednomyślnie.

Poprawka zawarta w uwadze nr 2.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki?

Kto jest przeciw?

Kto się wstrzymał?

8 – za. Jednomyślnie.

Poprawka z uwagi nr 3 – zaopiniowana, przypomnę, negatywnie przez ministerstwo.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (3)

Kto jest przeciw? (3)

Kto się wstrzymał? (2)

(*Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: Czekamy na zdalnych.*)

(*Senator Jadwiga Rotnicka: Nie przesła.*)

Poprawka nie uzyskała większości.

Poprawka...

(*Senator Artur Dunin: Jako poprawka mniejszości.*)

(*Senator Jadwiga Rotnicka: Proszę?*)

(*Senator Artur Dunin: Jako poprawka mniejszości.*)

(*Senator Jadwiga Rotnicka: Jako poprawka mniejszości, tak.*)

Poprawka mniejszości.

Z kim, Panie Senatorze?

(*Senator Artur Dunin: Z panem posłem...*)

Z panem senatorem Świlem.

(*Senator Artur Dunin: Nie z posłem, tylko z senatorem.*)

Niezbadane są wyroki boskie.

(*Głos z sali: To prawda.*)

Poprawka z uwagi nr 4.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (3)

Kto jest przeciw? (4)

Kto się wstrzymał? (1)

(*Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: Czekamy na zdalnych.*)

Poprawka nie uzyskała...

(*Senator Artur Dunin: Poprawka mniejszości.*)

Jako poprawka mniejszości będzie zgłoszona przez senatora Dunina.

Poprawka z uwagi nr 5.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki?

Kto jest przeciw?

Kto się wstrzymał?

8 głosów za. Jednomyślnie.

Poprawka uzyskała akceptację.

Poprawka zawarta w uwadze nr 6.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (8)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Jednomyślnie poprawka została zaakceptowana przez komisję.

I poprawka nr 7.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki?

(*Senator Artur Dunin: Czyli to są te techniczno-redakcyjne...*)

(*Głos z sali: Tak.*)

Kto jest przeciw?

Kto się wstrzymał?

Opinia komisji jest pozytywna – 8 głosów za.

Poprawka uzyskała akceptację.

I teraz głosujemy nad...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Tak?

**GŁÓWNY LEGISLATOR  
W BIURZE LEGISLACYJNYM  
W KANCELARII SENATU  
MACIEJ TELEC**

Rozumiem, że pan senator, poddając pod głosowanie poprawkę nr 7, miał na myśli te 2 poprawki?

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Te 2 poprawki, tak, tak.

(*Senator Jadwiga Rotnicka: Tę i ósmą.*)

To znaczy to są poprawki z pktu IV opinii, techniczno-redakcyjne, obydwie, jako poprawka nr 7.

W tej chwili, Panie Mecenasie, głosujemy nad całością wraz z przyjętymi poprawkami.

Kto jest za przyjęciem ustawy? (8)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (o)  
Ustawa wraz z przyjętymi poprawkami została przyjęta jednogłośnie.  
Szanowni Państwo, sprawozdawca.  
(*Senator Alicja Zajac: Senator...*)  
Senator Dunin.  
(*Wypowiedź poza mikrofonem*)  
(*Senator Jadwiga Rotnicka: A mniejszości?*)  
I sprawozdawca mniejszości.  
(*Senator Jadwiga Rotnicka: Też chce.*)  
(*Senator Artur Dunin: Tak.*)  
Też senator Dunin. Czyli sprawozdawca od wszystkiego – senator Dunin.

Szanowni Państwo, bardzo państwu dziękuję za obecność.

Mam nadzieję, że wszyscy państwo mieliście możliwość się wypowiedzieć. Na tym nam jako członkom komisji zależało. Dziękuję za te opinie i za te uwagi.

Jak pan minister Cieszyński zwrócił uwagę i o czym pan senator Dunin również wspominał, te sprawy wraz, że tak powiem, z przyjętymi dzisiaj poprawkami i z tą ustawą nie zamykają tematu. Myślę, że okrągły stół w tej sprawie w dalszym ciągu jest aktualny.

Dziękuję państwu bardzo.

(*Koniec posiedzenia o godzinie 13 minut 44*)

**Kancelaria Senatu**

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie:

Centrum Informacyjne Senatu, Dział Wydawniczy