



SENAT  
RZECZYPOSPOLITEJ  
POLSKIEJ

X kadencja

# Zapis stenograficzny

z posiedzenia  
Komisji Infrastruktury (16.)

11 sierpnia 2020 r.

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 168, druki sejmowe nr 388, 503 i 503-A).

(Początek posiedzenia o godzinie 8 minut 06)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący  
Jan Hamerski)

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Szanowni Państwo, mam zaszczyt otworzyć posiedzenie Komisji Infrastruktury Senatu Rzeczypospolitej Polskiej.

Witam serdecznie państwa senatorów, zarówno tych obecnych na sali, jak i tych, którzy dzisiaj uczestniczą w posiedzeniu komisji zdalnie. Witam naszych współpracowników: pana mecenasa Telca oraz pana sekretarza komisji Emila Tomalę. Witam w imieniu naszym oraz w imieniu naszych współpracowników gości, a są nimi dzisiaj... Ponieważ lista jest dość długa, szybkoitko i krótko postaram się wszystkich obecnych przywitać.

Witam serdecznie pana ministra Andrzeja Bittela, witam panią dyrektor Aldonę Wieczorek. Witam pana naczelnika Łukasza Muchę, witam pana Marcina Kichlera, witam pana Marcina Przychodzkiego. Państwo reprezentują Ministerstwo Infrastruktury. Ministerstwo Cyfryzacji reprezentują dzisiaj pani minister Wanda Buk, pan dyrektor Piotr Skociński, pani Ewa Mierzwińska, pan Dariusz Kołtunowicz i pani Agnieszka Sadowska. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych reprezentują pan Mariusz Cichomski, pan Paweł Marchliński, pan Jacek Giszczak. Komendę Główną Policji, Biuro Ruchu Drogowego reprezentują pan dyrektor Robert Koźlak i pan Mariusz Wasiak. Polską Izbę Ubezpieczeń reprezentuje pan Andrzej Maciążek, Stowarzyszenie „Forum Recyklingu Samochodów” – pan prezes Adam Małyszko, a Ogólnopolskie Stowarzyszenie Producentów Tablic Rejestracyjnych pan Jacek Szóstak. Polską Izbę Stacji Kontroli

Pojazdów reprezentuje pan Marcin Barankiewicz, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych – pan Waldemar Witek. Związek Dealerów Samochodów reprezentuje pan Paweł Tuzinek, a Związek Powiatów Polskich – pan Bartłomiej Zydel. I nasz zacy gość, Europejczyk, jeżeli tak można powiedzieć, pan poseł Karol Karski...

Szanowni Państwo, informuję, że posiedzenie komisji jest transmitowane w internecie.

Chciałbym zapytać, czy na sali znajdują się osoby wykonujące zawodową działalność lobbingową w rozumieniu ustawy o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Nikt się nie zgłasza, więc nie mamy takowych.

Państwa senatorów, którzy są obecni na sali, proszę o nieuruchamianie aplikacji do połączenia zdalnego, gdyż doprowadzi to do sprzężeń akustycznych i utrudni pracę naszej koleżance.

Szanowni Państwo, chciałbym sprawdzić, czy wszyscy senatorowie, którzy chcą brać udział w posiedzeniu komisji, zdalnie oczywiście, są włączeni do posiedzenia.

(Głos z sali: Tak, tak.)

Dziękuję pani bardzo. Są włączeni.

Wszystkich państwa senatorów obradujących zdalnie proszę o upewnienie się, czy państwa iPady są podłączone do zasilania, a kamery w nich włączone. Proszę także o zapewnienie takiego położenia iPada i obiektywu kamery, aby państwo byli widoczni podczas połączenia.

Jeżeli chodzi o zgłoszenia do zabrania głosu – dotyczy to państwa, którzy zdalnie pracują – to może ono nastąpić poprzez czat w aplikacji lub werbalnie. Sposób zgłaszania opisany jest w instrukcji, którą państwo otrzymaliście mailowo. Zabieranie głosu będzie możliwe dopiero po jego udzieleniu przeze mnie. Przed zabraniem głosu proszę państwa o samodzielne włączanie

u siebie mikrofonu, a po zakończeniu wypowiedzi o jego wyłączenie.

Poprawki mogą państwo przesyłać na adres mailowy, podany w przekazanej państwu informacji o zdalnym posiedzeniu komisji, z potwierdzonego konta mailowego. Złożenie poprawek trzeba zaanonsować na czacie lub werbalnie.

Przypominam ponadto, że do dyspozycji senatorów obradujących zdalnie jest specjalny numer telefonu, pod którym możecie państwo dokonywać zgłoszeń problemów technicznych.

Szanowni Państwo, chciałbym sprawdzić, czy mamy kworum. Czy wszyscy senatorowie członkowie komisji biorący zdalny udział w posiedzeniu są połączeni?

(Głos z sali: Są.)

Są, mamy ich czwórkę, a na sali mamy raz, dwa, trzy... również czwórkę senatorów. Mamy kworum, 4 senatorów pracuje zdalnie, 4 kolejnych członków komisji na sali.

Szanowni Państwo, tematem dzisiejszego naszego posiedzenia jest ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Chciałbym, aby przedstawiciel wnioskodawcy przybliżył nam – bardzo krótko, ponieważ wszyscy otrzymaliśmy materiały – tę ustawę.

Pan minister Bittel.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
ANDRZEJ BITTEL**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.  
Wysoka Komisjo!

Uchwalona przez Sejm ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw została przygotowana wspólnie przez Ministerstwo Infrastruktury i Ministerstwo Cyfryzacji i stanowi tzw. pakiet deregulacyjny, wprowadzający wiele ułatwień dla właścicieli pojazdów i kierujących pojazdami oraz uproszczeń w obowiązujących procedurach w tym zakresie. Ten projekt uwzględnia oczekiwania społeczne co do zmniejszenia kosztów i obciążeń dla posiadaczy pojazdów mechanicznych. Wśród licznych ułatwień i uproszczeń najistotniejsze... Wymienię kilka, które w naszej wspólnej ocenie są najistotniejsze.

Po pierwsze, zniesienie obowiązku wydawania karty pojazdu w procesie pierwszej

rejestracji pojazdu, a także przy przeniesieniu własności pojazdu zarejestrowanego.

Po drugie, umożliwienie zachowania, na wniosek właściciela pojazdu, dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu i zalegalizowanych tablic rejestracyjnych, jeżeli właściciel pojazdu składa wniosek o rejestrację pojazdu, który był już zarejestrowany na terytorium Polski.

Po trzecie, umożliwienie rejestracji pojazdu lub czasowej rejestracji pojazdu, na wniosek właściciela pojazdu, przez starostę właściwego również ze względu na miejsce czasowego zamieszkania.

Dalej: umożliwienie czasowej rejestracji pojazdu na wniosek właściciela pojazdu w przypadku konieczności przejazdu pojazdu z miejsca jego zakupu lub odbioru również przez starostę właściwego dla miejsca zakupu lub odbioru pojazdu; wprowadzenie powiązania czasowej rejestracji pojazdu w celu wywozu za granicę z czynnością wyrejestrowania pojazdu z urzędu; poszerzenie katalogu pojazdów czasowo wycofywanych z ruchu, ale w niezbędnym zakresie, tj. samochodu osobowego w przypadku konieczności dokonania naprawy w związku z uszkodzeniem zasadniczych elementów nośnych konstrukcji – od 3 do 12 miesięcy i nie częściej niż po upływie 3 lat od daty poprzedniego wycofania z ruchu, uwarunkowane przeprowadzeniem dodatkowego badania technicznego po naprawie; zniesienie obowiązku przedkładania do rejestracji pojazdu dowodu własności, jeżeli po uprzedniej ostatniej rejestracji pojazdu nie nastąpiła zmiana w zakresie własności pojazdu.

I kolejne zmiany: zniesienie obowiązku zwrotu pozwolenia czasowego po upływie terminu czasowej rejestracji pojazdu; rezygnacja z wymiany dowodu rejestracyjnego pojazdu w sytuacji braku miejsca w dowodzie rejestracyjnym na wpisanie kolejnego terminu badania technicznego, który jest uciążliwy dla obywatela; zwolnienie kierujących posiadających polskie prawo jazdy z obowiązku posiadania przy sobie prawa jazdy i okazywania go podczas kontroli drogowej i udostępnienie w aplikacji mobilnej usług, które wykorzystują dane przetwarzane w rejestrze publicznym lub w systemie teleinformatycznym, np. umożliwiających wgląd we własne dane, dotyczące własnego prawa jazdy, w tym dane o uprawnieniach, a także udostępnienie ogólnodostępnej prostej e-usługi,

pozwalającej sprawdzić podstawowe dane o dokumencie prawa jazdy i uprawnieniach, w tym ich termin ważności i informację, czy dokument nie został zatrzymany; zniesienie obowiązku wydawania nalepki kontrolnej; umożliwienie rejestracji drogą elektroniczną nowego pojazdu samochodowego przez przedsiębiorcę zajmującego się sprzedażą nowych pojazdów samochodowych w imieniu kupującego; nadanie raportowi z udostępnianej przez ministra cyfryzacji usługi „Mój Pojazd” mocy dokumentu potwierdzającego dane zgromadzone w centralnej ewidencji pojazdów.

To są takie najważniejsze, kluczowe zmiany, które łączą się z pewnym zmniejszeniem obciążeń dla obywatela. Stąd też wspólnie z panią ministrem rekomendujemy Wysokiej Komisji poparcie tej ustawy. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

W tej chwili prosiłbym o przedstawienie swojej opinii do przedstawionej ustawy pana mecenasa Macieja Telca, reprezentującego Biuro Legislacyjne Kancelarii Senatu.

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

Dziękuję bardzo.

Biuro Legislacyjne zgłosiło do ustawy 4 uwagi. Pierwszej nie będę omawiał – po wyjaśnieniach pani minister na posiedzeniu poprzedniej komisji. 3 pozostałe uwagi są takie formalne. Pierwsza dotyczy art. 73 ust. 7 prawa o ruchu drogowym. Tam jest mowa o potwierdzeniu autentyczności kopii dokumentów. Proponujemy zastąpić to określenie sformułowaniem „potwierdzenie zgodności kopii dokumentów dołączonych do wniosku o rejestrację z ich oryginałami”.

Druga kwestia dotyczy art. 75e ust. 9, gdzie jest mowa o udzieleniu licencji na wykorzystanie biblioteki umożliwiającej odczyt danych zakodowanych w dowodzie rejestracyjnym. Ponieważ mówimy o licencji w rozumieniu

prawa autorskiego, proponujemy zastosować tutaj terminologię z prawa autorskiego, tak żeby zapewnić temu przepisowi spójność systemową.

I trzecia kwestia, dotycząca art. 135 ust. 1 pkt. 1 lit. a prawa o ruchu drogowym. To jest przepis, który daje policji podstawę do zatrzymania wydanego w kraju prawa jazdy za pokwitowaniem w przypadku uzasadnionego podejrzenia, że kierujący znajduje się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo innego, podobnie działającego środka. Problem polega na tym, że zgodnie z art. 2 pkt 20 prawa o ruchu drogowym kierujący to osoba, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a także osoba, która prowadzi kolumnę pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta. Chodzi o te 3 ostatnie kategorie – prawo karne nie przewiduje zastosowania w ich przypadku środka karnego w postaci zatrzymania prawa do kierowania pojazdami. No, zatrzymanie im prawa jazdy byłoby niedopuszczalne i byłoby nadregulacją. Proponujemy, żeby tutaj doprecyzować, że chodzi o kierującego pojazdem.

Poza tymi 3 uwagami proponuję jeszcze przyjęcie 2 poprawek, które przyjęła poprzednia komisja. To są poprawki już takie typowo doprecyzowujące. Chodzi o art. 1 pkt 11 lit. c i art. 26 ust. 2 noweli, gdzie jest mowa o salonie sprzedaży pojazdów samochodowych. Chodzi o to, że w ustawie jest zawarta definicja salonu sprzedaży pojazdów samochodowych, przyczep lub motorowerów. Żeby to uspołnić, proponujemy w tych 2 miejscach dodać wyrazy „przyczep lub motorowerów”. Czyli łącznie to byłoby 5 poprawek. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Mecenasie.

Prosimy państwa, panią minister i pana ministra, o odniesienie się do tych uwag, czy je akceptują, czy nie.

**PODSEKRETARZ STANU**  
**W MINISTERSTWIE CYFRYZACJI**  
**WANDA BUK**

To ja w imieniu Ministerstwa Cyfryzacji i Ministerstwa Infrastruktury powiem, że przyjmujemy te uwagi.

(Przewodniczący Jan Hamerski: Wszystkie?)  
Tak.

(Przewodniczący Jan Hamerski: Łącznie z tymi dwiema, o których pan mecenas na końcu wspominał?)

Tak, tak.

#### PRZEWODNICZĄCY JAN HAMERSKI

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo Senatorowie, zarówno ci na sali, jak i zdalni, czy macie jakieś pytania, jakieś uwagi do tych proponowanych zmian? Dziękuję bardzo.

Czy senatorowi, którzy zdalnie obradują, mają jakieś uwagi? Nie mają.

Szanowni Państwo, w takim układzie chciałby w tej chwili prosić naszych gości... Udzielam im głosu, z prośbą o to, aby przedstawiali się, mówiąc, jakie środowisko reprezentują, a jeżeli mają jakieś uwagi do tej ustawy, przedstawiali w miarę krótko swoje stanowisko. Dziękuję.

#### ZASTĘPCA DYREKTORA BIURA ZWIĄZKU POWIATÓW POLSKICH GRZEGORZ KUBALSKI

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Grzegorz Kubalski, zastępca dyrektora Biura Związku Powiatów Polskich.

My niezmiennie, przy okazji prac nad tym projektem, teraz już ustawą, zwracamy uwagę na kwestie, które budzą nasze wątpliwości, a czasami nawet sprzeciw. Nie ulega wątpliwości, że wiele rozwiązań zawartych w ustawie jest interesujące i godne poparcia. To, co nasze zastrzeżenia budzi, są to co do zasady 4 kwestie.

Pierwsza kwestia, możliwość zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego. Ja rozumiem, że z punktu widzenia obywatela w krótkiej perspektywie czasu być może jest to rzeczywiście korzystne, natomiast z punktu widzenia społecznego, jak i z punktu widzenia tego samego obywatela w dłuższej perspektywie czasu to niekoniecznie przyniesie tak dużo plusów, jak jest to prezentowane. Z czego to wynika? Przypuszczam, że obecny tutaj przedstawiciel stowarzyszenia zrzeszającego producentów tablic rejestracyjnych będzie w stanie powiedzieć

na ten temat znacznie więcej. Tablice rejestracyjne jako takie mają swoją określoną żywotność, jeżeli chodzi o możliwość ich swobodnego odczytania, zwłaszcza przez urządzenia służące do automatycznego odczytu. Szacuje się, że jest to okres rzędu 5 lat. Na ten moment problemu nie było, bo średni czas funkcjonowania tablicy rejestracyjnej na pojeździe wynikający z jego obrotu na rynku wynosił ok. 4 lata. Oznacza to tyle, że co prawda przy okazji rejestracji pojazdu nie będzie potrzeby wymiany tablicy rejestracyjnej, ale za chwilę trzeba będzie przyjąć po jej wtórnik, co będzie się wiązało z dwiema kolejnymi wizytami w organie rejestrującym. Nie jesteśmy przekonani, czy jest to rozwiązanie korzystne. Dodatkowo w ten sposób traci się powiązanie pojazdu z miejscem jego rejestracji, a powiązanie to, jak pewnie wiele z osób obecnych tutaj na tej sali może powiedzieć, ma znaczenie chociażby w ruchu drogowym. W związku z tym nasz pierwszy postulat jest taki, żeby z tej możliwości zrezygnować.

Druga kwestia, brak wprowadzenia obowiązku rejestracji pojazdu jako zasady przy jednoczesnym zniesieniu karty pojazdu. Na infografice, którą pozwoliliśmy sobie przygotować na dzisiejsze posiedzenie komisji – ten materiał leży na stoliku przy wejściu – pokazujemy, że obecny stan prawny, jeżeli chodzi o pojazdy mające różne pochodzenie, jest bardzo różny, jeżeli chodzi o obowiązki właściciela. Jeżeli mamy pojazd, który jest pojazdem zarejestrowanym w kraju, to obywatel nie ma obowiązku jego przerejestrowania na siebie. Ma tylko i wyłącznie obowiązek zgłoszenia jego nabycia – ten fakt jest odnotowywany zgodnie z przepisami prawa w karcie pojazdu. W CEPiK jest on odnotowywany o tyle subsydiarnie, że przepisy odpowiedniego rozdziału prawa o ruchu drogowym nie odnoszą się bezpośrednio do takiej czynności jak przyjęcie zgłoszenia nabycia i nie precyzują zakresu danych, które są tam wpisywane. Jeżeli mówimy o pojeździe, który jest pojazdem sprowadzonym z Unii Europejskiej, to rzeczywiście jest obowiązek jego rejestracji. Jeżeli jest to pojazd sprowadzony spoza Unii Europejskiej, to mamy wówczas do czynienia z brakiem jakiegokolwiek obowiązku w tym zakresie – nie ma obowiązku rejestracji ani zgłoszenia nabycia takiego pojazdu.

W związku z tym uważamy, w pełni podzielać ideę usunięcia karty pojazdu z polskiego

porządku prawnego, że może to nastąpić tylko i wyłącznie jednocześnie z wprowadzeniem powszechnego obowiązku zarejestrowania nabytego pojazdu. Przy czym z punktu widzenia praktycznego powinno to być zrobione w ten sposób, że jeżeli mamy przedsiębiorców, którzy prowadzą w ramach swojej działalności gospodarczej obrót pojazdami, to oni powinni być tylko i wyłącznie zobowiązani do zgłoszenia nabycia pojazdu. Oczywiście nie ma potrzeby, żeby ten pojazd na siebie rejestrowali. O wprowadzenie takiej poprawki wnosimy, propozycję takiej poprawki mamy przygotowaną.

Trzecia kwestia, o którą walczymy bardziej dla zasady niż dlatego, że jest to szczególnie istotne z punktu widzenia wydziałów komunikacji, to kwestia związana z nalepką kontrolną. Cały czas w trakcie trwających dość długo prac nad projektem tej ustawy, teraz już ustawą, nie udało się nam uzyskać jednoznacznego wyjaśnienia, z jakich to powodów w chwili obecnej, niezasadnie w stosunku do pierwotnie zakładanego celu przy wprowadzaniu przed laty obowiązku posiadania nalepki kontrolnej, ten obowiązek jest zbędny. Jako że stoimy na stanowisku, że legislacja powinna być co do zasady oparta na faktach, to jeżeli nie ma jasnych argumentów wyjaśniających, dlaczego ta nalepka w chwili obecnej nie jest potrzebna, powinna być ona utrzymana. I tego dotyczy trzecia propozycja poprawki, którą mamy przygotowaną. Prosimy państwa o jej przyjęcie.

Ostatnia kwestia to jest kwestia konsekwencji, jeżeli chodzi o ustawę, która została uchwalona. Ustawa ta wywołuje bardzo poważne, negatywne skutki dla dochodów jednostek samorządu terytorialnego szczebla pośredniego, czyli powiatów i miast na prawach powiatu. Sami projektodawcy, czyli Rada Ministrów, oszacowali, że w odniesieniu do pojedynczego powiatu jest to strata rzędu 590 tysięcy zł rocznie. Symulacja przeprowadzona przez nas przy nieco innych założeniach pokazuje, że ustawa ta w rzeczywistości będzie mogła mieć skutek w postaci straty nawet 800 tysięcy zł dla przeciętnego powiatu. W sytuacji, gdy mamy do czynienia z generalnym spadkiem dochodów jednostek samorządu terytorialnego wynikających z COVID-19, uważamy, że dalsze uszczuplanie dochodów jednostek samorządu terytorialnego jest nieuzasadnione.

Przy czym chcę od razu sprostować jedną rzecz, która znalazła się w uzasadnieniu projektu

ustawy, a nie jest niestety zgodna z prawdą. To nie jest tak, że ustawa ta przewiduje tak daleko idącą deregulację po stronie organów rejestrujących, że my np. poprzez zwolnienie pracowników wydziałów komunikacji jesteśmy w stanie uzyskać oszczędności porównywalne ze stratą dochodów. My to zatrudnienie nie tylko musimy utrzymać, ale, uwzględniając wszystkie zmiany związane z funkcjonowaniem ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wręcz to zatrudnienie zwiększyć. Jest to konsekwencją tego, że od początku tego roku przyjmujemy masowe zgłoszenia nabycia i zbycia pojazdu. Czynności z tym związane są dokonywane nieodpłatnie, w związku z czym nie wiąże się to z pozyskiwaniem żadnych dochodów. To, co miało nam rzekomo zbilansować koszty, pod tytułem kary... Na ten moment przepisy z tym związane, po pierwsze, są wyjątkowo niefortunnie napisane. Po drugie, na ten moment nastąpiło odroczenie czasu, kiedy kary te będą wymierzane. Mieliśmy przesunięcie o 180 dni. W związku z tym do tej pory poza pojedynczymi przypadkami kary te wymierzone de facto nie zostały. Oznacza to, że mamy w tym roku zwiększony zakres obowiązków przy dochodach, które na ten moment nie wzrosły, a w wyniku konsekwencji tej ustawy będziemy mieli do czynienia z dalszym spadkiem dochodów.

Zwracam uwagę, że opłaty związane z wydaniem dowodu rejestracyjnego są niezmiennie od lat 10, ustalone były w roku 2010. Jeżeli odniesiemy wysokość opłaty chociażby do poziomu minimalnego wynagrodzenia... Odniesienie to jest o tyle uzasadnione, że jednak czynności te wykonują pracownicy, którym trzeba wynagrodzenie wypłacać. Wynagrodzenie to możemy porównywać z minimalnym wynagrodzeniem jako pewnym punktem odniesienia. Tak więc w roku 2010 opłata za wydanie samego dowodu rejestracyjnego, nie uwzględniająca innych opłat, które w chwili obecnej są likwidowane czy ograniczane, wynosiła 4,1% minimalnego wynagrodzenia. Obecnie, w roku 2020, wynosi ona 2,1% tego wynagrodzenia, co oznacza, że mamy do czynienia z realnym spadkiem o przeszło połowę. Na ten moment, żeby odnieść się do stawki, jaka powinna obowiązywać... Ona powinna obowiązywać co najmniej w wysokości dwa razy większej. Wówczas nie byłoby problemu takiego, że zmiany wynikające z uchwalonej przez Sejm ustawy będą

w rzeczywistości prowadziły do konieczności pogorszenia jakości obsługi obywateli. W tym zakresie propozycji poprawki nie przygotowaliśmy – z tego względu, że jest to materia rozporządzenia, a nie materia ustawy – natomiast mamy nadzieję, że właściwe ministerstwo nasz sygnał potraktuje bardzo poważnie i w najbliższym czasie dokona podniesienia wysokości opłat związanych z określonymi czynnościami związanymi z rejestracją pojazdu.

Zatem, reasumując, uprzejmie prosimy o przyjęcie propozycji poprawek dotyczących 3 zagadnień, czyli możliwości zachowania dotychczasowego dowodu rejestracyjnego, kwestii wprowadzenia obowiązku rejestracji pojazdu i zachowania nalepki kontrolnej. Te propozycje są przygotowane i pozwolę sobie przekazać je na ręce pana przewodniczącego. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.  
Proszę bardzo, kolejny nasz gość prosił o głos.

**PREZES ZARZĄDU**  
**OGÓLNOPOLSKIEGO STOWARZYSZENIA**  
**DIAGNOSTÓW SAMOCHODOWYCH**  
**WALDEMAR WITEK**

Dzień dobry państwu. Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych Waldemar Witek.

Proszę państwa, ja tutaj przyjechałem specjalnie po to, żeby któryś raz z rządu spróbować dowiedzieć się, kto z kim konsultuje projekty zmian w prawie o ruchu drogowym. Jestem przedstawicielem diagnostów samochodowych, którzy w tej chwili wykonują nieprawnie jedno z badań. Chodzi o to, że w prawie o ruchu drogowym jest zapis, że wydziały komunikacji wpisują adnotację „hak” na podstawie przeprowadzonego badania technicznego, natomiast badania technicznego w zakresie przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczep nie ma enumeratywnie wskazanego w prawie o ruchu drogowym. Co to oznacza? To oznacza, że diagności, którzy wykonują w tej chwili takie badanie, wykonują je nieprawnie. W związku z powyższym śmiem

twierdzić, że wszystkim diagnostom wykonującym to badanie techniczne w Polsce jestem w stanie na dzień dzisiejszy bez problemu zabrać uprawnienia.

Dlatego też przyjechałem tutaj, proszę państwa, prosić was o to, żebyście przejęli propozycję poprawki, która uzupełni prawo o ruchu drogowym w tym względzie, tak żeby diagnosta mógł postępować zgodnie z prawem. Jest to też poprawka, która wprowadza ułatwienia dla właścicieli pojazdów. Pojazd wyprodukowany i wyposażony w urządzenie sprzęgające nie może uzyskać takiej adnotacji przy rejestracji. Z takim nowym pojazdem trzeba udać się do stacji kontroli pojazdów celem wykonania takiego badania. Dlatego też proponujemy zmianę, tak żeby producent pojazdu, wyposażający pojazd w urządzenie sprzęgające i dający taką informację w dokumencie... Chodzi o to, żeby wydział komunikacji na tej podstawie mógł wpisać taką adnotację. Obecnie tego nie może uczynić i jest to duże utrudnienie tak dla diagnostów, jak i dla potencjalnych właścicieli pojazdów. Dlatego też proponujemy poprawkę, którą przesłałem na ręce pana przewodniczącego, która uzupełni zmiany w art. 1 pkt 7, który dotyczy art. 71 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, o badanie techniczne, które będzie enumeratywnie wykazane w prawie o ruchu drogowym, które... Już jest wskazane w prawie o ruchu drogowym, że na podstawie badania technicznego dokonuje się adnotacji „hak”... My chcemy, jako diagności, mieć takie badanie zapewnione. Niestety nie możemy tego do tej pory uzyskać. Dlatego chcę wykorzystać to, że są wprowadzane kolejne zmiany w prawie o ruchu drogowym. My walczyliśmy o to już bardzo długo. Uważamy, że Departament Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury tak zajął się przekazaniem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów Transportowemu Dozorowi Technicznemu, że... czeka na to, żeby Transportowy Dozór Techniczny przejął ten nadzór i dopiero wtedy będą jakiegokolwiek zmiany w badaniach technicznych. Niestety trwa to już ok. 10 lat i niestety diagności wykonują te badania dalej nieprawnie.

Dlatego proszę, aby ktoś z państwa senatorów albo pan przewodniczący przejął tę propozycję poprawki, która została złożona. To pismo mam przy sobie i mogę przekazać. Dziękuję bardzo.



PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję panu bardzo.  
Kolejny z panów, proszę uprzejmie.

PREZES ZARZĄDU STOWARZYSZENIA  
„FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW”  
**ADAM MAŁYSZKO**

Dziękuję. Adam Małyszko, Stowarzyszenie „Forum Recyklingu Samochodów”.

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Stowarzyszenie chciałoby zaproponować 3 drobne korekty do tej ustawy, prawidłowej ustawy, która została przyjęta już przez Sejm. Zauważamy pewne patologie, które ta ustawa mogłaby troszeczkę zmniejszyć.

Na wstępie chciałbym przedstawić pewne dane. Otóż zgodnie ze stanem na 30 czerwca 2020 r. w systemie CEPiK zarejestrowanych jest 13 milionów 336 tysięcy pojazdów nieubezpieczonych. Wzrost pomiędzy końcem roku a czerwcem tego roku wynosi 548 tysięcy tzw. martwych dusz, czyli pojazdów zdemontowanych w szarej strefie, gdzie nie odbywa się prawidłowy demontaż i pojazd nie jest wyrejestrowywany. Jednym z powodów jest brak dokumentów umożliwiających wyrejestrowanie, szczególnie pojazdów porzuconych właśnie w gminach na drogach. Te pojazdy są przejmowane, potem są sprzedawane na przetargach. Często nie trafiają do stacji demontażu, bo ich właściciel, starostwo, urząd miasta, nie jest w stanie pozyskać tych dokumentów.

Dlatego przygotowaliśmy propozycję poprawki, która ułatwi kasowanie tych pojazdów. Potrzebne jest wydane zaświadczenia potwierdzającego dane w dowodzie rejestracyjnym. Te pojazdy często dokumentów już nie mają, natomiast urząd nie ma podstawy prawnej do wydania takiego zaświadczenia dla osoby, która zechciałaby taki pojazd przekazać do stacji demontażu. Jest to duży kłopot. Ja w ubiegłym tygodniu przejąłem 32 samochody z gminy Białystok i one stoją, bo nie mamy dokumentów, żeby przeprowadzić prawidłowe postępowanie, tak żeby one z tego rejestru zniknęły. To byłaby jedna poprawka.

I druga propozycja, co do której chciałbym prosić senatorów, żeby ją przyjęli. W delegacji

dla ministra infrastruktury... Chcielibyśmy, ażeby mógł dokonać takich zapisów, które umożliwią rejestrację pojazdu drogą korespondencyjną. Nie jest to w prawie wprawdzie zakazane, natomiast praktyka organów rejestrujących... No, żąda się osobistej wizyty osoby, która taki pojazd chce zarejestrować. Mój pracownik 3 dni stracił w przypadku rejestracji pojazdu sprowadzonego ze Stanów. No, niech on lepiej przez te 3 dni wypocznie, a dokumenty wyśle pocztą i zwrócić otrzyma tablice, decyzję. Podobnie w sytuacji wyrejestrowania pojazdu... Bezproblemowo możemy pojazd korespondencyjnie wyrejestrować, natomiast niestety nie ma procedury rejestracji pojazdu drogą korespondencyjną. Zwłaszcza w okresie COVID-u byłaby to bardzo potrzebna zmiana, która umożliwiłaby łatwiejszą rejestrację pojazdów.

I ostatni temat, który chciałbym poruszyć, dotyczący pojazdów czasowo wycofanych z ruchu. Rozszerza się ten katalog o pojazdy osobowe, dopuszcza się wycofanie do roku czasu... W przypadku, gdy pojazd nie będzie naprawiony po tym roku, dalej posiadać będzie status pojazdu wycofanego z ruchu. W związku z tym proponujemy, aby w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych to ubezpieczenie zmniejszone o 95% stawki mogło dotyczyć tylko i wyłącznie okresu, na jaki decyzje zostały wydane. Czyli jeżeli pojazd został wycofany z ruchu na rok, to żeby ta zmniejszona stawka ubezpieczenia OC była tylko przez rok. To byłaby taka doprecyzowująca poprawka, która ewentualnie... No, nie będzie sporów pomiędzy osobą, która ubezpiecza pojazd, a funduszem gwarancyjnym.

Dziękuję bardzo. Popieram całkowicie przyjętą ustawę i czekamy na wdrożenie systemu, który umożliwi rejestrowanie tych pojazdów drogą elektroniczną. Tutaj uśmiech do pani minister, ażeby te prace były podjęte jak najszybciej. Dziękuję bardzo.

(Przewodniczący Jan Hamerski: Dziękuję panu bardzo...)

I przekazuję propozycje tych poprawek senatorom, żeby ewentualnie przyjęli...

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.  
Pan siedzący obok pani minister.

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

Barankiewicz Marcin, prezes zarządu, Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów.

Szanowni Państwo, ja krótko. Chciałbym zgłosić drobną uwagę praktyczną do pktu 38 lit. d ustawy, który wprowadza zmiany do art. 132. Wprowadza się tu zmiany polegające na tym, że obywatel będzie mógł odebrać zatrzymany dowód rejestracyjny po „okazaniu pokwitowania”. W obecnym stanie prawnym tego fragmentu w przepisie nie ma. Zrodzi to duże problemy praktyczne, ponieważ obywatele bardzo często te pokwitowania gubią albo przyjeżdżają na badania techniczne pojazdami po kilku miesiącach od zatrzymania dowodu rejestracyjnego, albo te pojazdy są zbywane i poprzedni właściciel nie przekazuje tego pokwitowania nowemu nabywcy. Jeżeli dodamy obowiązek okazania pokwitowania w urzędzie, żeby odzyskać dowód rejestracyjny, to w praktyce wielu obywatelom możemy to utrudnić, a ta ustawa ma charakter deregulacyjny i wprowadza wiele ułatwień dla obywatela. Jeżeli obywatel nie będzie miał pokwitowania, no to, jak zakładam, będzie musiał wystąpić o czasową rejestrację celem udania się na badanie techniczne. Czyli dodatkowo mu utrudnimy życie. Dlatego nie wiem, czy są konieczne zmiany w ust. 6 w art. 132. Jeżeli wprowadzimy, tak jak powiedziałem, dodatkowy obowiązek okazania pokwitowania... W wielu przypadkach to pokwitowanie będzie trudno uzyskać. Obywatele jeżdżą na wakacje, dowód rejestracyjny może zostać zatrzymany nad morzem, a ktoś mieszka np. na Podkarpaciu. No, żeby uzyskać wtórnik pokwitowania, będzie się musiał udać, jak rozumiem, do komendy właściwej tej policji, która mu zatrzymała dowód. Tak że chciałbym pod rozważyć zgłosić, czy rzeczywiście konieczne są zmiany w ust. 6. Dziękuję.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję panu bardzo.

Podzielimy wystąpienia naszych gości na kilka grup, bo, jak widzę, jest tylu chętnych. Aby pani i pan minister w tej liczbie pytań

i propozycji się nie zatracili, oddam w tej chwili stronie rządowej głos, aby się odniosła do tych wszystkich uwag, które do chwili obecnej padły. Później państwo senatorowie, wysłuchawszy jednej i drugiej strony, będą mogli...

(Głos z sali: Przecież nie ma tak dużo zgłoszeń.)

Ile jeszcze osób chciało się zgłosić?

(Głos z sali: Jedna, dwie...)

2 osoby. Dobrze, to może, jeżeli pani i pan minister... W takim układzie kontynuujemy. Dziękuję, Pani Senator, uprzejmie.

Pan będzie uprzejmy...

RADCA PRAWNY  
ZWIĄZKU DEALERÓW SAMOCHODOWYCH  
**PAWEŁ TUZINEK**

Dziękuję bardzo. Paweł Tuzinek, Związek Dealerów Samochodowych.

Proszę państwa, krótko. W imieniu branży sprzedawców samochodów chcę powiedzieć, że w pełni popieramy ustawę, oczywiście w zakresie, który nas dotyczy, w tym w szczególności w kwestii rejestracji pojazdu za pośrednictwem salonu sprzedaży samochodów. No, w aktualnych warunkach jakiegokolwiek uzdalnianie procesu rejestracji i jego ułatwienie obywatelom jest jak najbardziej pożądane. To rozwiązanie popieramy.

Druga kwestia, likwidacja karty pojazdu. Jest to dla nas bardzo istotne, ponieważ od nowego roku, jak pan ze Związku Powiatów Polskich zauważył, mamy zgłoszenia, zawiadomienia o zmianie właściciela pojazdu i jest niestety konieczność dokonania takiej adnotacji w karcie pojazdu. To jest dla nas jako dla sprzedawców samochodów ogromny problem w sytuacji, kiedy tych samochodów jest więcej niż jeden. Czasami jest ich kilkadziesiąt, a nawet kilkaset przy jednej transakcji, tak więc dokonywanie tych adnotacji i dostarczanie kart pojazdu do urzędu jest po prostu bardzo problematyczne. Dlatego też popieramy likwidację tej instytucji jako takiej.

Jak już wielokrotnie apelowaliśmy... Ten okres vacatio legis jest bardzo długi, bo aż 2-letni. Tak więc z tego miejsca chciałbym ponownie zaapelować, żeby przeanalizować możliwość skrócenia vacatio legis. Oczywiście my już mieliśmy odpowiedź z odpowiednich resortów, że państwo nie widzą takiej możliwości, ale

apeluję, żeby jeszcze raz to przemyśleć i vacatio legis skrócić. Tak jak wspomniałem, w pozostałym zakresie popieramy ustawę.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.  
I pański sąsiad, gdyby był uprzejmy...

**CZŁONEK ZARZĄDU  
OGÓLNOPOLSKIEGO STOWARZYSZENIA  
PRODUCENTÓW TABLIC  
REJESTRACYJNYCH  
JACEK SZÓSTAK**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!  
Jacek Szóstak, stowarzyszenie producentów tablic rejestracyjnych.

Chciałbym zająć stanowisko w temacie, który poruszył już pan dyrektor Kubalski ze Związku Powiatów Polskich, tj. w temacie przypisania tablicy rejestracyjnej do pojazdu, możliwości zachowania tablicy rejestracyjnej przy przerejestrowaniu pojazdu.

Reprezentuję środowisko, które od blisko 30 lat produkuje tablice rejestracyjne w Polsce, ale również firmę, która od blisko 30 lat produkuje tablice również na rynki zagraniczne, aktualnie do blisko 50 krajów na świecie. Doskonale jesteśmy zorientowani, jak tablice wyglądają, jak się je wykonuje, jaki mają standard, jak są użytkowane i jak długo mogą wytrzymać. Oczywiście najbardziej zależy to od właściciela pojazdu, użytkownika. Zapisy w ustawie, a takie również się pojawiają, przenoszą ten obowiązek na obywatela... Oczywiście kierowcy czy właściciele pojazdów w zdecydowanej większości, dbając o pojazd, dbają również o tablice rejestracyjne i one są czytelne. Ale znając życie, wiemy, że jest znaczna grupa osób, która traktuje samochód jako pewne narzędzie dojazdu do pracy, normalnego funkcjonowania, w związku z czym nie dba specjalnie o tablice rejestracyjne. One nie mają dla nich znaczenia poza tym, że są związane z obowiązkiem rejestracji pojazdu.

Przepis, który pojawił się w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, spowoduje, że znaczna liczba tablic rejestracyjnych na rynku polskim z biegiem czasu będzie w coraz gorszym stanie

i będzie musiała podlegać wymianie. Materiały, których używamy, dają trwałość kilkuletnią, do 5, 6 lat. Oczywiście przy dobrym, bardzo dobrym użytkowaniu te tablice wytrzymają dłużej, ale przy takim standardowym rzeczywiście wytrzymują kilka lat. Producenci folii odblaskowych – ta folia to jest podstawowy materiał do produkcji tablic rejestracyjnych – dają gwarancję 2-letnią, maksymalnie 3-letnią, a mówią o trwałości 5-letniej. To wszystko zbiega się z tym, jak aktualnie funkcjonują tablice rejestracyjne w Polsce.

Rozumiemy ideę usprawnień, natomiast akurat jeżeli chodzi o tablice rejestracyjne... One będą kosztowne i będą pewne utrudnienia... Już nie mówię o pewnej lokalizacji tablic rejestracyjnych, która przez 20 lat funkcjonuje na rynku polskim i jest bardzo dobrze postrzegana, jak również wykorzystywana przez czy to Straż Graniczną, Policję czy inne służby. Ja chciałbym się wypowiedzieć tylko w zakresie technicznym co do tablic rejestracyjnych. Naszym zdaniem z tablicami rejestracyjnymi będą problemy, bo albo te tablice będą musiały podlegać wymianie, a to będą kosztowne sprawy dla właścicieli pojazdów, albo te tablice będą musiały być wykonywane w jakiejś innej, lepszej technologii. Podam przykład tablic duńskich. W przetargu na tablice duńskie, w którym zresztą startujemy, jest wymagana gwarancja 10-letnia na tablice. Ale tam jest wymagana inna technologia, tam się nakłada na tablicę rejestracyjną specjalną warstwę lakierniczą, która zabezpiecza tablicę podobnie jak lakier samochodowy. W Polsce takiej technologii zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem nie stosujemy, podobnie zresztą jak w zdecydowanej większości krajów w Europie i na świecie. W związku z tym trwałość tych tablic we wszystkich innych krajach i gwarancje oczekiwane przez odbiorców są na poziomie kilkuletnim, 2-, 3-, 4-letnim. A gwarancja 10-letnia... To jest inna technologia i ta tablica jest zdecydowanie droższa, zdecydowanie to znaczy kilkukrotnie droższa.

Zgłaszamy... Takich argumentów mam mnóstwo, mogę podać... Odbieramy tablice rejestracyjne wycofane z wydziałów komunikacji. Niszcząc je, przeglądamy, weryfikujemy, widzimy, w jakim one są stanie. Takie dane nawet statystyczne również posiadamy. Takich informacji mogę przekazać państwu dużo, ale nie chcąc zabierać zbyt wiele czasu, chciałbym zgłosić propozycję poprawki, która nie spowoduje

usunięcia tego zapisu, ale wprowadzenie terminu, w którym tę tablicę należy wymienić. Nie chodzi o wszystkich użytkowników pojazdów, tylko o tych, którzy chcą tę tablicę zachować. Jeżeli ta tablica ma więcej niż 5 lat, to powinno się ją wymienić, a jeżeli ma mniej niż 5 lat, to można tę tablicę zachować. Taki jest nasz wniosek. Mam taką propozycję, którą chciałbym na ręce pana przewodniczącego złożyć. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję panu bardzo.

Pani Minister, Panie Ministrze... Strona rządowa w tej chwili ma głos. Ja prosiłbym, abyście na początku państwo powiedzieli, do których ewentualnie poprawek się odnosicie pozytywnie, zaakcentowali, do której pozytywnie, do której negatywnie, i króciutko uzasadnili swoje stanowisko. Dziękuję bardzo.

**PODSEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE CYFRYZACJI  
WANDA BUK**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo, gros poprawek, które zostały zaproponowane co do przepisów, powiedziałabym, pozostających w zakresie ministra cyfryzacji, to nie są propozycje nowe. Myśmy na ten temat wielokrotnie dyskutowali, znamy uzasadnienie, rzetelnie przeanalizowaliśmy je wcześniej.

Jeżeli chodzi o uwagi czy też postulaty przedstawione przez pana dyrektora ze Związku Powiatów Polskich, to one de facto sprowadzają się do jednego – do tego, żeby utrzymać obciążenia finansowe, które są po stronie obywateli, mimo tego, że nie ma żadnego uzasadnienia do tego, aby obywatele je ponosili. Dlaczego? Dlatego, że nie ma dzisiaj konieczności... Państwo nie jeździe dzisiaj z dowodem rejestracyjnym w portfelu, a przynajmniej nie musicie nosić tego dowodu rejestracyjnego ze sobą, bo w systemie centralnej ewidencji pojazdów wszystkie te dane, które są istotne z punktu widzenia właściciela czy z punktu widzenia policji, która kontroluje, są dostępne. I konsekwentnie, jeżeli chodzi o kartę pojazdu... Nie ma obowiązku jej posiadania,

ponieważ te dane są właśnie w CEP. Znacnie państwo sytuacje, kiedy po prostu na dzień przed sprzedażą samochodu przeszukujemy wszystkie szuflady, żeby odnaleźć dokument, który nam przez ostatnie 6 lat nie był do niczego potrzebny. Jak znajdziemy, to okej, a jak nie znajdziemy, to mamy kolejny problem i musimy zadbać o to, żeby mieć wtórnik. I oczywiście za to zapłacić. To jest absolutnie zbędny z punktu widzenia obywatela dokument. Podobnie zresztą jak nalepka kontrolna. Ona jest mniejszym obciążeniem finansowym, ale ciągle jest obciążeniem, które nie ma żadnego uzasadnienia. W poprzedniej komisji dyskutowaliśmy o tym, czy jesteśmy ostatnim czy przedostatnim krajem w Unii Europejskiej, który ma jeszcze nalepki kontrolne. Przyznaję, że ciągle nie sprawdziłam, gdzie w tym rankingu są Węgry, jeżeli chodzi właśnie o tę dodatkową identyfikację... Ona do niczego właścicielowi samochodu nie jest potrzebna.

Jeżeli chodzi o te tablice rejestracyjne... Szanowni Państwo, wydaje mi się, że wszyscy sobie zdajemy sprawę z tego, że mogą być tablice, które wytrzymają 30 lat, i mogą być takie, które wytrzymają 7 lat – wszystko zależy od tego, jak często użytkowany jest pojazd, w jakich okolicznościach. Tak że proponowanie, aby co 5 lat obywatel musiał zmieniać tablice rejestracyjne, to jest po prostu zagwarantowanie funkcjonowania biznesu produkowania tablic rejestracyjnych.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Pani dyrektor tutaj słusznie zauważyła, że w 2000 r. zmieniono kolory tablic rejestracyjnych. Mija 20 lat, a ciągle jeszcze możemy na ulicach zobaczyć bardzo dobrze wyglądające czarne tablice rejestracyjne. Tak więc wydaje się to absolutnie nieuzasadnione i nasze stanowisko jest kategorycznie negatywne wobec tych propozycji poprawek.

Proszę jeszcze zwrócić uwagę, że część propozycji była ze sobą wzajemnie sprzeczna. My też mieliśmy tego świadomość, że tutaj różne interesy ważymy.

Pan przedstawiciel związku dealerów samochodowych wskazał na zbyt długi *vacatio legis*, jeśli chodzi o likwidację nalepki kontrolnej i karty pojazdu. Ten 2-letni *vacatio legis* wynika z tego, że chcieliśmy samorządom dać czas na to, w związku z konsekwencjami finansowymi dla samorządów, aby przygotowały się do tego. Chodzi o to, żeby to nie wchodziło do systemu prawa z dnia na dzień i żeby z dnia na dzień

w ten sposób samorządom tych dochodów nie odbierać. Nie ma natomiast żadnego uzasadnienia do tego, aby te opłaty, tak jak powiedziałam, utrzymywać. Obywatel nie jest po to, żeby płacił za... Nie możemy utrzymywać obciążeń, które nie mają żadnego uzasadnienia, pod płaszczykiem tego, że jakoś merytorycznie to daje korzyść obywatelowi, i np. wmawiać mu, że nalepka kontrolna na szybie, której w sumie w żadnym innym kraju nie ma, akurat w Polsce jest mu wyjątkowo potrzebna, podobnie zresztą jak karta pojazdu – tylko po to, żeby zapewnić samorządom odpowiednie dochody, takie jak miały wcześniej.

Ja już mówiłam to na posiedzeniu komisji i powtórzę, że jest dużo różnych metod optymalizacji pracy. Pan dyrektor ze Związku Powiatów Polskich wskazał na to, że zwiększane będzie zatrudnienie. Ale jakby pominięty został ten wątek, że będą przychody z tytułu nakładanych kar. Mamy tutaj wrażenie, że jednak do pewnej kompensacji dojdzie, ale też zachęcamy samorządy do tego, żeby automatyzowały procesy, żeby je optymalizowały i żeby jak najbardziej debiurokratyzowały swoje funkcjonowanie. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Pani Minister.  
Czy ktoś jeszcze? Pan minister.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
ANDRZEJ BITTEL**

Dwa, trzy zdania, jeśli pan przewodniczący pozwoli.

Ja podzielałam pogląd dotyczący kwestii związanych z zachowaniem numeru, o czym pani powiedziała, jak również co do nalepki i karty pojazdu. Zakładajmy, że za 2 lata, po upływie *vacatio legis*, nie będzie jednak epidemii COVID. W związku z czym powoływanie się na uszczerbek dochodów w związku z COVID za 2 lata z całą pewnością nie ma punktu odniesienia. Z całą pewnością obywatele Polski, którzy będą rejestrowali pojazdy, nie będą obciążeni tymi niepotrzebnymi opłatami.

W naszej ocenie, uzupełniając ten argument dotyczący praktyki, co do poprawki związanej z drogą korespondencyjną... Jeśli dobrze zrozumiałem pana wnioskodawcę tej propozycji poprawki, to jest to kwestia pewnej praktyki. Możliwość korespondencyjnego działania w naszej ocenie występuje. W związku z tym wydaje się, że w trybie instrukcji co do takiego wspólnego działania osób, które rejestrują, można zastosować... Chodziłoby o to, żeby ta praktyka była jednolita wszędzie. Nie ma tu potrzeby interwencji ustawodawczej.

Nie mówiliśmy jeszcze o tym zaświadczeniu...

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Cyfryzacji Wanda Buk: Pokwitowaniu.)*

Pani ministra to uzupełni. Jeśli dobrze zrozumiałem, to od września informacja o takim pokwitowaniu będzie w CEPiK. Tak?

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Cyfryzacji Wanda Buk: Tak.)*

Będzie w systemie informatycznym. Stąd też wydaje się, że ta uwaga jest, powiedziałbym, ostrożnościowo słuszna, a rozwiązanie zrealizowane będzie w ramach innego rozstrzygnięcia. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Pani Ministrze.

Czy szanowni państwo senatorowie obecni na sali, jak i zdalnie uczestniczący w posiedzeniu, zechcą zabrać głos?

O ile wiem, to pan senator Tyszkiewicz chciał zabrać głos.

Proszę uprzejmie.

**SENATOR  
WADIM TYSZKIEWICZ**

Słyszemy się? Halo! Czy się słyszemy?

*(Przewodniczący Jan Hamerski: Słyszemy się, tak.)*

Szanowni Państwo! Pani Przewodniczący! Państwo Ministrze!

Ja chciałbym jednak poprzeć propozycje poprawek zgłoszone przez Związek Powiatów Polskich, przez pana dyrektora Kubalskiego, z kilku powodów. Wymienię kilka tych najważniejszych.

Jeśli chodzi o tablice... Proszę państwa, mnie jako użytkownikowi, od kilkudziesięciu lat, samochodu tak naprawdę jest potrzebny tylko kluczyk do auta, nic więcej. Reszta rzeczywistości... Wszystkie te propozycje, które zawarte są w ustawie, zmierzają ku temu, żeby ułatwić życie kierowcom i żeby tych formalności było jak najmniej. To jest kierunek słuszny. To jest ustawa potrzebna, na którą wszyscy czekają – co do tego nie ma żadnych wątpliwości.

Ja jako użytkownik samochodu, użytkownik dróg troszcę się o bezpieczeństwo swoje i innych użytkowników dróg, dlatego mam poważne wątpliwości co do tego, czy tablice rejestracyjne, które są jak gdyby przypisane do danego samochodu czy do danego użytkownika drogi, powinny być wieczne, że tak powiem. Tablice, o których pani minister mówiła, te czarne tablice w dobrym stanie, które gdzieś czasami widzimy, to są przypadki pojedyncze. Bardzo często te tablice są w złym stanie. Ja widziałem na drogach samochody z tablicami, które były celowo niszczone przez użytkowników po to, żeby urzędnicy rejestrujące, czyli fotoradary czy kamery, nie odczytywały dokładnie tych tablic. To jest jakiś problem i trzeba się zastanowić, jak go rozwiązać, czy tablice nie powinny być weryfikowane np. przez stacje diagnostyczne, które by stwierdzały, czy tablice nadają się do użytkowania, czy nie. Uczciwy użytkownik drogi będzie dbał o swoje tablice i będzie starał się, żeby one były czytelne, ale ci, którzy łamią notorycznie przepisy i stwarzają ogromne zagrożenie na drogach, będą dążyli do tego, żeby te tablice nie były czytelne. Tak więc mam wątpliwości co do tego, czy rzeczywiście te tablice powinny być wieczne. I tu się rodzi pytanie, kto powinien decydować o tym, czy one się nadają do wymiany, czy nie.

Ja przeprowadziłem bardzo szerokie konsultacje, jeśli chodzi o tę ustawę. Bardzo wiele osób zabierało głos w tym temacie, przy okazji było wiele propozycji związanych z tym, żeby tablice były przypisane nie do samochodu, ale do nazwiska, do człowieka posiadającego samochód. Dzisiaj samochód jest narzędziem pracy, to nie jest jakiś komfort... Gdyby tablice były przypisane do osoby, to, jak myślę, byłoby to z korzyścią dla wszystkich.

I na koniec słowo, jeśli chodzi o ubytek dochodów. Proszę państwa, nikt nie ma wątpliwości co do tego – i tu uklony w stronę pani minister – że ustawa zmierza w dobrym kierunku. Nikt z nas

nie chce płacić dużo, chcielibyśmy, żeby te koszty były jak najniższe. Tak że ta ustawa jest potrzebna i to bardzo dobrze, że jest wprowadzana, ale jednak chciałbym stanąć po stronie samorządu. To jest samorząd powiatowy, Pani Minister. Powiat nie ma własnych dochodów i jeżeli koszty utrzymania i funkcjonowania wydziału ruchu drogowego, gdzie te dowody są wydawane, pozostaną na tym samym poziomie, a dochody spadną... Myślę, że to też jest obowiązek państwa, żeby ten ubytek zrekompensować. Z jednej strony jesteśmy za tym, żeby obciążenia dla użytkowników dróg był jak najmniejsze, żebyśmy płacili jak najmniej... Tak notabene wymiana tablic kosztuje 80 zł – wracając do początku mojej wypowiedzi – tak że to nie są jakieś straszne koszty. Jeżeli ktoś kupuje nowy samochód albo go zmienia, to żeby tablice były w dobrym stanie... Nie wiem, czy to jest aż tak istotny koszt. Ale oczywiście każdy koszt dla użytkownika, dla każdego z nas jest ważny, więc to, że nie trzeba będzie płacić tych 80 zł, jest istotne. Ale chciałbym, żeby też bezpieczeństwo na drogach było odpowiednie. W związku z czym, jeżeli odbieramy dochody powiatów... Nasi użytkownicy dróg będą ponosili coraz mniejsze koszty, a zadaniem państwa jest wskazanie, w jaki sposób te ubytki w dochodach samorządów uzupełnić. Myślę, że to jest zadanie państwa. I to w zasadzie tyle. Chciałbym poprzeć te uwagi zgłoszone przez Związek Powiatów Polskich. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Senatorze. Ale ja mam pytanie, bo jednak musimy doprecyzować...  
(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Czy pan te propozycje poprawek przejmuje?  
(*Senator Wadim Tyszkiewicz: Jeszcze raz, bo nie słyszałem...*)

Gdyby pan był uprzejmy sprecyzować, czy pan popiera te propozycje poprawek, które zgłosił Związek Powiatów Polskich, czy pan je przejmuje.

**SENATOR  
WADIM TYSZKIEWICZ**

Popieram propozycje poprawek zgłoszone przez Związek Powiatów Polskich.

(Głos z sali: Nie przejmuje, tylko popiera...)

(Przewodniczący Jan Hamerski: Czyli pan popiera tylko?)

Popieram propozycje zgłoszone przez Związek Powiatów Polskich.

(Przewodniczący Jan Hamerski: Aby one mogły być przegłosowane, musi pan je przejąć. Inaczej nie będą poddane pod głosowanie.)

Myśmy te poprawki zgłaszali też na posiedzeniu komisji samorządu terytorialnego, w związku z czym, jeżeli nie... No, ja jednak uczestniczę zdalnie w posiedzeniu komisji. Na sesji plenarnej te poprawki możemy złożyć.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Szanowni Państwo, albo się z senatorem nie bardzo rozumiemy... Ja mam propozycję. Jak twierdzi senator Tyszkiewicz, one były przyjęte w komisji administracji...

(Senator Wadim Tyszkiewicz: Nie, nie były przyjęte.)

Nie były?

(Senator Wadim Tyszkiewicz: Nie, nie były.)

Proszę bardzo, pan mecenas.

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

Dziękuję bardzo.

Te poprawki nie były przyjęte przez komisję samorządu, ja widzę te propozycje pierwszy raz w takiej formie legislacyjnej. Ja bym proponował, żeby może nie przyjmować ich w tej chwili na posiedzeniu komisji, bo ja nie jestem w stanie zagwarantować, że one są kompletne, i nie wiem, czy nie będę musiał tutaj wprowadzić jakichś zmian, które je w istotny sposób... Proponuję, żeby pan senator wstrzymał się z ich złożeniem do posiedzenia plenarnego. Ja je przygotowuję i podejmiecie państwo decyzję na posiedzeniu plenarnym.

**SENATOR  
WADIM TYSZKIEWICZ**

Panie Przewodniczący, dokładnie o to mi chodziło. Ja popieram te propozycje, ale jeżeli jest możliwość, to na sesji plenarnej...

(Przewodniczący Jan Hamerski: Gdyby pan był uprzejmy, Panie Senatorze, powtórzyć ostatnią swoją wypowiedź.)

Zgadzam się w 100% z panem mecenasem. Ja też uważam, że tutaj w komisji one nie powinny być przegłosowane, bo najpierw powinny zostać dokładnie przejrane przez Biuro Legislacyjne. Ewentualnie na sesji plenarnej można będzie je złożyć.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dobrze. Dziękujemy, rozumiemy.

W takim układzie, Szanowni Państwo, pozostają nam te poprawki, które zostały dzisiaj na tym posiedzeniu pozytywnie zaopiniowane przez stronę rządową, poprawki zaproponowane przez Biuro Legislacyjne. Dziękuję bardzo.

Panie Mecenasie, prosiłbym o przystąpienie do przedstawienia zebranych tych poprawek. I będziemy głosować. Jeżeli byłaby taka możliwość, żeby en bloc...

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

Dziękuję bardzo.

Jeżeli państwo senatorowie nie zgłaszają w tym zakresie sprzeciwu, proponuję, żeby je wszystkie przyjąć w jednym głosowaniu. To są poprawki druga, trzecia i czwarta z opinii, one są opisane. I te 2 kwestie dodatkowe, o których mówiłem, doprecyzowujące... Chodzi o definicję salonu sprzedaży pojazdów samochodowych, przyczep lub motorowerów. To jest łącznie 5 poprawek. Jeżeli państwo nie zgłaszacie sprzeciwu, to przegłosujemy je łącznie.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Nie ma sprzeciwu.

Szanowni Państwo, chciałbym przypomnieć tym, którzy zdalnie głosują... Oczywiście ci senatorowie, którzy są na sali, głosują tradycyjnie – przez podniesienie ręki. Senatorowie

głosujący zdalnie mają specjalny formularz do głosowania i tam trzeba w pewnym momencie... Przepraszam, że taka instrukcja, bardzo prosta, ale... Tam pokaże się takie ankietowanie i trzeba wtedy przy tym ankietowaniu potwierdzić i wysłać swój głos. Myślę, że...

Przystępujemy, Szanowni Państwo, do głosowania.

Przypominam, że głosujemy en bloc, nad wszystkimi poprawkami zgłoszonymi przez Biuro Legislacyjne i pozytywnie zaopiniowanymi przez stronę rządową.

Kto jest za przyjęciem tych poprawek? (8)

Chcę tylko przypomnieć, że senatorowie nie będący członkami komisji, którzy u nas goszczą czy nas oglądają, nie mają prawa uczestniczyć w głosowaniu.

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Szanowni Państwo, dziękuję wszystkim uczestnikom dzisiejszego posiedzenia Komisji Infrastruktury Senatu Rzeczypospolitej. Chciałbym, abyśmy jeszcze spośród siebie wyłonili sprawozdawcę...

*(Głos z sali: I całość ustawy...)*

Tak, tak, przepraszam bardzo. Jeszcze musimy poddać pod głosowanie całość ustawy wraz ze zmianami wynikającymi z poprawek.

Kto jest za? (8)

Jednomyślnie, 8 głosów za. Ustawa została przyjęta.

Chciałbym zaproponować Wysokiej Komisji wyłonienie sprawozdawcy.

Czy pani senator zechce nas reprezentować na plenarnym posiedzeniu Senatu?

*(Senator Jadwiga Rotnicka: Tak, jestem zaszczycona.)*

Dziękuję bardzo. Sprawozdawcę mamy wyłonionego.

Przepraszam bardzo, jeszcze mamy zgłoszenie.

Proszę uprzejmie, przedstawiciel związku diagnostów.

**PREZES ZARZĄDU  
OGÓLNOPOLSKIEGO STOWARZYSZENIA  
DIAGNOSTÓW SAMOCHODOWYCH  
WALDEMAR WITEK**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych, Waldemar Witek.

Ja rozumiem, że państwo senatorowie nie chcieli przejąć propozycji poprawek, które wniosło Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych, no ale, przepraszam bardzo, ani pan minister, ani pani z ministerstwa nie odniosła się do naszych sugestii czy poprawek... Już nie wiem, jak to teraz traktować, skoro państwo senatorowie tego nie przejęli.

Chcę państwa zapewnić, że to jest tak, jakbyśmy ustalili, że jest czerwone światło, piesi mają nie przechodzić, postawili tam policjanta, a on po prostu przepuszczałby wszystkich, nie patrząc na to, że jest czerwone światło i nie można dopuszczać do przejścia pieszych. Tak samo jest z tym badaniem technicznym dotyczącym haka. Wszyscy diagności je wykonują, chociaż takiego badania nie ma. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo. Proszę z łaski swojej nie insynuować, iż państwo senatorowie, skoro nie przejęli pańskiej propozycji poprawki, traktują to jako...

Zamykam posiedzenie komisji.

Dziękuję gościom, dziękuję wszystkim uczestnikom posiedzenia.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 9 minut 10)*





**Kancelaria Senatu**

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie:

Centrum Informacyjne Senatu, Dział Wydawniczy