



SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ
POLSKIEJ

X kadencja

Zapis Stenograficzny

ze wspólnego posiedzenia
Komisji Rodziny, Polityki Senioralnej
i Społecznej (167.)
oraz Komisji Infrastruktury (129.)

25 lipca 2023 r.

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (druk senacki nr 1042, druki sejmowe nr 3320, 3320-A, 3415 i 3415-A).
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (druk senacki nr 1049, druki sejmowe nr 3283 i 3367).

(Początek posiedzenia o godzinie 15 minut 01)

(Posiedzeniu przewodniczą przewodniczący Komisji Infrastruktury Jan Hamerski oraz przewodniczący Komisji Rodziny, Polityki Senioralnej i Społecznej Jan Filip Libicki)

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Szanowni Państwo, w imieniu połączonych komisji – Komisji Rodziny, Polityki Senioralnej i Społecznej oraz Komisji Infrastruktury – wspólnie z panem przewodniczącym mam zaszczyt przywitać wszystkich państwa członków naszych komisji, panie i panów senatorów, gości i współpracowników obydwu połączonych komisji. Witamy serdecznie.

Jeżeli mogę prosić o listę naszych zacnych gości...

Pozwólcie państwo, że króciutko przywitam gości. Witam pana ministra Rafała Webera, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, wraz z szeregiem współpracowników. Mam nadzieję, że panie i panowie z ministerstwa się nie obrażą, że tak gremialnie państwa przywitałem. Witamy serdecznie. Zmierzają do nas także pan minister Bittel. Witamy serdecznie również Główny Inspektorat Transportu Drogowego oraz Biuro Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych. Państwo przyszli do nas w związku z punktem drugim. Witamy pana Mikiela, dyrektora zrzeszenia przewoźników międzynarodowych w Polsce; pana Litwińskiego, przewodniczącego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, oraz pana dyrektora. Witamy Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”, pana prezesa Wrońskiego. Witam przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli, a jest dzisiaj z nami pan Mariusz Rzycki. Witam oczywiście pana mecenasa i sekretarza komisji.

Szanowni Państwo, przedmiotem posiedzenia połączonych komisji jest rozpatrzenie ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym, druk senacki nr 1042, oraz rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, druk senacki nr 1049.

Czy do porządku obrad są jakieś uwagi ze strony państwa senatorów? Nie ma.

W związku z powyższym, skoro państwo nie macie żadnych uwag, Szanowni Państwo, przystępujemy do rozpatrzenia punktu pierwszego.

Prosiłbym pana ministra, aby zechciał przedstawić nam przedmiot dzisiejszej debaty, czyli ustawę o delegowaniu kierowców.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RAFAŁ WEBER**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Wysokie Komisje! Szanowni Państwo! Wszyscy Zebrani na posiedzeniu połączonych komisji!

Krótkie wprowadzenie do ustawy, która składa się z 2 części. Jedną część to jest wdrożenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego, a druga część związana jest z obniżeniem kosztów funkcjonowania polskich firm transportowych w transporcie międzynarodowym.

Jeżeli chodzi o pierwszą część, to potrzeba uchwalenia projektowanej ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym wynika z konieczności wdrożenia do polskiego porządku prawnego przepisów dyrektywy UE 2020/1057, ustanawiającej *lex specialis* w zakresie delegowania kierowców. Przepisy dotyczą przewoźników drogowych, którzy mają siedzibę w innym państwie członkowskim lub w państwie trzecim, spoza Unii Europejskiej,

i kierują tymczasowo kierowcę, czyli pracownika, do pracy na terytorium Rzeczypospolitej w związku z realizacją usługi transportu drogowego. Podstawowym obowiązkiem przewoźnika drogowego, który deleguje swojego kierowcę na terytorium Polski, będzie – w przypadku przewoźnika z innego państwa członkowskiego – zgłoszenie kierowcy najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania przy użyciu specjalnego serwisu internetowego, interfejsu publicznego połączanego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym i zapewnienie, aby kierowca dysponował określonymi dokumentami w postaci papierowej lub elektronicznej. Chodzi o możliwość sprawdzenia przestrzegania wymogów w trakcie kontroli drogowej. A w przypadku przewoźnika z państwa trzeciego, spoza Unii Europejskiej: zgłoszenie kierowcy bezpośrednio do Państwowej Inspekcji Pracy i wyposażenie go w papierowe potwierdzenie tego delegowania okazywane w trakcie kontroli drogowej.

W ustawie oczywiście zawarte są przepisy dotyczące systemu kontroli. Ten system realizowany jest jako kontrola drogowa wykonywana przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, a także kontrola wykonywana przez inspektorów Państwowej Inspekcji Pracy. Będzie ona dotyczyć prawidłowości delegowania oraz warunków zatrudnienia kierowców delegowanych na terytorium Rzeczypospolitej. To jest ta pierwsza część ustawy, część związana z wdrożeniem dyrektywy.

Druga część ustawy to już, że tak powiem, inwencja Ministerstwa Infrastruktury i to są regulacje dotyczące wynagradzania kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe. To rozwiązanie jest oczekiwane przez branżę transportu drogowego, ponieważ dotyczy uproszczenia systemu naliczania podstawy wymiaru składek ZUS-owskich oraz podatku PIT dla kierowców w transporcie międzynarodowym. Resort infrastruktury opracował także zmianę przepisów mającą na celu uproszczenie obsługi administracyjnej w zakresie rozliczania kierowców w przedsiębiorstwach transportowych, a w konsekwencji zmniejszenie kosztów z nią związanych, co ma szczególne znaczenie w przypadku kierowców delegowanych.

Zgodnie z oceną skutków regulacji wpływy zarówno do budżetu państwa, jak i wpływy ze składek społecznych po wprowadzeniu tych

przepisów zmniejszą się łącznie o ponad 700 milionów zł rocznie. Tyle środków finansowych zostanie w kieszeni przedsiębiorców albo będą to środki, które trafią bezpośrednio do kierowców jako pracowników delegowanych.

Inna ważna część tej ustawy to autopoprawka rządu, która została złożona już na etapie pracy nad ustawą w Sejmie. Jest to autopoprawka związana z elektroniczną zezwoleń drogowych. Nakładamy obowiązek zgłoszenia w systemie SENT przez przewoźników zagranicznych – podkreślam, że to przewoźnicy zagraniczni będą podlegać temu obowiązkowi – zezwolenia na przejazd drogowy bądź informacji o tym, że ten przewóz jest zwolniony z obowiązku posiadania takiego zezwolenia. Zagraniczny przewoźnik drogowy będzie obowiązany dokonać zgłoszenia do rejestru SENT przed przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej. Przewoźnik zagraniczny będzie obowiązany uzyskać numer referencyjny, tj. unikatowy identyfikator nadawany każdemu zgłoszeniu przewozu. A zgłoszenie będzie zawierało m.in. informację o państwie załadunku i o państwie rozładunku towaru, co pozwoli na określenie rodzaju wymaganego zezwolenia. Obowiązkowi zgłoszenia będzie podlegał także przewóz wykonywany przez przewoźnika zagranicznego, który jest zwolniony, na mocy wiążących Rzeczpospolitą umów międzynarodowych o transporcie drogowym, z obowiązku posiadania zezwoleń. Przewiduje się, że w przypadku braku zgłoszenia przewozu przejazd uznaje się za wykonywany bez zezwolenia.

Ta część do ustawy została dołączona również w związku z postulatami branży transportu drogowego. Nie ma co ukrywać, że postulat elektronicznej zezwoleń pojawiał się od wielu lat. Jest to możliwe do realizacji dzięki temu, że został stworzony system SENT. Po rozmowach z Krajową Administracją Skarbową, która odpowiada za system SENT, doszliśmy do porozumienia... Chodzi o zwiększenie funkcjonalności tego systemu właśnie o elektroniczną zezwoleń. Stąd autopoprawka i wprowadzenie takiego obowiązku do tej ustawy.

Wiem, że jest przygotowana poprawka przez państwa senatorów, aby systemem SENT zostały objęte również przewozy kabotażowe realizowane przez przewoźników międzynarodowych w naszym kraju. Będziemy przygotowani do tego, jeżeli taka poprawka zostanie złożona

i przyjęta, aby funkcjonalność systemu została poszerzona również o te przewozy kabotażowe.

To tyle, Panie Przewodniczący, jeżeli chodzi o wprowadzenie do ustawy. Jeżeli będą pytania, to ja i moi współpracownicy służymy odpowiedzią. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Panie Mecenasiu, jeżeli pan pozwoli, to ja wspomniane przez pana ministra, sygnalizowane przez pana ministra poprawki bym zgłosił. Wówczas pan mecenas byłby uprzejmy odnieść się zarówno do poprawek zaproponowanych przez biuro, jak i do tych moich.

Szanowni Państwo, tak jak pan minister był uprzejmy wspomnieć, moje poprawki – to są 3 poprawki – dotyczą przewozów kabotażowych. Członkowie komisji otrzymali je albo właśnie otrzymują... O, pan przewodniczący w tej chwili egzemplarz otrzymał. To ja może króciutko powiem, co mają na celu te poprawki. Przede wszystkim mają one na celu wprowadzenie obowiązku rejestracji w systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi SENT także przewozów kabotażowych wykonywanych przez przewoźników spoza Unii Europejskiej oraz przewoźników podlegających przepisom rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z października 2009 r., które dotyczy wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych, czyli przewoźników mających siedzibę na terenie Unii Europejskiej. Te propozycje mają przede wszystkim przyczynić się do wzmocnienia nadzoru nad rynkiem transportu drogowego w naszym kraju. Myślę, że to tyle pokrótce.

Szanowni Państwo, tak jak mówiłem, otrzymaliście te poprawki. Gdybyście byli uprzejmi w międzyczasie się z nimi zapoznać...

A jeżeli pan mecenas ma jakieś uwagi, to proszę uprzejmie.

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

Dziękuję bardzo.

Jeżeli chodzi o poprawki pana przewodniczącego, to są poprawki o charakterze merytorycznym – pan senator je uzasadnił – do art. 39, 43 i 46. One się mieszczą w zakresie nowelizacji. To tyle, co mogę o nich powiedzieć.

Jeżeli chodzi o uwagi Biura Legislacyjnego, to, jeżeli państwo pozwolicie, nie będę ich szczegółowo omawiał, bo opisałem je w opinii. To są 4 uwagi i łącznie 7 propozycji poprawek.

Jest jeszcze jedna kwestia, taka drobna, techniczna, o której nie wspomniałem w opinii, a trzeba to poprawić. Chodzi o art. 5, tu jest błąd gramatyczny. Tę propozycję poprawki odczytam, bo nie ma jej w opinii. W art. 5 w ust. 2 wyraz „których” zastępuje się wyrazem „którym”. To tyle. To dodatkowa propozycja poprawki do tych zawartych w opinii. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Gdyby pan minister był uprzejmy odnieść się do poprawek do ustawy zaproponowanych przez Biuro Legislacyjne, a później do tych trzech moich...

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RAFAŁ WEBER**

Zapoznaliśmy się z uwagami Biura Legislacyjnego. Dziękujemy panu mecenasowi za zwrócenie uwagi na kwestie redakcyjno-legislacyjne, bo zasadnicza część tych uwag, tych proponowanych poprawek, ma właśnie taki charakter. Ostatnią też tak odbieramy. Tak że jeżeli chodzi o tę ostatnią uwagę, to my również rekomendujemy zastąpienie wyrazu „których” wyrazem „którym”.

(Przewodniczący Jan Hamerski: Czyli de facto, Panie Ministrze, wszystkie 8 propozycji poprawek...)

Stanowisko pozytywne.

(Przewodniczący Jan Hamerski: ...łącznie, z tą ostatnią, państwo akceptujecie. Tak?)

Stanowisko pozytywne.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, proszę jeszcze o odniesienie się do zgłoszonych poprawek dotyczących kabotażowego, że tak powiem...

(*Głos z sali:* Pan minister powiedział, że pozytywnie...)

Pozytywnie. Wszystkie?

SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RAFAŁ WEBER

Pozytywne stanowisko co do uwag Biura Legislacyjnego.

Mówiłem wcześniej, w słowie wstępu, o tej poprawce związanej z elektroniczną zezwoleń co do kabotażu wykonywanego na terytorium Polski przez przewoźników z zagranicy. Tak jak mówiłem, chodzi o uzupełnienie funkcjonalności systemu SENT o ten dodatkowy komponent. Takich przewozów kabotażowych w Polsce wykonywanych przez przewoźników spoza Unii Europejskiej czy tych, którzy muszą korzystać z zezwoleń drogowych albo są zwolnieni z tych zezwoleń drogowych na podstawie dwustronnych umów międzynarodowych, nie ma zbyt wiele. Ale, powtarzam, przedyskutowaliśmy tę kwestię z Ministerstwem Finansów oraz z Krajową Administracją Skarbową i po uzgodnieniach wiemy, że będą oni w stanie poszerzyć funkcjonalność systemu SENT nie tylko o elektroniczną zezwoleń ogólnych, ale również o elektroniczną zezwoleń kabotażowych. Stanowisko rządu do tej poprawki jest pozytywne.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Do tych trzech... Opinia mecenasa również jest pozytywna.

Szanowni Państwo, goście za momencik. Teraz państwo senatorowie, jeżeli mają jakieś pytania, uwagi.

Proszę uprzejmie.

SENATOR
ARTUR DUNIN

Panowie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Panie Ministrze!

Ja mam kilka pytań. Bardzo się cieszę, że jest taka ustawa, bo faktycznie jest ona potrzebna. Proszę powiedzieć, do kiedy tę dyrektywę Parlamentu Europejskiego powinniśmy wprowadzić. Czy mieścimy się w terminie? Jak to wygląda w innych krajach Unii Europejskiej?

I jeszcze jedno pytanie. Wspomniał pan w swojej wypowiedzi również o uzgodnieniach. Rozumiem, że to bardziej jest pytanie do naszych gości... Ale jak wyglądały te uzgodnienia i czy ministerstwo faktycznie uwzględniło wszystkie postulaty przewoźników? Wiemy, jak ten rynek ma trudno w obecnej sytuacji.

I mam pytanie, czy... Wiem, że jest jeszcze inna ustawa, odnośnie do przewozu odpadów niebezpiecznych. Czy ten system może być wykorzystywany do kontroli wjazdu, wyjazdu, przewozu i składowania odpadów niebezpiecznych? Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa senatorów ma jeszcze jakieś pytania?

Skoro nie ma, to ja proponuję...

(*Senator Artur Dunin:* Przepraszam, Panie Przewodniczący, ja oczywiście przejmę wszystkie propozycje pana mecenasa. Jeżeli jest taka potrzeba, to ja bardzo chętnie pod tymi poprawkami się podpiszę. Dziękuję.)

Dobrze.

Jeżeli państwo pozwolicie, to teraz zacni goście.

Proszę uprzejmie o opinię do ustawy i do poprawek.

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

(*Głos z sali:* Trzeba tam przycisnąć...)

PREZES ZARZĄDU
ZWIĄZKU PRACODAWCÓW
„TRANSPORT I LOGISTYKA POLSKA”
MACIEJ WROŃSKI

Dziękuję. Ja jestem z Warszawy, tak że mówię „włancza”, a nie „włacza”. Przepraszam, jeżeli ktoś się poczuł urażony.

Maciej Wroński, Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.

Panowie Przewodniczący! Panowie Ministrze! Panie i Panowie Dyrektorzy! Szanowni Państwo!

Generalnie rzecz biorąc, bardzo pozytywnie opiniujemy tę ustawę. Ona wreszcie zapewni ochronę polskiego rynku, w szczególności w zakresie nieuczciwej konkurencji przy kosztach regulacyjnych związanych z delegowaniem kierowców na terenie naszego kraju. Myślę, że na uwagę zasługują wszystkie te poprawki przyjęte w Sejmie, które są związane z postulatami środowiska i które zostały wyartykułowane podczas posiedzeń komisji sejmowej. Szkoda tylko, że jedna z poprawek, którą zaproponowali moi koledzy z Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego – ona dotyczyła tego, aby jeśli chodzi o prognozowane wynagrodzenie, to było brane pod uwagę wynagrodzenie z zeszłego roku, a nie z roku bieżącego – nie przeszła, bo to by nam rzeczywiście sprawę ułatwiło.

Ja pozwoliłem sobie zabrać głos, bo, powiem szczerze, czuję lekki niepokój, czuję, że coś jest nie tak. Od wielu lat w Brukseli, w Unii Europejskiej protestujemy przeciwko wszelkim działaniom państw członkowskich dotyczącym wykonywania przewozów, które to działania wychodzą jak gdyby poza to, co nakazuje prawo unijne. Wszelkiego typu dodatkowe rejestracje, biurokratyczne uciążliwości są przez nas oprotestowane. I robimy to skutecznie. Jest tylko 1 egzotyczny kraj, z którym po prostu nikt sobie nie może dać rady, czyli Węgry, które wprowadzają jakieś dodatkowe obostrzenia przy przewozach towarowych. Ale myślę, że Węgry nie powinny być dla nas Polaków dobrym przykładem, szczególnie w tej sytuacji politycznej.

Zaniepokoiła mnie bardzo poprawka, która ma na celu wprowadzenie rejestracji w systemie SENT przewozów kabotażowych. Gdyby to były przewozy, które zresztą i tak nie mogą być wykonywane bez zezwolenia, przewoźników spoza Unii Europejskiej, czyli głównie ze wschodu, to nie miałbym nic przeciwko temu, bo to byłoby jak najbardziej zasadne, natomiast tą poprawką obejmujemy także przewoźników unijnych, z którymi działamy na wspólnym rynku. Przewozy kabotażowe w Polsce stanowią naprawdę margines, tutaj nikt nam specjalnie nie zagraża. Ja chcę uświadomić państwu, że polskie firmy transportowe już ponad 1/3 pracy przewozowej w międzynarodowych przewozach drogowych wykonują na zachodzie głównie w kabotażu i w przewozach typu cross-trade. Rejestrujemy

się przy tym w elektronicznych systemach, które są wymagane przez Unię Europejską. I udało nam się obronić przed wszystkimi, że tak powiem, zakusami ze strony państw członkowskich, które miały na celu utrudnienie nam wykonywania tej pracy na zachodzie. Ale skoro my – oraz, co trzeba powiedzieć, polski rząd, za co dziękujemy – cały czas w Komisji Europejskiej, na forum Rady protestujemy przeciwko utrudnieniom w dostępie do rynku, a w tym momencie sami wprowadzamy dla naszych konkurentów z Unii Europejskiej tego typu utrudnienia... Przepraszam, ale każdy nasz późniejszy głos w Komisji Europejskiej, mówiący o tym, że protestujemy przeciwko jakiemś wymysłowi, np. przeciwko temu, żeby nas w dodatkowych rejestrach rejestrować, żeby nasi kierowcy mieli dodatkowe obowiązki, będzie wypadał dosyć słabo. Jest taka zasada: nie czyni drugiemu, co tobie niemiłe. Ja się po prostu obawiam, bardzo mocno obawiam – ale to państwo bierzecie za to odpowiedzialność swoimi decyzjami – czy nie uruchomimy w ten sposób lawiny i oto nagle Niemcy narzucą nam specjalny rejestr i nałożą nowe obowiązki na naszych kierowców, np. żeby za każdym razem klikać w jakąś niemiecką aplikację, która będzie potwierdzała załadunek i rozładunek.

Co do obaw związanych z kabotażem ja chcę przypomnieć jedno. Przewoźnik zagraniczny litewski czy łotewski... Myślę, że tylko o Litwinach może tu być mowa, którzy w Unii Europejskiej wykonują kabotaż. Proszę mi wierzyć, że żaden Niemiec nie wykonuje kabotażu po Polsce, żaden Francuz i żaden Belg. Tu jest mowa tylko o firmach litewskich. Jeżeli ten przewoźnik litewski będzie chciał wykonywać kabotaż, to on tak czy siak się musi zarejestrować w systemie IMI. To jest system europejski. Zresztą wprowadzamy ten obowiązek tą naszą ustawą, a on jest związany z tym, że przy kabotażu praca kierowcy jest objęta delegowaniem. Czyli mamy jego pracę zarejestrowaną w systemie elektronicznym.

Chcę też zwrócić uwagę, że 21 sierpnia wchodzi w życie obowiązek wyposażenia każdego nowego zarejestrowanego pojazdu w inteligentny tachograf cyfrowy drugiej generacji. On automatycznie śledzi pojazd i jednocześnie wszystkie operacje załadunku i rozładunku. Jeżeli ktoś się załadował na terenie Polski czy rozładował na terenie Polski, to będzie to zarejestrowane

w tym tachografie. Oczywiście ktoś może powiedzieć, że to dotyczy tylko nowo rejestrowanych pojazdów, ale ja zwracam uwagę, że w transporcie międzynarodowym przeciętny okres użytkowania pojazdu wynosi od 2 do 4 lat – ze względu na opłaty drogowe, ze względu na kwestie serwisowania. Nikt sobie nie pozwoli na serwisowanie... I tak dalej. I nastąpi zjawisko tzw. retrofitingu, ponieważ od 21 sierpnia nasi polscy przewoźnicy, ale i nasi koledzy z zagranicy, nie będą mogli wykonywać dodatkowych operacji załadunku i rozładunku, które byłyby zwolnione z delegowania, o ile ich pojazdy nie będą wyposażone w ten inteligentny tachograf drugiej generacji. To spowoduje, że większość pojazdów, które będą poruszały się po europejskich drogach w międzynarodowym transporcie drogowym, będzie cały czas śledzona przez inny system, system związany z inteligentnym tachografem, który na dodatek będzie automatycznie rejestrował każdą operację załadunku i rozładunku.

W związku z tym, jeżeli oczywiście Ministerstwo Infrastruktury, szanowna komisja i wysoka izba senacka podtrzymają poparcie dla tego typu poprawki... Bieriecie państwo na siebie dosyć duże ryzyko, bo jeżeli pojawią się takie pomysły we Francji, w Niemczech czy w Belgii, a tam naprawdę 1/3 usług wykonywanych przez polskich przewoźników jest związana właśnie z przewozami kabotażowymi... Dla tych, nie wiem, może kilku tysięcy przewozów kabotażowych, które są realizowane na terenie naszego kraju – żeby to fajnie wyglądało, że pilnujemy zagranicznych przewoźników – ryzykujecie państwo setki tysięcy operacji transportowych polskich realizowanych w reżimie kabotażu. Proszę o rozważę, bo tylko o to mogę, a także o odpowiedzialność. To może nieść za sobą takie, a nie inne skutki, i może to spowodować, że jakiegokolwiek nasze protesty, które będą związane z wprowadzaniem różnego typu dodatkowych barier administracyjnych w stosunku do naszych kierowców, będą niewiarygodne. Oni nam się po prostu uśmiechną w twarz i powiedzą: słuchajcie, chcecie mieć swobodny dostęp do kabotażu na terenie Niemiec, nie chcecie tu żadnych dodatkowych barier, innych niż te, które wynikają z europejskich regulacji, a sami takie wprowadziliście. I w związku z tym nie ma już dyskusji. Tylko tyle z mojej strony. Dziękuję uprzejmie.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Dziękuję bardzo.
Czy jeszcze ktoś z gości chciałby zabrać głos?
Prosiłbym tylko, aby skracać swoje wypowiedzi.

DYREKTOR DEPARTAMENTU TRANSPORTU
W ZRZESZENIU MIĘDZYNARODOWYCH
PRZEWÓZNIKÓW DROGOWYCH
W POLSCE
PIOTR MIKIEL

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.
Szanowni Państwo, ja też dwa słowa w tej sprawie. Pierwsza rzecz. Muszę całkowicie zgodzić się z moim przedmówcą...

(Głos z sali: Proszę się przedstawić.)

Piotr Mikiel, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

...Zgodzić się z moim przedmówcą co do kwestii związanych z pracami nad ustawą dotyczącą delegowania kierowców. Rzeczywiście środowisko przewoźników, organizacje przewoźników drogowych uczestniczyły w tych pracach od samego początku. Co więcej, wskazywaliśmy, żeby przyspieszyć tempo tych prac, tym bardziej że państwa członkowskie były zobowiązane do wdrożenia tej dyrektywy nieco wcześniej. W tym kontekście mogę powiedzieć z całą odpowiedzialnością, że zasadnicza część tych przepisów odpowiada potrzebom środowiska przewoźników drogowych, tym bardziej że one są skierowane przede wszystkim do przewoźników spoza Polski, a więc tych, którzy będą delegować swoich pracowników i wykonywać usługi przewozowe na terytorium naszego kraju.

Natomiast nie mogę się zgodzić ze swoim przedmówcą w kontekście kwestii związanych z zasadnością wprowadzenia regulacji związanych z obowiązkiem rejestracji w systemie SENT przewozów kabotażowych. Nie mamy dzisiaj w naszym kraju tak naprawdę żadnego instrumentu, który w jakikolwiek sposób pozwalałaby nam poznać informację, w jakim zakresie te przewozy kabotażowe są na terytorium naszego kraju wykonywane. W związku z tym ta rejestracja, począwszy od systemu zezwoleń poprzez rejestrację przewozów kabotażowych... Dodam, że to są przewozy wykonywane przez

przewoźnika obcokrajowca na terytorium naszego kraju. Nie mamy wiedzy, jaka to jest skala. Mówimy o sytuacji dzisiaj, a przypomnę, że ten obowiązek rejestracji, tak przynajmniej wynika z uchwalonej ustawy, wejdzie w życie dopiero 1 stycznia 2025 r. Nie wiemy do końca, jak ta sytuacja będzie się rozwijała. Przypomnę też, że od roku obowiązuje umowa liberalizująca przewozy pomiędzy Unią Europejską i Ukrainą i widzimy, w jak negatywny sposób odbija się to na kondycji finansowej polskich firm transportowych, zwłaszcza tych, które wykonywały przewozy w tamtym kierunku. Z tamtego kierunku jesteśmy skutecznie wypychani.

Mając to wszystko na uwadze, uważamy, że ten system to nie jest jakieś ograniczenie – to jest zwykły obowiązek administracyjny. Takim obowiązkom administracyjnym nasi przewoźnicy, którzy wykonują dosyć dużo pracy przewozowej w Unii Europejskiej, podlegają. W związku z tym uważamy, że u nas analogiczny obowiązek powinien być. Nie boimy się tych retorsji, o których tutaj była mowa, ze strony innych krajów, Niemiec czy Francji, bo ci przewoźnicy nie wykonują tych przewozów na terytorium naszego kraju. We wspomnianym tu systemie węgierskim od co najmniej 5 lat jest obowiązek rejestracji i nie słyszałem o jakichkolwiek retorsjach w stosunku do przewoźników w tym zakresie. Z tego punktu widzenia... Nie widzimy takiego zagrożenia i uważamy, to jest kwestia czysto ewidencyjna i naszym zdaniem jak najbardziej zasadna. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Dziękuję panu za ten głos.
Proszę uprzejmie. Ktoś z państwa jeszcze?
Proszę bardzo.

DYREKTOR GENERALNY
OGÓLNOPOLSKIEGO
ZWIĄZKU PRACODAWCÓW
TRANSPORTU DROGOWEGO
ANDRZEJ BOGDANOWICZ

Andrzej Bogdanowicz, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.

Panie Przewodniczący! Wysokie Komisje!
Szanowni Państwo!

Kolega prezes Wroński wspomniał tu już o propozycji Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego przedstawianej w Sejmie. No, nie udało się tej poprawki wprowadzić, dlatego chciałbym tę propozycję przedstawić państwu senatorom. Ta propozycja poprawki dotyczy ustawy o delegowaniu kierowców, nad którą pracujemy, a w szczególności dotyczy przepisów o czasie pracy kierowców. Tam jest nowa definicja przeciętnego wynagrodzenia, które stanowi pułap obniżenia oskładkowania wynagrodzenia kierowcy... To przeciętne wynagrodzenie jest zdefiniowane jako przeciętne prognozowane na rok dany, czyli w roku 2023 obowiązuje to z 2023 r. My chcielibyśmy taką propozycję złożyć, żeby to odniesienie dotyczyło roku poprzedniego. Pozwoliłoby to przedsiębiorcom, którzy stosują ten pułap oskładkowania, nie tyle poprawić sytuację ekonomiczną firm, bo w dużych firmach ta zmiana niewiele wniesie... Ale w małych firmach, w których te zarobki są dużo niższe w transporcie międzynarodowym, ta podstawa oskładkowania byłaby dużo niższa. Jeżeli ktoś z państwa senatorów byłby gotowy przystać na taką poprawkę, to mamy ją opracowaną na piśmie i możemy przekazać. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Dziękuję bardzo.
Czy jeszcze ktoś z gości zechce zabrać głos?
Szanowni Państwo, w takim razie pan minister.
Proszę uprzejmie.

SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RAFAŁ WEBER

Jeżeli mogę, Panie Przewodniczący, Wysokie Komisje, to odpowiem na pytania, które zadał pan senator Dunin, i wyjaśnię kwestię, która była poruszana przez przedstawicieli organizacji transportowych, związaną z poprawką, która została tutaj przedstawiona.

Zacznę od kwestii konsultacji tego projektu ustawy i pracy nad nim, która faktycznie trwała dosyć długo. Dla nas, dla Ministerstwa

Infrastruktury, ale też dla resortów, z którymi współpracowaliśmy w zakresie tego projektu, to jest materia zupełnie nowa i wcześniej niespotykana. Został powołany specjalny zespół do opracowania tych przepisów. Liderem tego zespołu było Rządowe Centrum Legislacji, a w skład zespołu wchodził przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Rodziny i Polityki Społecznej, Ministerstwa Finansów bodajże. I w tej grupie tworzyliśmy te przepisy tak, aby, z jednej strony, były one zgodne z dyrektywą unijną, a z drugiej strony uszczelniły system transportu drogowego w Polsce w kontekście przewozów międzynarodowych czy operowania w Polsce przewoźników z zagranicy. I oczywiście dochowaliśmy wszelkiej staranności, aby w trakcie oficjalnych konsultacji społecznych i uzgodnień międzyresortowych zasadne uwagi naszych partnerów społecznych były uwzględnione. No, wołałem pracować nad tą ustawą dłużej i przygotować ją w sposób dobry, aniżeli zrobić to w pośpiechu, chaosie i później chodzić do Sejmu i Senatu z nowelizacjami tych przepisów. To kwestia pierwsza.

Kwestia druga, związana z propozycjami, które zostały ujęte w projekcie ustawy. Otóż wszystkie propozycje w tym projekcie ustawy nie zostały ujęte – mówię tutaj o propozycjach, które były kierowane ze środowiska branży transportu drogowego. Jedna z ostatnich... Mówię o dyskusji na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury, która była związana m.in. z obniżeniem kar dla przewoźników międzynarodowych. Zdecydowaliśmy się na tych kar podwyższenie. I to też było podnoszone przez część środowiska transportowego. Oczywiście nie ma możliwości, aby zawsze każdą jedną proponowaną poprawkę włączyć do projektu ustawy, tym bardziej że były takie, które były sprzeczne. Ta dyskusja między panami prezesami potwierdziła, że czasami są różnice w podejściu do danej tematyki przez organizacje transportowe.

I ostatnie pytanie pana senatora, związane z systemem SENT i objęciem tym systemem odpadów. To już się dzieje – od poprzedniego roku. Wszystkie odpady, które są importowane do Polski, na terytorium Rzeczypospolitej, są objęte systemem SENT. Ta sytuacja ma miejsce chyba od lutego 2022 r., także od 1,5 roku, od tamtej daty. Funkcjonalność systemu SENT została poszerzona o weryfikowanie

i nadzorowanie odpadów, które wjeżdżają na teren Rzeczypospolitej.

Kwestia, która wywołała różnicę zdań między panami prezesami, i kwestia tego, dlaczego w naszej ocenie ta poprawka w takiej formule powinna zostać przyjęta. Sprawa ważna, dla przewoźników bardzo istotna – wspomniał o niej pan dyrektor Mikiel – to pełna informacja o skali operacji kabotażowych, które są realizowane na terenie Rzeczypospolitej przez przewoźników międzynarodowych. To jest jeden ze sposobów... w zasadzie chyba jedyny sposób, który pomoże nam zapanować nad tym tematem i uzyskać bardzo precyzyjne informacje, ilu przewoźników międzynarodowych realizuje przewozy kabotażowe na terenie Rzeczypospolitej. Myślę, że ten argument wygrał, jeżeli chodzi o to, czy obejmować tym systemem również przewoźników z Unii Europejskiej. Chociaż słusznie pan prezes Wroński zauważył, że tak de facto, tak praktycznie tym obowiązkiem będą objęci przewoźnicy z Litwy, bo firmy z państw Europy Zachodniej przewozów kabotażowych w Polsce raczej nie realizują. Ale my uważamy, że również przewoźnicy z państw Unii Europejskiej powinni być tym obowiązkiem objęci – właśnie dla tych celów informacyjno-statystycznych. To jest jeden argument.

Drugi argument. Szanowni Państwo, to raczej Europa Zachodnia jest znana z prób ograniczania różnymi sposobami – szczególnie sposobami prawnymi, ale w naszej ocenie niezgodnymi z przepisami europejskimi – jeżeli chodzi o dostęp do rynku... Jaskrawym przykładem tego jest pakiet mobilności, który nie został stworzony w Polsce, tylko został stworzony w porozumieniu francusko-niemieckim i wprowadził regulacje związane z wynagrodzeniami kierowców, co wiązało się z dostosowaniem do tych przepisów w naszym kraju, ale również w innych państwach nowej Unii Europejskiej, nowej części Unii Europejskiej, nowych państw Unii Europejskiej, które weszły do Unii w 2004 r. Chodziło o pewne dostosowanie się do państw bogatszych, bardziej majątnych. To się zadziało i te przepisy w Polsce obowiązują od 2 lutego 2022 r. Teraz staramy się je złagodzić właśnie tymi przepisami, które są wprowadzane tą ustawą. Tak że to my zawsze jesteśmy tymi, którzy działają reaktywnie i reagują na to, co tworzy się w innych państwach.

Tutaj w mojej ocenie powinniśmy właśnie po to, żeby dysponować wiedzą... Nie będziemy tu ograniczać dostępu do polskiego rynku, bo ta czynność administracyjna nie będzie związana z zakazem wykonywania takich przewozów kabotażowych, tylko po prostu z wejściem w system, ze zgłoszeniem w systemie realizacji takiego przewozu. Nie jest to ograniczanie z naszej strony możliwości prowadzenia takich operacji. Chodzi tylko i wyłącznie o uzyskanie wiedzy o ich skali i liczbie firm z zagranicy – z Unii Europejskiej i spoza Unii Europejskiej – które w Polsce będą realizować takie przewozy kabotażowe.

Tak że myślę, że ta poprawka w tej formule powinna zostać przyjęta, a przynajmniej stanowisko rządu do tej poprawki jest stanowiskiem pozytywnym. Taka poprawka została złożona, dlatego wyrażam swoją opinię. Jeżeli będzie miała inny charakter, jeżeli Wysoka Izba uzna, że należy ją skorygować, to wtedy będziemy się odnosić do tej, która zostanie nam przedstawiona. Tak więc do tej poprawki, która w tej chwili została złożona, stanowisko rządu jest stanowiskiem pozytywnym. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.
(Wypowiedź poza mikrofonem)
Proszę uprzejmie.

SENATOR
ARTUR DUNIN

Bardzo serdecznie dziękuję.

Panie Ministrze, nie odpowiedział pan na wszystkie pytania, więc dopytam. Pytałem o to, kiedy ta dyrektywa miała wejść... Usłyszałem od naszych gości opinie, że... To super, że państwo wsłuchaliście się w głosy środowiska. Proszę mi powiedzieć, czy to jest jedynie implementacja dyrektywy Parlamentu. To jest tylko ta dyrektywa i nie dodajemy dodatkowych uciążliwości, dodatkowych rzeczy do tej ustawy?

I druga sprawa, moim zdaniem bardzo istotna. Dlaczego państwo w kontekście tych przewozów kabotażowych nie ujęliście w swojej ustawie... No, nie oszukujmy się – to wy składacie

tę poprawkę. Gdybyście byli przekonani, że taka zmiana powinna znaleźć się w ustawie, to ona byłaby od samego początku w tej ustawie i nie byłoby dzisiaj mowy o tej poprawce.

Tak więc te 3 rzeczy. Po pierwsze, czy nie wyszliśmy już poza termin wejścia tej dyrektywy unijnej? Druga rzecz, czy ta ustawa nie wykracza poza tę dyrektywę i nie zawiera dodatkowych rozwiązań, pomysłów ministerstwa, które w jakiś sposób, a tak zawsze jest, ograniczają, utrudniają podmiotom życie? I trzecia rzecz, dlaczego ta zmiana, co do której chcecie, żebyśmy ją teraz przegłosowali, nie znalazła się w tej ustawie wcześniej, na początku? Dziękuję bardzo... Co państwem kierowało, że tego wcześniej nie wprowadziliście? Dziękuję.

SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RAFAŁ WEBER

Dziękuję bardzo.

Kwestia poprawki. Tak jak powiedziałem, w pierwotnym uzgodnieniu z Ministerstwem Finansów, a dokładnie z Krajową Administracją Skarbową, było uzgodnienie poszerzenia funkcjonalności systemu SENT, którym zarządza Krajowa Administracja Skarbowa, o elektroniczną zezwoleń ogólnych. Chodzi o obowiązek zgłoszenia do systemu SENT zezwoleń ogólnych, które są wykorzystywane, żeby móc pracować na terenie naszego kraju, w sensie prowadzić działalność transportową, zdecydowanie częściej niż przewozy kabotażowe... Na tym koncentrowaliśmy się w pierwszej kolejności. Takie były zresztą pierwsze oczekiwania ze strony branży transportu drogowego. To jest uznawane, i słusznie, za dużo większy temat do opanowania. I stąd decyzja o tym, aby autopoprawką objąć przewozy ogólne i na nich się skupić. Kiedy wyniknęła dyskusja na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury i pojawiło się oczekiwanie branży, żeby objąć zezwoleniem elektronicznym również przewozy kabotażowe... I uzgodniliśmy z Ministerstwem Finansów, że poszerzenie systemu SENT o tę funkcjonalność od 1 stycznia 2025 r. będzie możliwe. To jest historia tej poprawki, która dzisiaj jest składana.

Pytanie drugie. Oczywiście, że ta ustawa wykracza poza wdrożenie dyrektywy – przyznałem

to na samym początku. Wdrażamy dyrektywę, a druga część tej ustawy składa się z przepisów, które, że tak powiem, w sposób finansowy, ale i w sposób administracyjny ułatwiają firmom transportu drogowego międzynarodowego swoją działalność.

Wspomniałem o ponad 700 milionach zł, które będą uszczerbkiem dla budżetu państwa i budżetu ZUS, jeżeli chodzi o pobrane składki społeczne. To jest ta kwota, która zostanie albo w kieszeni przedsiębiorców, albo w kieszeni pracowników. To są konkretne efekty finansowe, ale robimy to z pełną premedytacją, z pełnym rozmysłem. Myślę też, że nie stoi na przeszkodzie od strony legislacyjnej nic, aby taki urobek rządu – projekt ustawy w takiej formule został przyjęty przez rząd – został przekazany do prac parlamentarnych. Tak że przyznaję, że ta ustawa wdraża dyrektywę, a w drugiej części zawiera przepisy, które nie są związane z dyrektywą, tylko są związane z ułatwieniem funkcjonowania firm transportu międzynarodowego.

(Przewodniczący Jan Hamerski: Dziękuję...)

(Senator Artur Dunin: A czy przekroczyliście termin wprowadzenia dyrektywy?)

Przekroczyliśmy. Ale mówiłem o tym, że wolę popracować nad ustawą w sposób spokojny, bez zbędnego pośpiechu. I tak się właśnie stało.

PRZEWODNICZĄCY JAN HAMERSKI

Dziękuję, Panie Ministrze.

Zamykam dyskusję.

Szanowni Państwo, przystępujemy do głosowania.

Najpierw będziemy głosować nad poprawkami... Czy łącznie możemy głosować, Panie Mecenasie?

GŁÓWNY LEGISLATOR W BIURZE LEGISLACYJNYM W KANCELARII SENATU MACIEJ TELEC

Jeżeli wysokie komisje nie wyrażają sprzeciwu, to można te poprawki legislacyjne przegłosować w jednym głosowaniu. To jest łącznie 7 poprawek z opinii plus ta jedna, której w opinii nie było, ta techniczna.

PRZEWODNICZĄCY JAN HAMERSKI

Przystępujemy do głosowania nad poprawkami legislacyjnymi zaproponowanymi przez Biuro Legislacyjne i przejętymi przez przewodniczącego Dunina.

Kto jest za przyjęciem tych poprawek? (10)
10 głosów za.

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Jednogłośnie poprawki zostały przyjęte.

W tej chwili przystępujemy do głosowania nad 3 poprawkami zgłoszonymi przeze mnie.

Kto jest za przyjęciem tych poprawek? (4)

Kto jest przeciw? (6)

Kto się wstrzymał? (0)

Poprawki nie uzyskały akceptacji ze strony komisji.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę?

(Głos z sali: Mogą być wnioski mniejszości jeszcze.)

Tak, oczywiście.

(Senator Alicja Zając: I będzie wniosek mniejszości. Ja zgłoszę.)

W takim układzie ja i pani senator Zając zgłaszamy wniosek mniejszości.

Teraz całość ustawy, Szanowni Państwo, wraz z przyjętymi poprawkami.

Kto jest za? (10)

10 głosów za.

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Ustawa wraz z przyjętymi poprawkami została przyjęta.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Dziękuję bardzo.)

Sprawozdawca... Czy któraś z pań?

(Senator Artur Dunin: I może pan przewodniczący jako sprawozdawca mniejszości.)

Ja będę też zgłaszał poprawki swoje.

Czy któraś z pań zechce...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

(Senator Artur Dunin: Dobrze. To ja...)

To w takim układzie senator Dunin. Dziękuję bardzo.

Punkt pierwszy porządku posiedzenia połączonych komisji uważam za zamknięty.

Sprawozdawcą mniejszości mogą być ja i może być nim pani senator Zając...Dobrze, to ja będę.

Chwila przerwy.

(Przerwa w obradach)

PRZEWODNICZĄCY
JAN FILIP LIBICKI

Odwieszam przerwę, którą ogłosił pan przewodniczący Hamerski.

Przechodzimy do punktu drugiego dzisiaj realizowanego porządku: rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego; druk senacki nr 1049.

Witam pana ministra Bittela i wszystkich pozostałych państwa, którzy byli wcześniej już przywitani przez pana przewodniczącego Hamerskiego.

I oddaję głos panu ministrowi.
Proszę bardzo.

SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
ANDRZEJ BITTEL

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.
Wysokie Komisje!

Celem tej ustawy jest umożliwienie osobom niezdolnym do samodzielnej egzystencji zakupu biletów miesięcznych imiennych uprawniających do przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej z ulgą 49%, identycznie jak w przypadku posiadanego przez nich prawa do zakupu biletów jednorazowych. To przedłożenie jest efektem pracy komisji do spraw petycji Sejmu, która odpowiedziała na skierowaną do Sejmu petycję. Ona została uznana za zasadną, został przygotowany projekt ustawy, który następnie został przedstawiony w toku prac parlamentarnych i ostatecznie przyjęty przez Sejm na posiedzeniu.

Ja ze swej strony mogę dodać, że stanowisko rządu wobec tego przedłożenia jest pozytywne. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY
JAN FILIP LIBICKI

Bardzo dziękuję. Tyle pan minister.
Oddaję głos pani mecenas.

GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
DANUTA DRYPA

Dziękuję, Panie Przewodniczący.
Szanowni Państwo, Biuro Legislacyjne nie zgłasza uwag do przedmiotowej ustawy. Dziękuję.

PRZEWODNICZĄCY
JAN FILIP LIBICKI

Dziękuję bardzo.
Ponieważ nie ma strony społecznej, są tylko państwo senatorowie...
O głos poprosił pan senator Artur Dunin.
Proszę bardzo.

SENATOR
ARTUR DUNIN

Ja w imieniu osób, które będą mogły skorzystać z tej zmiany do ustawy, chciałbym bardzo serdecznie podziękować.

I, uwaga... Pani senator Zając, uwaga, teraz do pani...

(Senator Alicja Zając: Tak?)

Artur Dunin, senator Koalicji Obywatelskiej, Platforma Obywatelska: wnoszę o przyjęcie ustawy bez poprawek.

(Senator Alicja Zając: Ooo! Myślę, że to dobrze rokuje na przyszłość...)

(Wesołość na sali)

(Wypowiedzi w tle nagrania)

PRZEWODNICZĄCY
JAN FILIP LIBICKI

Aż strach pomyśleć, co by się działo, gdyby tę kadencję przedłużono o rok. Ja nie chcę nawet myśleć, co by się stało z senatorem Duninem...

(Wesołość na sali)

Proszę państwa, czy są jakieś inne wnioski legislacyjne oprócz wniosku pana senatora Dunina o przyjęcie ustawy bez poprawek? Nie ma.

W takim razie poddaję ten wniosek pod głosowanie.

Kto z państwa jest za? (g)

9 głosów za.

Kto jest przeciw? (o)

Wspólne posiedzenie Komisji Rodziny, Polityki Senioralnej i Społecznej (167.)
oraz Komisji Infrastruktury (129.)

Kto się wstrzymał? (o)

Jednogłośnie.

Kto z państwa chciałby być sprawozdawcą?

Czy pan senator Dunin, skoro taki wniosek złożył, czy jednak pani senator Gawęda?

(*Senator Artur Dunin*: To pani senator. Bardzo proszę, Pani Senator...)

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Dobrze, to pani senator Gawęda.

(*Senator Artur Dunin*: Tylko proszę powiedzieć, kto złożył wniosek...)

(*Wesołość na sali*)

To proszę też powiedzieć, co powiedział przewodniczący, że gdyby kadencja trwała jeszcze rok dłużej...

(*Wesołość na sali*)

(*Senator Alicja Zając*: W następnym Senacie powołamy rzecznika senatorów bez względu na przynależność klubową, jaka będzie...)

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Zamykam posiedzenie komisji. Dziękuję panu ministrowi. Dziękuję.

(*Koniec posiedzenia o godzinie 15 minut 54*)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie:

Centrum Informacyjne Senatu, Dział Wydawniczy