



SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej (18.)
w dniu 18 kwietnia 2012 r.

VIII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (druk senacki nr 87, druki sejmowe nr 258, 269 i 269-A).

(Początek posiedzenia o godzinie 11 minut 33)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Marek Ziółkowski)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Państwo Senatorowie, po złożeniu podpisów proszę zajmować miejsca.

Witam wszystkich państwa, witam członków Komisji Gospodarki Narodowej.

Rozpoczynamy jedno z trzech dzisiejszych posiedzeń. Pierwsze jest oddzielne, potem będzie wspólne z komisją budżetu, a trzecie będzie dotyczyło sytuacji prawnej przedsiębiorców.

Rozpoczynam pierwsze posiedzenie, którego tematem jest rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym.

Czy są tu lobbyści, którzy uprawiają lobbing w rozumieniu ustawy? Nie ma zgłoszeń. Pani Basiu, proszę to odnotować.

Witam pana ministra.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Aha. Dobrze. W takim razie kto będzie zeznawał w imieniu rządu?

(Głos z sali: Naprzemiennie.)

Naprzemiennie. Dobrze.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pozwalam, Panie Ministrze, łaskawie.

Proszę bardzo, pan minister zaczyna i potem pan...

A tak, pani sekretarz komisji prosi o to, żeby wszystkim państwu przypomnieć, że posiedzenia komisji są transmitowane.

Panie Ministrze, to powiedziawszy, oddaję panu głos.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

W zeszłym roku parlament podjął decyzję o tym, że dwa rodzaje usług... To znaczy jeden rodzaj usług świadczony był przez dwa kompletnie inne podmioty, a mianowicie mieliśmy do czynienia i z taksówkami, i z tak zwanym przewozem osób. O tym, jaka była staranność i jakość usług świadczonych przez osoby prowadzące przewóz osób, mogliście państwo wielokrotnie usłyszeć w mediach. I o tym, jak wyglądało naciąganie, kiedy było napisane, że za kilometr płaci się złotych sześćdziesiąt, a to znaczyło, że brano

60 zł za 1 km. Prawda? Czy innego typu wynaturzenia na rynku... Ci, którzy prowadzili przewóz osób, nie byli poddawani żadnym egzaminom, żadnym sprawdzianom, nie badano, czy nie mają uszczerbku psychicznego, czy byli karani, czy nie byli karani itp. I w związku z tym parlament podjął decyzję o tym, że ujednocimy przepisy i dajemy czas tym, którzy prowadzą przewóz osób na to, żeby dopełnili warunków, jakie muszą spełniać wszyscy, i przeszli do taksówek. To nie budziło większych kontrowersji.

Przy tej okazji zmniejszono limity, ale w swej staranności chyba przegapiliśmy przewóz VIP wyjątkowymi limuzynami. To nam uciekło i w związku z tym wypadaloby ten, jak nam się wydaje, dość szczelny system lekko rozszczelnić po to, żeby można było wpuścić na rynek te sto kilkadziesiąt samochodów – myślę, że właśnie o takiej liczbie tu mówimy. Na pewno nie jest naszą intencją to, aby do przewożenia ludzi – nie wiem, jak to teraz nazwać – mogli wrócić ci, którzy stoją pod hotelami i wożą za jakieś astronomiczne kwoty gości, których ktoś im nagania. Na lotnisku też pewnie stykaliście się państwo z tego typu działalnością przestępczą – dzisiaj, kiedy ustawa już weszła w życie, to tak należy określić.

Naszą intencją jest... Mówię niejako w imieniu... To jest projekt poselski. Jest z nami poseł Huskowski, który jest posłem sprawozdawcą, i ja mu teraz trochę odbieram chleb, ale, jeżeli pan przewodniczący tak zdecyduje, będzie on miał okazję... W każdym razie były dwie ścieżki, dwa wyjścia: albo sparаметryzować samochód, albo sparаметryzować usługę. Parametryzowanie samochodu było ryzykowne, bo mieści się w głowie sytuacja, w której wielki VIP zechce pojechać do ślubu małuchem. Taka fanaberia mieści się w głowie. Prawda? I dlatego zabraliśmy się za to, żeby opisać tę usługę i wprowadzić takie restrykcje, żebyśmy nie mieli znowu do czynienia z przewozem osób. Płatność w związku z tym nie będzie gotówką... Co jest z płatnością?

(Głos z sali: Chcemy, żeby płatność była bezgotówkowa, a gotówkowa wyłącznie w siedzibie danej firmy.)

Płatność bezgotówkowa, a jeżeli gotówkowa to w siedzibie danej firmy. Umowa na piśmie – proszę się nie dziwić, to ze swej natury musi być restrykcyjne... Kierowcami mogą być wyłącznie osoby zatrudnione i mogą one jeździć tylko samochodami będącymi własnością przedsiębiorcy. Prawdopodobnie pojawi się poprawka dotycząca leasingu, bo chyba trochę za mocno dokręciliśmy tu śrubę, składając projekt. Chodzi o to, że wiele samochodów jest leasingowanych i... No, tu trochę zliberalizujemy. Pewnie poseł Huskowski będzie...

Jest pakiet poprawek dotyczący Inspekcji Transportu Drogowego związanych z... Przy tej okazji można to ułatwić, więc to robimy.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to o filozofii samej ustawy... Ja byłbym skłonny posłuchać posła Huskowskiego.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę bardzo, pan poseł Stanisław Huskowski, a potem chciałby zabrać głos pan inspektor. Tak?

Proszę bardzo, Panie Pośle.

Poseł Stanisław Huskowski:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo Senatorowie!

Pan minister powiedział właściwie wszystko. Jest to trudna ustawa. Podczas prac sejmowych na poziomie komisji i podkomisji, w której dosyć sporo nad tym pracowaliśmy, mieliśmy mnóstwo wątpliwości – one zapewne wypłyną też i w tej sali. Chodzi o to, że po raz pierwszy parlament próbuje zdefiniować rzeczy bardzo trudno definiowalne, czyli odróżnić przewoźników, których, mówiąc kolokwialnie, wycięliśmy zeszłoroczną ustawą, prowadzących przewóz osób i stanowiących nieuczciwą konkurencję dla taksówek od tych, którzy jak w każdym państwie europejskim... Bo podobne problemy towarzyszyły pracom legislacyjnym w wielu innych państwach europejskich. W każdym razie chodzi o to, żeby oddzielić tych, którzy stanowią uzupełnienie dla taksówek i na przykład luksusowymi limuzynami wożą gości na specjalne konferencje, czy wożą specjalnych gości przyjeżdżających do danego państwa lub miasta, czy obsługują śluby i inne tego typu uroczystości.

Jest to bardzo trudne i niewątpliwie w każdym momencie budzi kontrowersje i wątpliwości, ale jeżeli tego nie zrobimy, to albo wytniemy – tak jak to zrobił parlament rok temu – wszystkich przewoźników, albo, jeżeli nie zrobimy tego umiejętnie, wpuścimy na rynek tych, którzy dotychczas, do 7 kwietnia stanowili nieuczciwą konkurencję dla taksówek, bo nie spełniali tych wszystkich norm i warunków, jakie muszą spełniać taksówkarze. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Pan Tomasz Poleć, jak rozumiem. Tak?

Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Poleć:

Dziękuję bardzo.

Tomasz Poleć, główny inspektor transportu drogowego.

Krótko i bez rozdwielania. Trzy poprawki, które pojawiły się w trakcie prac podkomisji, zostały przez nią jednogłośnie przyjęte. Zostały one też przyjęte przez Komisję Infrastruktury oraz nie wzbudziły żadnych kontrowersji na plenarnym posiedzeniu Sejmu. Nie było ani jednego głosu sprzeciwu.

Pierwsza zmiana dotyczy kwestii organizacyjnych, jeżeli chodzi o działalność Inspekcji Transportu Drogowego

w kontekście obsługi tak zwanych delegatów. Chodzi o to, że mamy szesnaście wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego i dziesięć delegatur i trzeba doprecyzować, kto zapewnia obsługę delegatury. I tu doprecyzowujemy, że obsługę delegatury zapewnia wojewódzki inspektorat transportu drogowego, na obszarze działania którego znajduje się siedziba tejsze delegatury.

Druza zmiana dotyczy art. 56 i dodania ust. 3. W przepisie tym precyzuje się, które kary pieniężne przekazywane są na wyodrębniony rachunek bankowy głównego inspektora. Jest to związane z tym, że tak zwana ustawa społeczna przyjęta przez Wysoki Sejm i Senat w zeszłym roku, od 1 stycznia zmieniła zupełnie system odpowiedzialności w sferze transportu – dotąd były kary administracyjne, a od 1 stycznia są mandaty karne nakładane na kierowców – zatem niewprowadzenie tego typu zmiany spowodowałoby lawinowe obciążenie urzędów wojewódzkich, jeżeli chodzi o kwestie przepływów finansowych i ewentualnych windykacji. Wojewodowie najprawdopodobniej zaczęliby wnioskować o środki pieniężne na etaty po to, aby rozbudowywać odpowiednie pionos windykacyjne. A przecież takich środków nie ma.

Nasza propozycja związana jest z tym, że Główny Inspektorat Transportu Drogowego już prowadzi budowę centralnego systemu windykacji, a przy okazji systemu elektronicznego poboru opłat za zarejestrowane przez fotoradary... I chodzi o to, żeby całość przepływów finansowych związanych z mikrorachunkami, z generowaniem mikrorachunków, monitoringiem wpływów i ewentualną egzekucją przejął na siebie główny inspektorat, bo to finalnie odciąży urzędy wojewódzkie.

Jeżeli chodzi o ostatnią zmianę, to związana jest ona również z usprawnieniem działalności w ramach prowadzonych przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego postępowań w sprawach o wykroczenia. Obecnie jest tak, że żeby zadać pytanie do KRS, należy zrobić to albo na piśmie, albo trzeba zdobywać odpisy. Proponowana nowelizacja pozwoli zadawać pytania do KRS w formie elektronicznej, co przyspieszy postępowanie, a przede wszystkim zmniejszy jego koszty, czyli koszty funkcjonowania administracji.

Teraz nawiążę do opinii, która... Zakładam, że kolega z Biura Legislacyjnego Senatu...

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Zaraz będzie przedstawiona opinia...)

Ja bym tylko chciał, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, nawiązując do tej opinii, podkreślić, że jakkolwiek jestem jej świadomy, to rząd prosi o pozostawienie przedstawionych zmian, gdyż, tak jak mówiłem, nie budziły one żadnych kontrowersji. Poprawki nie zostały zgłoszone na ostatnim etapie postępowania plenarnego, tylko na etapie prac podkomisji, a później zostały jednogłośnie przyjęte na posiedzeniu komisji i, jak już powiedziałem, zostały przyjęte na posiedzeniu plenarnym bez jednego głosu sprzeciwu. Dlatego też – niezależnie od wszystkich wątpliwości formalnoprawnych – rząd prosi o to, żeby te poprawki zostawić. Tym bardziej, że co do zasady, przyjęta ustawa zawsze korzysta z domniemania zgodności z konstytucją... No ja nie widzę tutaj nikogo, kto miałby interes faktyczny bądź prawny w tym, aby kwestionować zapisy, które mają tak naprawdę jedynie charakter organizacyjny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Rozumiem. Ja tylko chcę powiedzieć, że dla Senatu jest to dobra nauka czy informacja – Sejm może tu rzucać różne rzeczy, a nam tego nie wolno robić. Jak coś przyjdzie do Senatu, to nie może wykraczać poza materię ustawy. No a Sejm... Niezależnie od tego, że wrzuciliście te trzy elementy, to znaczy punkty drugi, trzeci i czwarty tak trochę jakby z boku, obok pojazdów zabytkowych... Jak rozumiem głównie tego dotyczy opinia.

Proszę bardzo pana mecenas legislatora o zabranie głosu.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Michał Gil:

Dziękuję.

Nazywam się Michał Gil, reprezentuję Biuro Legislacyjne Kancelarii Senatu.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Zanim przejdę do omówienia uwag, chciałbym zwrócić uwagę na to, że już wtedy, kiedy rok temu procedowano nad tą ustawą, Biuro Legislacyjne sygnalizowało, iż pojawiają się kłopoty dotyczące przewozu osób w sytuacjach uroczystości, wesel, sympozjów, seminariów.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

A teraz, po tej chwili autopromocji przejdę do...

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Biuro Legislacyjne, czyli pan mecenas osobiście...)

Osobiście – nie. Mój szanowny kolega, pan Szymon Giderek.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Aha, czyli była to autopromocja nie osobista, ale instytucjonalna.)

(Wesołość na sali)

Teraz przejdę do omówienia poszczególnych uwag. Pierwsza uwaga o najbardziej zasadniczym charakterze dotyczy dodania w Sejmie nowelizacji art. 52, 56 oraz 67 ustawy o transporcie drogowym. Dokonano tego na etapie prac w komisji sejmowej przed drugim czytaniem. Trybunał Konstytucyjny zawsze zwracał uwagę na treść art. 118 i 119 konstytucji, z których wynikają następujące zasady. Po pierwsze, zasada trzech czytań. Po drugie, zasada... Może po kolei. Z zasady trzech czytań wynika, że cały akt normatywny musi przejść przez pełne trzy czytania. Po drugie, zasada inicjatywy ustawodawczej, która przysługuje tylko podmiotom określonym w art. 118 ust. 1, to znaczy: posłom, Senatowi, Prezydentowi Rzeczypospolitej i Radzie Ministrów oraz stu tysiącom obywateli w szczególnych wypadkach.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz: ...To znaczy, że poprawki zgłaszane w drugim czytaniu zawsze są nielegalne.)

Poprawki zawsze są dopuszczalne, ale ważny jest ich zakres, o czym zaraz powiem.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

W orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego przyjęto zasadę, że poprawki muszą dotyczyć ustawy; nie mogą wykraczać poza jej zakres. Z tym że restrykcyjność tej zasady

zależy od etapu postępowania – tu w Senacie jest to najbardziej restrykcyjne, a w Sejmie to się zmienia. Oznacza to, ogólnie rzecz biorąc, że na pierwszym etapie można najwięcej, a na ostatnim – najmniej. Problem pojawia się wtedy, kiedy trzeba ocenić, co wolno na pierwszym etapie, czyli gdy wolno najwięcej i gdy zgłoszono tę poprawkę.

Tu warto posiłkować się wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego o sygnaturze K53/07 z 24 marca 2009 r. Trybunał Konstytucyjny już zajmował się bardzo podobną sytuacją, w której w czasie prac komisji, po pierwszym czytaniu, między pierwszym a drugim czytaniem wprowadzono poprawkę w żaden sposób nieodnoszącą się do meritum ustawy, czyli będącą zupełnie poza zakresem... I wtedy Trybunał Konstytucyjny stwierdził, że jest to niedopuszczalne. Tu mamy podobną sytuację, zaraz wytłumaczę, w jakim sensie. Trzeba ustalić, jaki był zakres projektu oraz jaki jest zakres poprawek zgłoszonych podczas prac komisji między pierwszym a drugim czytaniem. Sam projekt dotyczył jedynie nowego uregulowania co do przewozów okazjonalnych, zaś poprawki odnoszą się do zupełnie innej kwestii. One dotyczą pewnej organizacji ustroju uprawnień Inspekcji Transportu Drogowego, a to jest materia na zupełnie inną ustawę. A ponieważ poprawki zgłoszono już po pierwszym czytaniu, to oznacza to, że ominięto przepis dotyczący inicjatywy. Bo normalnie inicjatywa przysługuje tylko podmiotom określonym w art. 118 ust. 1 konstytucji, a tu zupełnie nowa treść została dołączona w ramach poprawki zgłoszonej przez jednego posła. Należy pamiętać, że w związku z tym nie określono skutków finansowych, a jest to wymóg wynikający z art. 118 ust. 3.

Jak już mówiłem, nie przeprowadzono pierwszego czytania, jeśli chodzi o treść normatywną. Nie przeprowadzono także konsultacji społecznych, na które Trybunał Konstytucyjny zawsze zwraca uwagę. Wobec tego, jak mi się wydaje, zasadne jest postawienie przepisom art. 1 pkt 2–4 zarzutu niezgodności z art. 118 ust. 1 i ust. 3 oraz z art. 119 ust. 1 konstytucji. Gdyby komisja podzieliła moją argumentację i uznała, że należy wyeliminować tę niezgodność, to należałoby skreślić te przepisy. Stosowną poprawkę przedstawiłem w opinii.

Panie Przewodniczący, czy mam odnieść się do kolejnych swoich uwag, czy...

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Najpierw... Może tu się zatrzymamy. Pan minister chciałby się wypowiedzieć.

Proszę bardzo.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Panie Mecenasie, mówimy o sposobie zorganizowania służby, która odpowiada za skontrolowanie tego, co zmieniłmy w pierwotnym przedłożeniu.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

A taki projekt, który dotyczy zorganizowania administracji, nie podlega konsultacjom społecznym. Bo z kim to

konsultować? Mamy pytać kontrolowanych o to, jak chcą być kontrolowani? No nie! Więc ja będę upierał się przy tym, że są to poprawki niezbędne do tego, żeby wszystko funkcjonowało prawidłowo. Mówię o tym, że zmieniamy rynek przewozu osób. Prawda? I skoro rynek ma wyglądać inaczej, to przy okazji tej zmiany chcę poprawić strukturę instytucji, która go kontroluje.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dobrze.

Proszę o jedno zdanie komentarza, a potem proszę miękko przejść do omówienia następnych poprawek.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Michał Gil:

No cóż, pan minister nie odniósł się do zarzutu nieprzestrzegania przepisów dotyczących inicjatywy ani do kwestii trzech czytań.

Teraz przejdę dalej. Punkt drugi. Przepis art. 18 ust. 4b lit. a stanowi, że „dopuszcza się przewóz okazjonalny samochodami osobowymi niespełniającymi kryterium konstrukcyjnego określonego w ust. 4a – i teraz uwaga – przez przedsiębiorcę świadczącego usługi przewozowe albo zatrudnionego przez niego kierowcę”. Brzmienie tego przepisu, jego umiejscowienie w ustawie, a szczególnie porównanie z lit. b w ust. 4b sugeruje, że kierowca zatrudniony przez przedsiębiorcę ma podpisaną umowę, a w istocie nigdy tak nie będzie. Zawsze usługodawcą, czyli stroną umowy, będzie przedsiębiorca.

Być może ustawodawca chciał podkreślić, że przedsiębiorca nie musi wykonywać działalności osobiście, ale w moim przekonaniu tego typu podkreślenie jest zbędne. Wydaje się, że jest to rzecz zupełnie oczywista, dlatego też proponuję skreślenie tego warunku, czyli skreślenie ust. 4b pkt 2 lit. a. Jeżeli komisja z jakichś powodów uznałaby, że warto podkreślić, iż czynność ta może być wykonywana również przez osoby zatrudnione przez przedsiębiorcę, to i tak należałoby ten przepis przeredagować, bo teraz tej funkcji nie spełnia. Trzeba by było dodać wyraz „prowadzonymi” po to, aby przepis uzyskał brzmienie: „dopuszcza się przewóz okazjonalny samochodami osobowymi prowadzonymi przez przedsiębiorcę świadczącego usługi przewozowe albo zatrudnionego przez niego kierowcę”.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Czy to wszystko, Panie Mecenasiu? Nie? Proszę więc przejść do punktu trzeciego...

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Michał Gil: Po kolei?)

A potem wszystkie inne głosy.

Proszę bardzo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Michał Gil:

Nowelizacja zakłada obowiązek zawarcia umowy i uiszczenia opłaty za przejazd w siedzibie przedsiębiorcy. Tu zwracam uwagę na prawne, zdefiniowane w ustawie ko-

deks cywilnym znaczenie wyrazu „siedziba”. Otóż zgodnie z kodeksem cywilnym siedziba to jest miejscowość, a nie lokal. W związku z tym...

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Pan minister już się zgodził.)

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz: Mam dziwne przeczucie, że ta poprawka...)

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Proszę bardzo, Panie Mecenasiu.)

W takim razie przejdę dalej, a ustosunkuję się do tej poprawki, jeżeli będzie taka potrzeba. Dodam tylko, że w opinii proponuję, aby wyrazy „w siedzibie tego przedsiębiorcy” zastąpić wyrazami „w lokalu przedsiębiorstwa”. To również jest wyrażenie z kodeksu cywilnego, a w moim przekonaniu jest ono dużo adekwatniejsze do sytuacji.

Kolejna uwaga. Warunkiem wykonywania przewozu okazjonalnego samochodami osobowymi niespełniającymi kryterium konstrukcyjnego ma być wcześniejsze uiszczenie opłaty ryczałtowej za przewóz w formie bezgotówkowej lub gotówkowej. Tak sformułowany przepis oznacza, że wszystkie formy opłat, jakie mogłyby się pojawić w związku z korzystaniem z usługi, zostały podzielone na bezgotówkowe i gotówkowe. Jest to podział dychotomiczny, a to oznacza, że po pierwsze, on jest zupełnie rozdzielnym, a po drugie, co jest dużo ważniejsze w tym wypadku, on w zupełności wyczerpuje wszystkie możliwości opłat, a zatem to doprecyzowanie jest zbędne. Jeżeli wykreślimy wyrazy „w formie bezgotówkowej lub gotówkowej” to sens przepisu się nie zmieni – chodzi o uiszczenie opłaty ryczałtowej za przewóz w siedzibie czy w lokalu przedsiębiorstwa przed rozpoczęciem przewozu – za to nie będzie w nim zbędnych wyrazów.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Czyli bezgotówkowy?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Kolejna uwaga. Zgodnie z nowym brzmieniem art. 18 ust. 4b przewóz okazjonalny będzie dopuszczalny, gdy samochód będzie wyłączną własnością przedsiębiorcy. Tu pojawia się problem, dlatego że mogą zdarzyć się takie sytuacje, w których przedsiębiorca będzie korzystał z samochodu, nie będąc jego właścicielem. W bardzo uzasadnionych wypadkach, na przykład kiedy samochód będzie przedmiotem leasingu albo przewłaszczenia na zabezpieczenie, albo sprzedaży z zastrzeżeniem własności bardzo popularnej przy sprzedaży na raty, użyczenia... Jest wiele różnych sytuacji. A do tego mamy drugi aspekt. Otóż samochód nie może być przedmiotem współwłasności. Tu w pojęcie współwłasności wchodzi między innymi wspólność majątkowa, małżeńska wspólność ustawowa.

Czy ustawodawca na pewno chce tak restrykcyjnie ograniczyć możliwość świadczenia tego typu usług? W moim przekonaniu trudno znaleźć uzasadnienie dla tego typu regulacji. Gdyby takiego uzasadnienia nie było... Wchodzi tu jeszcze w rachubę zgodność z art. 22 konstytucji, który mówi, iż ograniczenie działalności gospodarczej dopuszczalne jest tylko w drodze ustawy i tylko – uwaga – ze względu na ważny interes publiczny. Trzeba wykazać, na czym polega interes publiczny, który przemawia za tak restrykcyjnym ujęciem tego przepisu.

Kolejna uwaga.

(*Głos z sali*: Więcej uwag niż artykułów.)

(*Przewodniczący Marek Ziółkowski*: Tak. Proszę bardzo, teraz uwaga szósta.)

Uwaga szósta. Nowelizacja art. 67 polega na dodaniu ust. 3, który miałby brzmieć: „w celu realizacji zadań określonych w art. 50 inspekcja może w drodze teletransmisji danych korzystać z bezpośredniego dostępu do danych zgromadzonych w Krajowym Rejestrze Sądowym”. Na razie na tym poprzestanę. Fragment „w celu realizacji zadań określonych w art. 50” można rozumieć dwojako. Może tu chodzić o to, że ustawodawca postanowił uzasadnić dalszą część przepisu, więc stwierdził, że dlatego umożliwi korzystanie bezpośrednio z dostępu do danych zgromadzonych w KRS, gdyż chciałby realizacji celu określonego w art. 50 ustawy. Jeżeli taki był cel ustawodawcy, to należałoby zaprotestować. Dlaczego? Otóż ten fragment nie zawiera treści normatywnej, więc nie powinien znaleźć się w ustawie. Przypomnę, że §11 zasad techniki prawodawczej nakazuje, aby w ustawie nie zamieszczać wypowiedzi, które nie służą wyrażaniu norm prawnych, a w szczególności apeli, postulatów, zaleceń, upomnień oraz uzasadnień formułowanych norm, a to uzasadniałoby skreślenie tego fragmentu.

Przytoczony fragment przepisu można też rozumieć inaczej, czyli jako przesłankę dostępu. Chodzi o to, że dostęp byłby możliwy tylko wtedy, gdyby miał służyć realizacji zadań określonych w art. 50, ale ze względu na charakter procedury, która polegałaby na bezpośrednim dostępie, trudno sobie wyobrazić jakąkolwiek możliwość weryfikacji spełnienia tej przesłanki. Wobec tego przesłanka ta byłaby pozorna. Ona nic by nie wniosła do przepisu, więc również z tego powodu należałoby ten zapis skreślić.

Kolejne dwie poprawki mają charakter czysto redakcyjny. W art. 18 ust. 4b pkt 2 lit. b czytamy, że dopuszcza się przewóz okazjonalny samochodami osobowymi na podstawie pisemnej umowy zawartej w siedzibie przedsiębiorcy. Tu właściwsze byłoby stosowane w kodeksie cywilnym sformułowanie „umowy zawartej w formie pisemnej”. Jest to drobiazg, niemniej warto byłoby to poprawić, gdyby były wprowadzane inne poprawki.

I jeszcze jedna rzecz. Chodzi o art. 67 ust. 3 zdanie drugie: „minister sprawiedliwości oraz główny inspektor transportu drogowego określi w drodze porozumienia szczegółowe warunki techniczne dostępu do tych danych”. Tu na wstępie można powiedzieć, że ten przepis... Należałoby chyba w ogóle zakwestionować istnienie w ustawie tego zdania, a to mianowicie z tego względu, że trudno byłoby doszukać się tu normy postępowania. Jest to raczej sugestia, w jaki sposób ma zostać wykonany obowiązek czy uprawnienie z ust. 3.

Gdyby komisja chciała pozostawić to zdanie, to proponuję, aby przynajmniej zmienić wyraz „określi” na „określają”. Dlaczego? Dlatego, że tu na pewno chodzi o działanie wspólne, więc należy zastosować liczbę mnogą. Ponadto mamy do czynienia z aktem stosowania prawa, a nie z upoważnieniem do wydania aktu wykonawczego, w związku z tym właściwsze byłoby zastosowanie czasu teraźniejszego, a nie przyszłego. Proponuję zatem wyraz „określi” zastąpić wyrazem „określają”. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję.

Proszę państwa, mamy następującą sytuację. Są dwie grupy poprawek. Pierwsza dotyczy trzech artykułów rzuconych jak gdyby z boku, poza główną intencją...

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz*: Nie z boku, to jest integralna część...)

A druga grupa zawiera propozycje poprawek odnoszących się do meritum ustawy.

Teraz będą wypowiadały się kolejne osoby. Trzy osoby są zgłoszone: senator Abgarowicz, Jurcewicz, Michalski. Na razie są te trzy. Czy są jeszcze jakieś zgłoszenia? Pocięj i Kleina. Będę udzielał głosu w tej kolejności. I proszę, żeby od razu powiedzieć... Ponieważ stosunek do rozmaitych poprawek może być różny, chciałbym, żeby panowie senatorowie mówili, do której propozycji poprawki się odnoszą lub że chodzi o jakieś ogólniejsze rzeczy. Jeszcze raz: senatorowie Abgarowicz, Jurcewicz, Michalski, Pocięj, Kleina i to na razie koniec.

Pan senator Abgarowicz zaczyna od pytania, proszę bardzo.

Senator Łukasz Abgarowicz:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Większość problemów, które mnie niepokoiły, pan mecenas już poruszył, ale mam jeszcze jedno pytanie do pana mecenasa. Chodzi mianowicie o to, czy tego typu zapis nie doprowadzi do sytuacji, w której za to, że ktoś kogoś grzecznościowo przewiezie... Czy urząd skarbowy nie będzie miał prawa do roszczenia o zapłatę podatku? Czy przewozy grzecznościowe są wykluczone z tego zapisu?

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Panie Mecenasiu, gdybym mógł prosić...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Panie Mecenasiu, proszę rozwiać...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Michał Gil:

...W ogóle dopuszczalność tego typu działalności. Przewóz okazjonalny dotyczy co do zasady przewozu zarobkowego, świadczonego przez przedsiębiorców. Ta ustawa nie dotyczy ani przewozu grzecznościowego, ani sytuacji, w której na przykład jeden członek rodziny wiezie pozostałych członków rodziny na wakacje. Ale, jak mi się wydaje, bardziej kompetentnie na ten temat mogłaby się wypowiedzieć strona rządowa, która w pewien sposób jest gospodarzem ustawy. W każdym razie na tyle, na ile ja rozumiem tę ustawę, nie ma takiego ryzyka.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dobrze.

Senator Michalski, proszę bardzo.

Senator Jan Michalski:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Ja mam wątpliwości dotyczące art. 1 pkt 1 ust. 4b pkt 2 lit b, czyli tego przepisu, gdzie mowa jest o siedzibie. Zastanawiam się, skąd w ogóle to ograniczenie co do miejsca zawierania umowy. Czy nie następuje tu naruszenie swobody gospodarczej, co zostało wspomniane przez pana mecenasa? Czy miejsce podpisania takiej umowy ma znaczenie? Bo czy to będzie lokal, czy nie lokal – jest swoboda zawierania umów. To jest moja pierwsza wątpliwość.

Podobna rzecz dotyczy nieprecyzyjności, jeżeli chodzi o opłatę wnoszoną w siedzibie przedsiębiorcy. Skoro określamy, że opłata ryczałtowa ma zostać wniesiona przed rozpoczęciem przewozu, to jej forma i miejsce, w którym zostanie uiszczona, chyba nie powinny być wskazywane. Jak dla mnie, to jest jakiś anachronizm. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Rozumiem. Czy ktoś chciałby się ustosunkować do tej wątpliwości?

Pan poseł Huskowski, potem pan minister.

Poseł Stanisław Huskowski:

Tak ogólnie jednym zdaniem... Ta ustawa jest bardzo restrykcyjna i niewątpliwie ogranicza działalność gospodarczą, ale ustawodawca ma prawo to zrobić. Rok temu jeszcze bardziej ograniczyliśmy swobodę gospodarczą w obszarze zarobkowego przewozu osób, w ogóle zakazując zarobkowego przewozu osób samochodami osobowymi z liczbą miejsc do dziewięciu z wyjątkiem taksówek. Teraz to uchylamy, czyli dopuszczamy taki przewóz w specjalnych sytuacjach.

Dlaczego mowa jest o siedzibie, a właściwie, jak to dużo lepiej sformułował pan mecenas, o lokalu przedsiębiorstwa? Dlatego, że chodzi o to, by uniknąć sytuacji, w której umowę zawiera się w samochodzie przewoźnika. Inaczej mówiąc, za pomocą tego i tego drugiego zapisu chcemy wykluczyć osoby, których działalność zlikwidowaliśmy w dniu 7 kwietnia tego roku na mocy zeszłorocznej ustawy. Chodzi o tych, którzy prowadzili przewóz osób bez taksometrów, bez kas fiskalnych, bez spełnienia wymogu niekaralności, bez zdanych egzaminów itd., stanowiąc nieuczciwą konkurencję dla taksówek. To właśnie chcieliśmy ukrócić. Ale teraz chcemy dopuścić tych, którzy przewożą specjalnych gości. Tak jest we wszystkich znanych mi krajach europejskich, w których tę sprawę badałem – a badałem w kilkunastu.

Chcemy, żeby nie można było zawierać umowy ustnie, wsiadając do samochodu, bo to przywróci te możliwości, które zlikwidowaliśmy. Chcemy, żeby umowa miała formę pisemną i żeby była zawierana w lokalu, a nie w samochodzie, bo inaczej dalej będą istniały te właśnie przewozy, które chcieliśmy zlikwidować i, mam nadzieję, skutecznie zlikwidowaliśmy. To okaże się w najbliższych tygodniach i miesiącach. W innym przypadku kierowca może mieć w samochodzie gotowy egzemplarz umowy, a klient tylko postawi swoją parafkę i już wszystko odbędzie się lege artis. I po to, żeby do tego nie dopuścić... Skoro mamy uchylić furtkę tylko dla przewozów, że je tak określe,

ekskluzywnych, czyli związanych ze ślubami, weselami, konferencjami, obsługą VIP i tak dalej, to przecież przedsiębiorcy mogą wcześniej zawierać pisemne umowy. I stąd zapis dotyczący siedziby, który zgodnie z sugestią pana mecenasa... Chodzi o lokal przedsiębiorstwa, taka była intencja, tylko zostało to źle sformułowane.

A co do opłaty ryczałtowej za przewóz, to rzeczywiście jest to nieszczęśliwie sformułowane i, jak mi się zdaje, pan senator Jurcewicz zgłosi poprawkę, w której zaproponuje lepsze sformułowanie. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Teraz senator...

(*Senator Łukasz Abgarowicz: Ja chcę zapytać...*)

Ad vocem, jak rozumiem.

Senator Łukasz Abgarowicz:

A jak przedsiębiorstwo nie ma lokalu? Bo musi mieć siedzibę, ale lokalu nie musi mieć.

Poseł Stanisław Huskowski:

To nie zawrze umowy. Po prostu nie zawrze. Trudno. Trudno, myśmy...

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Proszę bardzo.

**Sekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Ta ustawa liberalizuje niezwykle ostrą ustawę, która weszła 7 kwietnia. My uchylamy furtkę dla pewnej grupy przedsiębiorców. W Polsce są dziesiątki... To dotyczy specjalnych samochodów, których jest może sto kilkadziesiąt.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Panie Ministrze...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz: To przywróćmy przewóz osób.*)

(*Senator Łukasz Abgarowicz: Okej.*)

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Wysoka Komisjo, proszę nie zabierać głosu poza wskazaniem. Teraz senator Jurcewicz, potem senator Pociąg, który już się przygotowuje.

Proszę.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Z całym szacunkiem dla senatora Abgarowicza... No ja nie chciałbym powrotu przewozu osób w takiej formule,

za którą nasi mieszkańcy płacili – widzieliśmy, słyszeliśmy – niebotyczne kwoty.

A teraz do rzeczy. Ja przejąłbym poprawkę dotyczącą lokalu przedsiębiorstwa czyli dotyczącą art. 1 pkt 1 ust. 4b pkt 2. Miałem podobną, ale pan mecenas ujął to wszystko syntetycznie, oddając to, co chciałbym zawrzeć w poprawce.

Proponuję też drugą poprawkę – do dyskusji pomiędzy ministerstwem a panem mecenasem. Użyłem troszkę innego sformułowania. Art. 18 ust. 4b pkt 2 lit. c otrzymuje brzmienie... Pan mecenas, o ile dobrze się przysłuchałem i przeczytałem, proponuje pewne skreślenia, zaś ja... Skoro chodzi o liberalizację ustawy z ubiegłego roku, a jednocześnie o zachowanie jej intencji, to w art. 18 ust. 4b pkt 2 lit. c proponuję następujący zapis: „...,po ustaleniu opłaty ryczałtowej za przewóz przed rozpoczęciem tego przewozu. Zapłata za przewóz regulowana jest na rzecz przedsiębiorcy w formie bezgotówkowej; dopuszcza się wniesienie opłat gotówką w siedzibie przedsiębiorstwa”.

I poprawka trzecia. W art. 18 ust. 4b na końcu zdania, po słowach „wyłączną własnością przedsiębiorcy” skreśla się kropkę i dodaje słowa: „lub stanowiącymi przedmiot leasingu tego przedsiębiorcy”. To jest też...

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: A współwłasność to co?)

Jest taka forma... W dyskusji też pojawiła się kwestia współwłasności. Na razie propozycja jest taka. Część propozycji, które się pojawiają, należałoby, Panie Przewodniczący, jak myślę...

Panie Pośle Sprawozdawco, może warto, żebyście państwo razem z ministerstwem pochylili się nad tym do czasu debaty w Senacie – być może i ten element... Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pan mecenas, senator Pocięj, proszę.

Senator Aleksander Pocięj:

Chciałbym, żebyśmy sobie przez chwilę wyobrazili, jak ustawa, którą panowie nam proponujecie, będzie funkcjonowała w życiu. Wyobraźmy sobie, że chcę pojechać do ślubu albo wieczorem do restauracji limuzyną. Chcę akurat limuzyną. Tak?

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Stać mnie na to.)

Chcę zaimponować narzeczonej. To oznacza, że muszę pojechać na drugi koniec miasta, podpisać umowę i wcześniej zapłacić. Tak?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Senator Stanisław Jurcewicz: Po tej poprawce już nie.)

Czyli będzie można zapłacić po. Tak?

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Jurcewicz już to zliberalizował...)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Głos z sali: Ale umowę musisz podpisać?)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Rozumiem. Ale jeżeli... Liberalizujemy to w taki sposób, że się płakać chce.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz: Ale świadomie uchylamy. Na specjalne...)

Przecież to będzie obchodzone. Tworzymy ustawę, która zachęca ludzi do tego, żeby ją łamać.

(Głos z sali: ...Przyjedzie taksówkarz z umową. Czy to przechodzi?)

(Senator Stanisław Jurcewicz: Siedziba nie zawsze jest w mieście. Prawda?)

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Dobrze, Panowie... Czy pan mecenas zakończył uwagę, czy nie? Bo następny...)

Jest to tak karkołomne... Rozumiem panów intencje, żeby zliberalizować, ale wobec takiego zapisu słowo „liberalizacja” nie przechodzi mi przez gardło, bo to jest takie prawo, które za każdym razem będzie łamane.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję.

Pan senator Kleina, a potem senator Michalski. Czy są następne zgłoszenia?

Proszę bardzo, pan senator.

Senator Kazimierz Kleina:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Problem polega na tym, że myśmy wpierw wszystko zdecydowanie zaostrzyli, a dzisiaj chcemy być dumni z tego, że robimy coś dla przedsiębiorstw. No to jest kompletny absurd, który polega też na tym, że niestety w ubiegłym roku w listopadzie czy... Nie, to było wcześniej. Myśmy zwracali uwagę na ten problem podczas procedowania nad ustawą, którą dzisiaj liberalizujemy. I Biuro Legislacyjne, i senatorowie zwracali na to uwagę. Mówiliśmy wówczas, że ten problem się pojawi, ale wtedy wszystko było na nie. A dzisiaj zaczynamy być dumni z tego, że coś robimy, że robimy coś dobrego dla ludzi. Tak nie można robić. To powinna być dla nas nauczka, że przy okazji różnych nowelizacji powinniśmy być uparci, jeżeli racja jest po naszej stronie, bo poprawki, które wprowadzamy, są dobrymi poprawkami.

Chciałbym też przy tej okazji zapytać – będzie to raczej smutny komentarz – o to, w jakim stopniu projekt tej ustawy jest zgodny z projektem ustawy, którą przygotowuje pan minister Gowin, dotyczącej deregulacji tych wielkich obszarów, także obszarów związanych z przewozami taksówkowymi. Czy ta sprawa była uzgadniana z zespołem pana ministra Gowina? Czy ona rzeczywiście wpisuje się w ducha przygotowywanej ustawy?

Kolejne pytanie w zasadzie nie dotyczy samego przewozu, tylko poruszonej przez pana głównego inspektora transportu drogowego kwestii poboru opłat, mandatów itd. Przy okazji tamtych ustaw była nawet poprawka... We wcześniejszej ustawie... Zresztą później cała ustawa została zawetowana przez pana prezydenta. W każdym razie wówczas, i na posiedzeniu plenarnym, i na posiedzeniu komisji, zwracaliśmy uwagę na to, żeby instytucja, która będzie zajmowała się poborem mandatów... żeby to wielkie centrum było zlokalizowane poza Warszawą w celu obniżenia

kosztów, wiadomo, pracowniczych, lokalowych i różnych innych. I właśnie, korzystając z okazji, chciałbym zapytać o to, w jakim mieście będzie zlokalizowane centrum, które ma zajmować się tymi sprawami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Kto jeszcze chciałby zabrać głos? Najpierw senator Michalski.

Proszę bardzo.

Senator Jan Michalski:

Chciałbym powrócić do argumentacji wspomnianej przez senatora Abgarowicza. Otóż w małych miejscowościach tego typu przedsiębiorstwa działały lub działają w następujący sposób...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Ja oczywiście nie mówię o sytuacjach, powiedzmy, mafijnych, mówię o takich przewozach okazjonalnych jak na przykład przejazd do ślubu lincolnem. W mojej miejscowości na parkingu w widocznym miejscu stały dwa piękne lincolny i była duża tablica z numerem telefonu, ale nie było żadnej siedziby, bo to się po prostu nikomu nie opłacało. Rzeczywiście okazjonalny przewóz osób... W jakim lokalu ma być podpisywana umowa, skoro ktoś nie posiada lokalu, bo po prostu lokal jest mu niepotrzebny?

I, jak powiedział mecenas Pocięj, będzie dochodziło do omijania prawa. Przyjedzie kierowca z umową i kto udowodni, że ta umowa nie została podpisana w lokalu? Już nie mówię o sytuacjach, w których przedsiębiorca ma siedzibę poza miejscem świadczenia usług. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pan senator Jurcewicz, proszę bardzo.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję.

Ja bardzo bym prosił albo posła sprawozdawcę, albo pana ministra o odniesienie się szczególnie do uwagi piątej naszego pana mecenasa, która dotyczy zapisu w pktcie 4b. Chodzi o to, że gdyby była akceptacja ministerstwa czy pana posła, bo nie wiem, kto się zdecydowanie wypowie, to wtedy zmodyfikowałbym swoją poprawkę, przejmując tym samym poprawkę pana mecenasa. Zgłosiłem pewne rozwiązania dotyczące dodania na końcu akapitu... I chciałbym już konsekwentnie, jeżeli przyjmemy przedstawianą przez pana mecenasa poprawkę dotyczącą zmiany słowa „siedziba” na „lokal”... Chciałbym wnieść autopoprawkę i zmienić... W art. 18 ust. 4b pkt 2 lit. c byłby zapis: „opłaty gotówką w lokalu przedsiębiorstwa”. Jest to konsekwencja propozycji pana mecenasa, którą przejąłem. To by skróciło poprawkę, którą wstępnie przedstawiłem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę państwa, wysłuchaliśmy kilku uwag ogólnych i kilku konkretnych propozycji odniesienia się do poprawek

zaproponowanych przez legislatora lub ich modyfikacji. Chciałbym, żebyśmy teraz postępowali w następujący sposób. Najpierw rozpatrzmy dwie pierwsze poprawki proponowane przez pana legislatora. One dotyczą kwestii – nie chcę już powiedzieć „z boku” – dodatkowych. To są kwestie... Jesteśmy w takiej sytuacji...

W kontekście czystości stanowienia prawa, jak mi się wydaje, pan mecenas ma częściowo rację, aczkolwiek ja osobiście – wyrażę swoje zdanie – nie miałem nic przeciwko temu, żeby przepisy ujęte w pktcie 2 i 4 weszły do prawa, chociaż z pewną modyfikacją dotyczącą punktu zawierającego sformułowanie „w celu realizacji zadań”, bo, jak myślę, to można zmienić.

I teraz: pierwszy problem polega na ustaleniu, jaki jest nasz stosunek... Czy ktoś chciałby przejąć pierwszą lub drugą poprawkę pana mecenasa, dotyczącą wykreślenia z ustawy tych trzech punktów, bo ich zasadnicza modyfikacja...

(Głos z sali: To jest pierwsza.)

Tak. Najpierw poprawkę pierwszą...

(Głos z sali: Czy ktoś przejmuje...)

Czy ktoś z panów senatorów przejmuje tę poprawkę?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Czyli co? Żeby wykreślić pkty 2–4?

Dobrze, proszę państwa, chciałbym żebyśmy w takim razie przeprowadzili w tym momencie...

Stanowisko pana ministra już znamy.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Kto w takim razie... Taka jest propozycja poprawki...

Kto jest za poprawką podtrzymaną w tej chwili przez senatora Abgarowicza? Proszę.

(Brak nagrania)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

...Panie Ministrze, jakie jest stanowisko co do tego, żeby w pktcie 2 w lit. a dodać wyraz „prowadzonymi” lub skreślić...

(Głos z sali: Nie skreślić.)

Słucham?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dodać wyraz „prowadzonymi”?

Czy pan senator Jurcewicz chciałby...

Senator Stanisław Jurcewicz:

Przejmuję tę poprawkę.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Czyli chodzi o to, żeby w pktcie 2 w lit. a dodać wyraz „prowadzonymi” przed wyrazami „przez przedsiębiorcę”. To jest poprawka, która uzyskała wsparcie pana ministra.

Kto jest za tą poprawką? (11)

Czy ktoś jest przeciw? (0)

Czy ktoś się wstrzymał? (0)

Dziękuję. Poprawka została jednomyślnie przyjęta.

To jest poprawka przyjęta przez senatora Jurcewicza.

Teraz pkt 2 lit b – idę według kolejności w ustawie. To jest poprawka dotycząca lokalu i siedziby. To jest poprawka...

(Głos z sali: Trzecia.)

Poprawka trzecia. Proszę jeszcze raz... Tak?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

...Na „lokal”. Prosiłbym o dokładne sformułowanie tej poprawki, bo było tu już kilka wersji.

Proszę bardzo, Panie Mecenasiu.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Michał Gil:

W art. 1 w pkt 1 w ust. 4b w pkt 2 w lit. b wyrazy „siedzibie tego przedsiębiorcy” zastępuje się wyrazami „lokalu przedsiębiorstwa”, a w lit. c – zgodnie z tym, co zaproponowałem w opinii – wyrazy „siedzibie przedsiębiorcy” zastępuje się wyrazami „lokalu przedsiębiorstwa”. Z tym że pan senator Jurcewicz zgłosił poprawkę konkurencyjną, która nadaje temu przepisowi zupełnie inne brzmienie, dlatego, jeśli mógłbym coś sugerować, proponuję, żeby zacząć od głosowania nad poprawką pana senatora Jurcewicza.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę jeszcze raz przeczytać poprawkę dotyczącą lit c, z której wynika, jak ma być sformułowane...

Proszę, Panie Senatorze.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak? To kto czyta tę poprawkę?

Proszę, pan senator Jurcewicz.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Prosiłem ministerstwo o ustosunkowanie się dlatego, że te poprawki się różnią. Ja uczyniłem autopoprawkę, wprowadzając sformułowanie „lokalu przedsiębiorstwa”, a istota poprawki pana mecenasa jest inna, proponuje się trochę inny zapis. Ja proszę o odniesienie się do poprawki, którą zgłosiłem.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Panie Ministrze, czy jest jasność odnośnie do tego, o czym mówimy? Modyfikacja lit c.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Co do lit. b, to zgadzam się z panem legislatorem, a co do lit. c...

(Głos z sali: Z senatorem Jurcewiczem.)

Tak, z senatorem Jurcewiczem.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

A jeżeli będzie w lit. c propozycja Jurcewicza, a w lit. b – legislatora, to będzie to spójne? Będzie spójne. Tak?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Michał Gil:

Będzie spójne. Chcę zwrócić uwagę na jeszcze jedną rzecz. Otóż poprawka czwarta, która dotyczy formy bezgotówkowej i gotówkowej... O ile dobrze rozumiem poprawkę senatora Jurcewicza, to ona nadaje nowe znaczenie temu wyliczeniu, rozróżnieniu płatności gotówkowej lub bezgotówkowej. Problemem, który wskazałem w opinii, było złe sformułowanie przepisu, ale jeżeli od początku intencja była taka, jaka znajduje się w poprawce senatora Jurcewicza, to moja poprawka jest wtedy zupełnie bezprzedmiotowa – należałoby przyjąć poprawkę senatora Jurcewicza, a już nad moją się nie zastanawiać. Zwracam na to uwagę.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę państwa, zatem najpierw podaję pod głosowanie modyfikację lit. b. Tam ma być „lokal” zamiast... Dokładne sformułowanie już wymyślił pan mecenas.

Kto jest za tą poprawką? (9)

Kto jest przeciw? (2)

Dwóch senatorów chce, żeby było bez lokalu. Dobrze, dziękuję.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Dziewięć plus dwa, nas jest jedenastu, czyli, jak rozumiem, nikt się nie wstrzymał od głosu.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Teraz lit. c, poprawka senatora Jurcewicza. Przypominam, że chodzi o dwie zamiany.

Kto jest za tą poprawką? (8)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (3)

Dobrze. W ten sposób szczęśliwie przeszliśmy przez cały pkt 4b.

I teraz następne poprawki.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

(Senator Stanisław Jurcewicz: Ja właśnie prosiłem o ustosunkowanie się ministra...)

Proszę o odniesienie się do poprawki piątej. Jak to jest z tą własnością, Panie Ministrze?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Pan senator Jurcewicz chyba wnosił w tej sprawie poprawkę...

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Tak. A teraz, Panie Ministrze, proszę o ustosunkowanie się do tej poprawki.)

Jeżeli chodzi o współwłasność, to tu jest gmina. I między innymi z tego powodu powstała ta ustawa. Dlatego...

Panie Ministrze Połec, niech pan opisz sytuację, jaka miała miejsce w Warszawie.

Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Poleć:

Sytuacja, jaka miała miejsce w Warszawie, sprowadzała się do tego, że przypadków... Mieliśmy do czynienia ze współwłasnością, tylko że ten, który kierował, był współwłaścicielem na przykład jednego procenta pojazdu, a w rzeczywistości prawo własności było ulokowane gdzie indziej. Ktoś miał setki takich samochodów, które podszły się pod przedsiębiorstwa taksówkowe. Stąd założenie było takie, żeby niezależnie od intencji uchylania drzwi, akurat to zjawisko wyeliminować, bo ono miało bardzo negatywne konsekwencje.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Może dodać „mażeńskiej wspólnoty ustawowej”?
(*Wesołość na sali*)
Mecenasie, proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Michał Gil:

Domyślam się, że w ten sposób robiono, i że intencja... Ale skoro zdecydowano się na sprzedaż jednego procentu udziału we własności, to nic nie stoi na przeszkodzie, aby w ramach tego samego mechanizmu dokonać przewłaszczenia samochodu na przedsiębiorcę z jednoczesnym zastrzeżeniem, że w przyszłości, po spełnieniu określonych warunków – na przykład po zakończeniu współpracy – własność samochodu wróci do pierwotnego właściciela. To jest ten sam mechanizm, tylko inna skala. Nie sądzę, żeby w ten sposób udało się coś uratować, a nie dojdzie do pewnych, czasami nieracjonalnych ograniczeń. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

No dobrze, ale muszę powiedzieć, że nie wiem, jaką wersję przyjmujemy. Ja przyjmuję argumentację z tym jednym procentem. Ja bym... Gdyby jakoś dopisać małżeństwo, to czy byłaby zgoda?

(*Senator Stanisław Jurcewicz:* Mam propozycję.)
Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Panie Przewodniczący, Panie Ministrze, to jest, jak uważam, temat do przemyślenia. Utrzymuję swoją poprawkę do czasu debaty. Jeśli pojawi się zmiana stanowiska, to w debacie będzie moment na to, żeby zgłosić... Taka jest moja propozycja.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Tu jeszcze wchodzi kwestia leasingu...
(*Wypowiedź poza mikrofonem*)
Tak, na przykład...
(*Brak nagrania*)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

...Senator Abgarowicz. Możemy się spotkać i postarać się coś z tą poprawką zrobić.

Kto jest za tą poprawką? Przy czym obecne sformułowanie traktujemy jako sformułowanie wstępne. (12)

Wszyscy za. Dziękuję.

Teraz się nas dwunastu zrobiło? Panowie Senatorowie, chyba dzisiaj nie było nas dwunastu przez cały czas...

I teraz, Panowie Senatorowie, jeżeli chodzi o szóstą propozycję poprawki pana legislatora, to staje się ona bezprzedmiotowa, bo dotyczy punktów, które w swojej łaskawości wykreśliliśmy.

Jeżeli chodzi o poprawkę siódmą, to dotyczy ona pktu 2 lit. b i sformułowania „umowy zawartej w formie pisemnej”. Mnie się to sformułowanie podoba bardziej niż... No ale jest to poprawka redakcyjna.

Panie Ministrze, czy ma pan jakieś...
(*Brak nagrania*)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Kto jest za poprawką redakcyjną, częścią poprawki redakcyjnej w pktcie 2 lit b? (12)

Dziękuję.

Kolejna poprawka jest bezprzedmiotowa, bo dotyczy czegoś, co wykreśliliśmy. To oznacza, że przyjęliśmy stanowisko wobec wszystkich poprawek. Czy ktoś jeszcze chciałby coś powiedzieć. Nie widzę zgłoszeń.

Wysoki Senacie, Panowie Senatorowie, Kto jest za przyjęciem...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

(*Senator Wiesław Dobkowski:* Chodzi mi o poprawkę szóstą. Co jest z tą poprawką?)

Wykreśliliśmy pkty 2–4. Poprawka szоста zmienia sformułowanie w pktcie 4, więc jest bezprzedmiotowa, Panie Senatorze.

(*Senator Wiesław Dobkowski:* Dobrze. Dziękuję.)

Głosujemy.

Kto z panów senatorów jest za przyjęciem ustawy ze wszystkimi poprawkami, które przed chwilą wprowadziliśmy? (10)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (2)

Komisja przyjęła ustawę.

Senator Jurcewicz mówi, że w takim razie bierze już... Jeszcze raz przypominam, że pewne elementy będą przedmiotem negocjacji przed posiedzeniem plenarnym.

Panie Ministrze, dziękujemy bardzo.

Senator Kazimierz Kleina:

Panie Przewodniczący, a moje pytanie dotyczące lokalizacji centrum pobierania mandatów, kar itd.?

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Właśnie, proszę jeszcze...

(*Senator Stanisław Jurcewicz:* Panie Inspektorze, dołączam się do tego pytania, żeby pan senator Kleina nie był osamotniony.)

Wszyscy się przyłączamy.

Panie Inspektorze, proszę bardzo.

Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Poleć:

Ja się nie uchylam od odpowiedzi, ale ponieważ nie miało to związku z procedowaną materią, to czekałem, sądząc, że wrócimy do tego na zakończenie, co właśnie nastąpiło.

Jeżeli chodzi o Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, to pracuje ono na terytorium naszego kraju w oparciu o dziesięć delegatur terenowych, które posadowione są w Gorzowie Wielkopolskim, Katowicach, Krakowie, Łodzi, Bydgoszczy, Białymstoku, Rzeszowie, Lublinie i Wrocławiu. Tam znajduje się gros kadr. Jeżeli zaś chodzi o usytuowanie serwerów centralnych i tworzonego systemu komputerowego, to system ulokowany jest w budynku przy ulicy Przychyłkowej w Warszawie.

Istotą centrum automatycznego nadzoru są ludzie, którzy je tworzą i obsługują, że tak powiem, na poziomie drogi, czyli ci, którzy jeżdżą i zakładają radary, a później je wyciągają i ściągają zebrane w tych radarach dane. Ci ludzie rozsiani są w ramach struktur dziesięciu delegatur terenowych. Tak to wygląda; taka jest odpowiedź na to pytanie. Budynek z serwerami stoi w Warszawie, a gros kadr pracuje na terenie całego kraju. Proszę pamiętać, że te kadry są cały czas rozbudowywane – aktualnie jesteśmy w trakcie postępowania przetargowego na trzysta nowych urządzeń fotoradarowych, bo wśród urządzeń przejętych od policji działających było tylko siedemdziesiąt pięć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pan senator Jurcewicz chciałby zadać pytanie. Później pan senator Kleina.

Broszę bardzo, Panowie, krótko i sprawnie.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Krótko, oczywiście.

Panie Ministrze, czy pomieszczenia, w których funkcjonują te urządzenia są dzierżawione, czy są własnością inspekcji ruchu drogowego?

(*Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Poleć:* Przepraszam, nie zrozumiałem pytania. Które pomieszczenia?)

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Wypowiedziałem się chyba dosyć precyzyjnie. Panie Ministrze, proszę się skupić. Jeszcze raz pytam: czy pomieszczenie, w którym funkcjonują urządzenia, chyba pan wie, jakie... Jaki jest status właścicielski tych pomieszczeń?

(*Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Poleć:* Jak rozumiem...)

Chodzi mi o budynki, bo przecież te urządzenia centralne są gdzieś umieszczone. Tak?

Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Poleć:

Aktualnie infrastruktura Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego jest rozszkana, w Warszawie mamy wynajmowaną powierzchnię w dwóch miejscach. Siedziba pierwotna jest przy ulicy Postępu 21. Później przejęliśmy Biuro do spraw Transportu Międzynarodowego, które mieści się przy ulicy Prostej. Tam również budynek jest wynajmowany. A serwery, o których mówimy, czyli struktura centralna... Serwery posadowione są w budynku przy ulicy Przychyłkowej, który stanowi własność Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Z uwagi na fakt, że zarządzanie instytucją, która jest rozszkana na terenie miasta – co zresztą zdarza się powszechnie w odniesieniu do urzędów centralnych czy ministerstw – jest bardzo... Główny Inspektorat Transportu Drogowego rozpoczął starania o przejęcie budynku przy ulicy Podchorążych w Warszawie, znajdującego się pod trwałym zarządem Straży Granicznej. Wspomniany budynek wymaga remontu i napraw, na które Straży Granicznej nie stać. My uważamy, że będziemy w stanie uzyskać środki na to, by wyremontować ten budynek i przenieść się z powierzchni wynajmowanych do budynku, który będzie stanowić własność Skarbu Państwa. Według naszych szacunków pozwoli to w skali rocznej uwolnić około 3 milionów zł, które znajdują się w gestii ministra finansów.

Jeżeli chodzi o infrastrukturę inspekcji w jednostkach terenowych, czyli o szesnaście inspektoratów wojewódzkich i dziesięć delegatur terenowych, to sytuacja jest bardzo zróżnicowana. Są miejsca, gdzie wojewódzkie inspektoraty uzyskały trwałe zarząd i posiadają swój budynek, ale niestety w większości przypadków, jak choćby w Katowicach, są to powierzchnie wynajmowane. Niewątpliwie jest to sytuacja niekorzystna, bo generuje znaczne koszty i tak naprawdę zarabia ktoś, kto jest właścicielem budynku. Niestety instytucja boryka się z tym od samego początku i, jak zakładamy, nie jesteśmy jedyni. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Ostatnie pytanie.

Senator Kleina, proszę.

Senator Kazimierz Kleina:

Mam pytanie, które też dotyczy tej sprawy. Kiedy rozmawialiśmy na ten temat... To już nie dotyczy tej ustawy wprost, ponieważ wykreśliśmy przepisy dotyczące funkcjonowania urzędu. W każdym razie mówiliśmy o tym, chyba pan albo ktoś z panów, że ta instytucja będzie rozliczała cały system mandatów i tak dalej. Miało być około trzystu osób. I pierwszy zamysł był taki, że wszystko, łącznie z karami, mandatami itd., miało być wysyłane z Warszawy.

Później w trakcie debaty senackiej ja i koledzy zwracaliśmy uwagę na to, że trzeba podjąć próbę wyprowadzenia...

Panie Ministrze, jeżeli można, to proszę o uwagę, bo to sprawa bardziej generalna. Przepraszam, że zwracam na to uwagę, ale ta kwestia dotyczy nie tylko omawianej dzisiaj sprawy. To w którymś momencie robi się decyzja polityczna, bo chodzi o to, żeby próbować wyprowadzać administrację i różnego rodzaju służby, jeżeli tworzymy je od nowa, poza Warszawę po to, by obniżyć koszty funkcjonowania tych instytucji. Zawsze z podziwem patrzemy na to, jak robią to różne korporacje czy firmy. Nawet zachwycamy się tym, że przenoszą różne służby finansowe itp. na przykład z Nowego Jorku do Gdańska czy Wrocławia.

My jako administracja ciągle uważamy, że wszystko musi być zlokalizowane w Warszawie i dlatego w Senacie podjęliśmy próbę, żeby przy tej okazji, ale także przy innych... Chodzi o to, żeby spróbować nowo tworzone instytucje, nowe urzędy, nawet jakieś nowe serwerownie czy inne tego typu przedsięwzięcia lokować poza Warszawą po to, aby obniżyć koszty ich funkcjonowania. Wtedy, kiedy rozmawialiśmy na ten temat, wywołało to, przepraszam, Panie Ministrze, spory śmiech. Ale po chwili emocje opadły i później zaczęto nam, senatorom, przyznawać rację. Co więcej, nawet wprowadziliśmy poprawkę odnośnie do tego, że decyzje o tym, gdzie tego typu instytucje mają powstawać, ma podejmować właśnie Rada Ministrów. W samej ustawie – nie w tej, bo ta została uchylona – był zapis mówiący o tym, że oczywiście to jest w Warszawie i stąd takie emocje i pytanie o to, gdzie i jak... Ale to może już nie dziś, może na posiedzeniu plenarnym, bo zaraz mamy następne posiedzenie.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę o krótką odpowiedź, bo waga problemu...

Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Poleć:

Krótką i węzłowatą odpowiedź jest taka: to, co się tak wdzięcznie nazywa Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, nie jest odrębną instytucją.

Nazwa jest myląca. Tak miało być w pierwszej wersji ustawy fotoradarowej, którą, jak wiemy, zakwestionował pan prezydent. Trybunał zakwestionował trzy przepisy, ale orzekł o ich nierozzerwalnym związku z całością ustawy i ustawa nie przeszła. Centrum w obecnej formie jest jednym z biur Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. A jeśli chodzi o efekt skali, o którym mówił pan senator, to widocznie nie wytłumaczyliśmy tego w trakcie prac senackich, ale z tych trzystu ludzi, którzy docelowo będą funkcjonowali w centrum automatycznego nadzoru, ponad dwieście osób stanowią pracownicy, którzy pracują na terenie całego kraju.

(Głos z sali: Czyli stuosobowy urząd będzie zlokalizowany tutaj?)

To nie jest urząd. To jest biuro. Ja nie wyobrażam sobie kierowania jednostką, w której... Wyobraźmy sobie, że pan minister Jarmuziewicz kieruje resortem infrastruktury, który posiada dziesięć departamentów. Ja, przyznam szczerze, nie widzę możliwości zarządzania ministerstwem, którego jeden departament jest w Radomiu, drugi departament jest w Szczecinie, a trzeci departament jest w Krakowie. Pamiętajmy, że centrum automatycznego nadzoru jest jednym z biur głównego inspektoratu, a ludzie, którzy pracują w tej instytucji... Z tych trzystu osób, tak jak mówiłem, ponad dwieście stanowią ci, którzy pracują na terenie całego kraju.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję.

Ponieważ to już wykracza...

(Senator Kazimierz Kleina: Nie sposób wyobrazić sobie funkcjonowania biura, które ma specyficzne znaczenie, poza Warszawą. Ale to jest kwestia wyobraźni.)

Dziękuję bardzo.

Panie Senatorze Kleina, zapraszam tutaj do mnie, będziemy wspólnie prowadzili następne posiedzenie.

Panu ministrowi i wszystkim innym osobom bardzo dziękuję.

Zamykam posiedzenie komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 12 minut 40)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii