



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

BIULETYN

Z posiedzenia:

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 140)

Nr 1782/VI kad.
21.01.2009 r.

Tekst bez autoryzacji

Nr 1782/VI kad.

Komisja Infrastruktury (nr 140)

21 stycznia 2009 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Janusza Piechocińskiego (PSL)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, i posła **Stanisława Żmijana (PO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- pierwsze czytanie komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 1376),
- pierwsze czytanie komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 1414),
- pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 1540).

W posiedzeniu udział wzięli: **Patrycja Wolińska-Bartkiewicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Zbigniew Szczepaniak** dyrektor FSO, **Małgorzata Kaniewska** prezes Zarządu Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji, **Adam Małyszko** prezes Stowarzyszenia Form Recyklingu Samochodów, **Michał Durkiewski** zastępca prezesa Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej, **Andrzej Kolasa** zastępca dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, **Robert Karpiński** kierownik Pracowni Diagnostyki Samochodowej w Instytucie Transportu Samochodowego, **Janusz Woźniak** wiceprezydent Konfederacji Pracodawców Lewiatan i przewodniczący Związku Zawodowego Pracodawców Motoryzacji, **Marek Dyżakowski** przewodniczący Sekcji Krajowej Forum Związków Zawodowych, **Kazimierz Zbylut** Prezes Zarządu Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Mirosław Wiśniewski**, **Michał Baranowski** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Otwieram posiedzenie Komisji. Witam zaproszonych gości, przedstawicieli rządu, legislatorów, panie i panów posłów. Proszę państwa, w porządku dziennym mamy trzy punkty. W pierwszym będziemy omawiać pierwsze czytanie komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 1376). Projekt będzie uzasadniał wiceprzewodniczący Komisji „Przyjazne Państwo” pan poseł Wiesław Woda. W drugim punkcie pierwsze czytanie także komisyjnego projektu ustawy (druk 1414), który będzie rekomendował również poseł Woda. W trzecim punkcie pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 1540), który będzie uzasadniał minister infrastruktury. Czy panie i panowie posłowie zgłaszają uwagi do porządku dziennego? Nie. Zatwierdziliśmy porządek dzienny. Przystępujemy do jego realizacji. Bardzo proszę, zaczynamy pracę nad drukiem 1376, oddaję głos przedstawicielowi Komisji „Przyjazne Państwo”, panu posłowi Wiesławowi Wodzie.

Poseł Wiesław Woda (PSL) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie. Z upoważnienia Komisji „Przyjazne Państwo” mam zaszczyt przedstawić projekt zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Pierwotnie miał to zrobić poseł Paweł Poncyłjusz. Ale jak wiadomo, abdykował z pracy w tej Komisji... Nie chciałbym przeszkadzać panom posłom, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Panie i panowie posłowie, przywołuję do porządku. Bardzo proszę, pan poseł Wiesław Woda.

Poseł Wiesław Woda (PSL) – spoza składu Komisji:

Zostałem upoważniony do reprezentowania Komisji „Przyjazne Państwo”. Celem ustawy jest umożliwienie ponownego zarejestrowania pojazdu, który został wyrejestrowany, gdyż jego właściciel wyjeżdżał do Anglii czy innych krajów. Po powrocie do kraju chciałby ponownie zarejestrować auto, ale nie ma takich możliwości. Proponujemy zatem, aby w ustawie z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w art. 79 w ust. 4 w pkt 4 zastąpić kropkę średnikiem i dodać pkt 5 w brzmieniu: „5) wyrejestrowanego w celu rejestracji w innym państwie.” Jeżeli Wysoka Komisja sobie życzy, bo przecież nikt z nas nie zna kodeksu na pamięć, to mogę przytoczyć przepis, do którego nawiązuje ta zmiana. Artykuł ten wyszczególnia okoliczności, w których można zarejestrować pojazd i nasz nowy przepis uzupełnia tę listę. W imieniu Komisji „Przyjazne Państwo” wnoszę o przyjazne przyjęcie tego projektu.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, ze względu na racjonalność legislacyjną, ale także koszty, proponujemy, aby było jedno sprawozdanie, obejmujące oba projekty. Moim zdaniem jest to regulaminowo możliwe, bo projekty dotyczą tej samej ustawy. Otwieram dyskusję. Czy są pytania do uzasadnienia projektu? Bardzo proszę, pan poseł Mężydło.

Poseł Antoni Mężydło (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, moje pytanie nie dotyczy bezpośrednio tego projektu, ale skoro jest tutaj przedstawiciel Komisji „Przyjazne Państwo” i poruszamy tematykę związaną z rejestracją pojazdów, to muszę zasygnalizować jeden problem. Nie potrafiłem sobie z nim poradzić normalną drogą prawną i również osoby poszkodowane, które przychodziły do mnie z prośbą o interwencję, były bezradne. Opowiem, na czym to polegało. Właściciele mieli pojazd, który oczywiście był zarejestrowany. W pewnym momencie ustanowiliśmy takie prawo, że aby wyrejestrować dany pojazd, trzeba go zlikwidować. Ci państwo mieli starego stara – to było w okresie przejściowym, kiedy te przepisy powszechnie jeszcze nie były znane, ale zaczynały obowiązywać – który był już tak zdezelowany, że w końcu sprzedali go obwoźnemu złomiarzowi, żeby go wywiózł na złom. I oni mają teraz ogromny problem. Od wielu lat otrzymują pisma z żądaniem płacenia podatków, bo nie potrafią tego samochodu wyrejestrować. Urzędnicy też boją się podjąć jakąś decyzję, gdyż sami kiedyś zaniedbali sprawę. Wprawdzie odesłali do urzędu pismo o wyrejestrowanie wraz z dowodem rejestracyjnym, ale ten pojazd nadal figuruje na nazwisko właścicieli i urząd we Włocławku cały czas domaga się od nich płacenia tego podatku. Bo faktycznie ten pojazd nie został wyrejestrowany.

Na dzisiejszym posiedzeniu omawiamy problem powtórnej rejestracji, warto jednak uświadomić, że istnieje też problem absurdów prawnych z tego okresu przejściowego, kiedy właściciel nie miał jeszcze pełnej świadomości, że aby wyrejestrować auto, musi je oddać do utylizacji, czyli do zakładu, który zbiera stare samochody. Właściciele tego stara, którzy od sześciu lat starają się zakończyć tę sprawę, doszli właściwie do krytycznego stanu psychicznego. Kwota zaległości sięga już kilkudziesięciu tysięcy, a to było małe przedsiębiorstwo, które zajmowało się produkcją tartaczną. Star dowoził towar odbiorcom. W końcu jednak i odbiorców zabrakło, i star się zużył. Może pan poseł sprawozdawca czy wnioskodawca coś mi doradzi? A jeśli nie, to może ktoś z rządu czy ministerstwa, kto jest dziś obecny, powiedziałby, jak ten problem rozwiązać? Bo żaden prawnik ani też poseł – ci właściciele kołędowali chyba po wszystkich posłach – nie potrafił im odpowiedzieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Panie pośle, proszę wykorzystać regulaminową formę zapytania poselskiego kierowanego na ręce Ministra Infrastruktury via Marszałek Sejmu.

Posel Antoni Mężydło (PO):

Panie pośle, wszyscy wiemy, jak są formułowane odpowiedzi na zapytania poselskie. Inni posłowie też interweniowali w tej sprawie i zawsze słyszeli w odpowiedzi okrągłe zdania i wyliczankę przepisów.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Panie pośle, jest pan doświadczonym parlamentarzystą, jak znaczna część nas, i doskonale pan wie, że na tym poziomie ogólności, na jakim przedstawił pan sprawę, trudno oczekiwać od posła Wody albo od przedstawicieli rządu podania ścieżki do rozwiązania problemu, bo trzeba pewnie prześledzić kilka ustaw, podjąć decyzje administracyjne. Pan poseł się zgłasza, bardzo proszę.

Posel Jacek Krupa (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. W świetle tego proponowanego zapisu należy się domyślać, że powstanie nowa kategoria rejestrowania i jakiś nowy dokument. Co się będzie działo dalej? Czy warunkiem powtórnej rejestracji, po powrocie z zagranicy, będzie udowodnienie faktu rejestracji tego samochodu za granicą? Co będzie z samochodem, który został wyrejestrowany w celu rejestracji za granicą, ale nie został zarejestrowany za granicą z różnych powodów? Czy będzie go można powtórnie zarejestrować w Polsce? Czy powstaną jakieś specjalne procedury administracyjne w celu realizacji tego nowego przepisu?

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Dziękuję bardzo. Zanim usłyszymy odpowiedź, poznajmy stanowisko rządu wobec projektu przedstawionego przez pana posła Wodę. A gdyby przy okazji pan dyrektor mógł się odnieść do uwag pana posła Mężydły i pana posła Krupy, to byłibyśmy bardzo wdzięczni.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeżeli chodzi o projekt zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym w art. 79 ust. 4 i dodanie punktu 5, to uzasadnienie, jakie przedstawił pan poseł Wojewoda, w pełni popieramy. Rząd w swoich planach również to brał pod uwagę, co widać w rządowym projekcie ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu, który przechodzi pełną ścieżkę procedury legislacyjnej. Popieramy to rozwiązanie jako główny kierunek. Sugerowalibyśmy jednak trochę inny zapis, żeby był bliższy obecnemu brzmieniu art. 79 ust. 4. Rządowa propozycja jest obecnie w uzgodnieniach międzyresortowych. W naszej ocenie punkt pierwszy powinien brzmieć „wywiezionego lub zbytego za granicą w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3”, ponieważ ust. 1 pkt 3 to jest przesłanka do wyrejestrowania tego pojazdu. Jeżeli pojazd zostanie wyrejestrowany na podstawie tej przesłanki, to po powrocie do kraju będzie możliwość powtórnego zarejestrowania. Dlatego chcielibyśmy to powiązać bezpośrednio z ust. 1 pkt 3. Takie jest stanowisko rządu w sprawie projektu ustawy.

A co w sytuacji, na którą zwrócił uwagę pan Krupa? Ktoś wyrejestrował samochód w celu zarejestrowania w innym państwie Unii, ale tego nie zrobił i prosi o ponowne zarejestrowanie w kraju? Przesłanka o wyrejestrowaniu, jeżeli popatrzymy na ust. 1 pkt 3, mówi o wywozie z kraju. Ale nie mówi, że pojazd musi tam być obowiązkowo zarejestrowany. Wystarczy, że został tam na przykład zyty, bo mógł być przedmiotem dalszego obrotu albo nawet demontażu czy kasacji. Uważam, że w rejestracji samochodu po powrocie do kraju nie powinien być przeszkodą fakt, że właściciel na przykład nie zdążył zarejestrować pojazdu na granicą.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Czy pan poseł Woda chce coś wnieść w pierwszym czytaniu? Proszę.

Posel Wiesław Woda (PSL) – spoza składu Komisji:

Trudno mi w tej chwili się ustosunkować do pytania pana posła Mężydły, dlatego że nie wiąże się ono wprost z projektem zmiany ustawy. Proszę darować, panie przewodniczący, że przytoczę fragment tego przepisu: „Pojazd wyrejestrowany nie podlega powtórnego

rejestracji, z wyjątkiem pojazdu – 1) odzyskanego po kradzieży, 2) zabytkowego, 3) mającego co najmniej 24 lata, 4) ciągnika z przyczepą i przyczepy rolniczej”. I tu następuje ustęp 5, o którym mówi projekt z druku nr 1376. I tak jak pan dyrektor powiedział, nie ma tutaj wymogu, że pojazd wywieziony w celu rejestracji musi tam zostać zarejestrowany. Są kraje, w których jest wymóg natychmiastowej rejestracji, i są również kraje, gdzie takiego wymogu się nie stawia.

Jeśli idzie o zmianę brzmienia tego ustępu, to prosiłbym, aby ewentualnie wypowiedzieli się legislatorzy, dlatego że wypowiedź pana ministra, którą tylko przez moment słyszałem, nie pozwala na jednoznaczne ustosunkowanie się. Uważam, że projekt przedstawiony przez Komisję wypełnia również znamiona osoby, która opuściła kraj, zabrała z sobą samochód, wraca nim i ponownie chce go zarejestrować. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Dziękuję. Czy ktoś z państwa jeszcze w pierwszym czytaniu chce zabrać głos? Jeśli nie, to przejdziemy do pracy nad projektem i wtedy już szczegółowo będziemy omawiać proponowane zapisy. Pan poseł Mężydło i pan poseł Wojtkiewicz.

Poseł Antoni Mężydło (PO):

Chcę powiedzieć, że omawiany przeze mnie przypadek nie był zupełnie jednostkowy, bo koledzy mówią, że też zetknęli się z podobnymi historiami. Ja zasygnalizowałem pewne absurdalności prawne. Jeżeli całą historię przedstawię w piśmie do Ministerstwa Infrastruktury, czy otrzymam informację, jak konkretnie postąpić? Czy to jest może nierozwiązywalny problem, bo mamy takie, a nie inne regulacje prawne? Czy dla Komisji „Przyjazne Państwo”, która walczy przeciw z absurdami, jest to kłopot nie do pokonania? Czy to jest problem, który można rozwiązać?

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Andrzej Bogdanowicz:

Dróg postępowania w tej sprawie jest kilka. Decyzję będzie podejmował starosta jako organ rejestrujący. Minister nie ma wpływu na tę decyzję i nie może też udzielić staroście wytycznych w tej sprawie. Należy jednak pamiętać, że przede wszystkim wymienione osoby nie dochowały ustawowego obowiązku zgłoszenia tego faktu przed 1998 r., na co miały 30 dni. A po 1998 r. miały już obowiązek przekazać pojazd do uprawnionego punktu złomu, tak się to wtedy nazywało. Obecnie jedną z możliwych dróg – bo oczywiście nie chciałbym otwierać dyskusji – jest wyrejestrowanie tego pojazdu w trybie art. 79 ust. 1 pkt 5, udokumentowane trwałą i zupełną utratą pojazdu. Właściciele pojazdów nie chcą jednak korzystać z tej ścieżki, ponieważ pociąga to za sobą obowiązek wniesienia opłaty ekologicznej. Ten przepis wprowadzono, żeby nie prowokować upowszechnienia się sytuacji utracenia pojazdu. Opłata wynosi co najmniej kilkaset złotych od pojazdu i po jej wniesieniu nie ma przeszkód, żeby organ wyrejestrował pojazd.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Pan poseł Wojtkiewicz, bardzo proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Kiedy byłem starostą, spotkałem się z przypadkami, o których mówił pan poseł Mężydło. Ale zdarzały się i takie sytuacje: dziadek jeździł na motorze, potem nie miał na to ochoty i motor wyrejestrował. Kiedy wnuczek dorósł, przyszedł do dziadka i mówi – Dziadek, daj motor, będę jeździł. – Ale ja go wyrejestrowałem. – To go zarejestrujemy – wnuczek na to. Niestety, okazuje się, że nie można. Czy nie można tego przepisu zmienić? Bo motor jest sprawny, wszystkie badania przeszedł pozytywnie, ale zarejestrować go nie można. Kopali mnie ze wszystkich stron po kostce, a ja byłem bezradny.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Proszę państwa, zakończyliśmy pierwsze czytanie. Czy jest wniosek o wysłuchanie publiczne? Stwierdzam, że nikt takiego wniosku nie zgłaszał. Przechodzimy do procedowania nad projektem. Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Mirosław Wiśniewski:

Panie przewodniczący, w związku z tym, że projekt z druku nr 1376 reguluje i zawiera te same przepisy, które znajdują się w druku nr 1304, oraz w związku z tym, że ma być rozpatrywany również druk nr 1540 zawierający przepisy prawa o ruchu drogowym, proponuję, żeby wyrazić dyspozycję dla podkomisji stałej, żeby przedstawiła łączne sprawozdanie. Bo mamy teraz już cztery druki, cztery projekty, które regulują tę samą materię. Jeśli podkomisja rozpatrzy je łącznie, otrzymamy jedno sprawozdanie.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Proszę państwa, myślę, że to jest bardzo racjonalne, tym bardziej że z projektem rządowym łączy się pewien kłopot. Projekt realizuje decyzję ETS, a de facto sprowadza się do tego, że tracimy kontrolę nad pojazdami, które na podstawie rejestracji i stosownych dokumentów wydanych poza granicami kraju wchodzą w polską przestrzeń. Wiemy, że w ostatnich latach rocznie wjeżdża do Polski milion używanych samochodów. Pojawia się więc kwestia pracy w międzynarodowym podziale pracy, wydolności stacji diagnostycznych. Warto się zastanowić, jakie wprowadzić rozwiązania. W związku z tym odbieram sugestię Biura Legislacyjnego w następujący sposób: odbędziemy pierwsze czytanie wszystkich przedłożeń, po czym skierujemy pismo do podkomisji stałej posła Żmijana, żeby wypracowała jedno sprawozdanie, wtedy te trzy kwestie zostaną rozwiązane. Jeszcze raz przedstawiciel Biura Legislacyjnego.

Legislator Mirosław Wiśniewski:

Zgodnie z nowelizacją regulaminu Komisja musi wydać wyraźną dyspozycję o łącznym sprawozdaniu.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

W związku z tym wnoszę o przekazanie do podkomisji stałej do spraw transportu drogowego pana posła Żmijana dyspozycji o łącznym sprawozdaniu omawianych dziś projektów ustawy. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjęła wniosek. Sprzeciwu nie słyszę.

Przechodzimy do punktu drugiego – pierwszego czytania komisijnego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 1414). Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Wiesław Woda (PSL) – spoza składu Komisji:

Szanowni państwo, podobnie jak w poprzednim projekcie, również i w tym nastąpiła zmiana posła upoważnionego do reprezentowania Komisji „Przyjazne Państwo”. Projekt dotyczy rejestracji pojazdów, ale nieco innych. Ma na celu umożliwienie zarejestrowania pojazdów zabytkowych, historycznych, nabytych w punktach zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji lub stacji demontażu pojazdów, wypełnienie istniejącej obecnie luki prawnej i rzeczywistej, jeśli idzie o ochronę tych pojazdów, zniesienie wymogu okazania dowodu rejestracyjnego przy rejestracji tych pojazdów. Tu jeszcze jeden przepis się kłania. Mianowicie, często właściciel nie może okazać dowodu rejestracyjnego i trudno czasem dochodzić, czyją własnością był samochód, bo trzeba przestrzegać ustawy o ochronie danych osobowych. Reasumując, Komisja „Przyjazne Państwo” proponuje, aby w art. 72 w ust. 2 po pkt 6 dodać pkt 7 i pkt 8 w brzmieniu, jak w druku. Jeśli Komisja sobie życzy, abym przypomniał pełne brzmienie cytowanego artykułu, to jestem na to przygotowany. Ale tak jak powiedziałem – dotyczy to pojazdów zabytkowych, historycznych, nabytych często na złomowisku czy też od innych osób w sytuacji, kiedy zbywca tych przedmiotów nie dysponuje dowodem rejestracyjnym, choćby nawet nieważnym. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa chce zadać pytanie na tym etapie procedowania? Nie. Poproszę w takim razie o stanowisko rządu.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chcę zauważyć, że 15 października 2008 r. została przyjęta jedna ze zmian do ustawy – Prawo o ruchu drogowym także z przedłożenia

Nadzwyczajnej Komisji „Przyjazne Państwo”. Ustawa jest już ogłoszona w Dzienniku Ustaw nr 220 poz. 1410. Na jej mocy pojazdy zabytkowe w przypadku ponownej rejestracji zostały zwolnione z obowiązku przedkładania dowodu rejestracyjnego. W przypadku pojazdów unikatowych ta propozycja również znajduje uzasadnienie. Dlaczego? Jeżeli te pojazdy zostały wyrejestrowane i trafiły do punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu, to był to skutek decyzji właściciela, który złożył wniosek o wyrejestrowanie auta i dowód rejestracyjny złożył w organie rejestrującym, czyli potencjalny nabywca nigdy już nie zdobędzie tego dowodu. Sprawa druga, jeżeli pojazd trafił do punktu, a właściciel nie złożył wniosku o wyrejestrowanie, to istnieje taka możliwość prawna, że urząd wyrejestrował z urzędu ten pojazd i wezwał właściciela do oddania dowodu i najprawdopodobniej ten dowód też trafił do urzędu. Najprawdopodobniej – dlatego zasadne jest, żeby nowych właścicieli pojazdów zwolnić z posiadania czy z przedłożenia dowodu rejestracyjnego do rejestracji. Chcę państwu zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt sprawy, która jest w tle – recykling pojazdów. Nie tak dawno Sejm przyjął ustawę, wykonując odpowiednią dyrektywę, o recyklingu pojazdów, która nakłada prawa i obowiązki na właściciela, łącznie z sankcją karną. Jeżeli chce wyrejestrować pojazd, to musi go oddać do punktu zbierania pojazdów lub do stacji demontażu. Jeżeli pojazd tam trafi, to zasadniczo powinniśmy myśleć, że już nigdy nie będzie użytkowany. Proszę, żeby panowie wzięli to pod uwagę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam państwa za spóźnienie. W senackiej Komisji Gospodarki byłem odpytywany z ustawy w zakresie lotnisk użytku publicznego. Proszę pana o przedstawienie się.

Prezes Stowarzyszenia Form Recyklingu Samochodów Adam Małyszko:

Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie. Nazywam się Adam Małyszko, jestem prezesem Stowarzyszenia Form Recyklingu Samochodów. Reprezentujemy punkty przyjęć stacji demontażu, właśnie tych, które demontują pojazdy. Tu zostały pomyłone pewne pojęcia. My nie dysponujemy pojazdami zabytkowymi. Trafiają do nas wyłącznie odpady i zgodnie z ustawą o odpadach, nie mamy prawa przekazać takiego pojazdu komuś z zewnątrz. Możemy przekazać jedynie części do ponownego użycia lub odpady do odpowiednich firm, które posiadają stosowne zezwolenie. Z chwilą wystawienia zaświadczenia o demontażu pojazd jest już odpadem. Nie dopuszczajcie do rejestracji odpadów, bo to będzie znaczyć, że państwo nakłaniają nas do popełnienia wykroczenia, jeśli nie przestępstwa. Mamy do czynienia z odpadem niebezpiecznym i pod rygorem kary nie mamy prawa przekazać go w inne miejsce niż do zakładu, który się zajmuje dalszym recyklingiem. Możemy jedynie przekazać części, na przykład rozrusznik, silnik itp. Przepis, który państwo proponują, absolutnie nie ma prawa bytu, ponieważ – jeszcze raz powtórzę – nie mamy prawa ze stacji demontażu lub z punktu przyjęć przekazać pojazdu w inne miejsce. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę.

Przewodniczący Sekcji Krajowej Forum Związków Zawodowych Marek Dyżakowski:

Moje nazwisko Marek Dyżakowski, Forum Związków Zawodowych. Całkowicie się zgadzam z moim przedmówcą. Dodatkowo jeszcze mam pytanie – jak się odróżnia pojazd unikatowy od zabytkowego? Na czym to ma polegać? Czy to ma służyć temu, żebyśmy z zagranicy ściągali jakieś złomy?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Kto z państwa chce jeszcze zabrać głos? Bardzo proszę, pan poseł Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

W wyjaśnieniach pana ministra była taka informacja, że dowód rejestracyjny każdorazowo musi być zdawany do organu rejestrowego. Jeśli tylko w tym tkwi szkopuł, to może warto zastosować praktykę, nieoderwaną od przepisów prawa, która jest stosowana w przypadku paszportów? Paszporty są celowo uszkodzane przez urzędy, ale wraca-

ją do rąk posiadaczy. Myślę, że podobnie można podejść do kwestii dowodów rejestracyjnych. Pan minister pozwoli jednak, że sam będę o tym decydował. Nie kwestionuję tego, co pan powiedział, chociaż też jestem zwolennikiem, żeby nie ograniczać swobód i wolności obywatelskich, ważne tylko, żeby te swobody nie prowadziły do masowych patologii i pogorszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ale takie zerojedynkowe rozwiązania nie zawsze sprawdzają się w praktyce. Rozumiem interes gospodarczy, jednak nie zawsze musi być on najważniejszy. To była moja wątpliwość w stosunku do wypowiedzi pana ministra. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę kolejnego mówcę.

Przewodniczący Związku Zawodowego Pracodawców Motoryzacji Janusz Woźniak:

Janusz Woźniak, przewodniczący Związku Zawodowego Pracodawców Motoryzacji, wiceprezydent Konfederacji Pracodawców Lewiatan. Panie przewodniczący, dokładnie przeczytałem uzasadnienie projektu ustawy. Pan dyrektor z ministerstwa stwierdził, że ten projekt jest bezprzedmiotowy, ponieważ sprawa pojazdów zabytkowych została już uregulowana wcześniejszą ustawą. Myślę, że w tej sytuacji nie ma nad czym dyskutować. A obecne przepisy umożliwiają powtórny rejestrację samochodów zabytkowych, jeżeli zostanie spełniona odpowiednia procedura. Moje środowisko jest naprawdę zdziwione akurat tymi propozycjami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Kto z państwa chciał jeszcze zabrać głos?

Prezes Zarządu Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji Małgorzata Kaniewska:

Małgorzata Kaniewska, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji. Jest to organizacja, która zrzesza 240 urzędów w kraju. Jestem prezesem tego stowarzyszenia. Muszę powiedzieć, że już pierwsze zdanie w uzasadnieniu bardzo dziwi nasze środowisko. Jeżeli zmiany mają na celu umożliwienie zarejestrowania pojazdów nabytych między innymi w punkcie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji lub ze stacji demontażu i oczekuje się, że wobec tych pojazdów odstąpi się od wymagania dowodów rejestracyjnych potrzebnych do ponownego zarejestrowania czy w ogóle zarejestrowania, bez badania ich przeszłości – to mówimy „nie”. Pojazdy tego rodzaju są przyczyną bardzo długich i kończących się niekorzystnie dla strony postępowań administracyjnych, właśnie z uwagi na brak udokumentowania. Dla tych pojazdów nie zapalałabym zielonego światła, ponieważ uczestniczą one również w ruchu drogowym i stanowią bezpośrednie zagrożenie, tym bardziej jeśli te dokumenty mają być takie, jak państwo sugerują. Nasze stowarzyszenie jest przeciwko temu przepisowi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Michał Wojtkiewicz.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Pozwolę sobie jeszcze na taką dygresję. Po drogach powinny się poruszać pojazdy, które przeszły badania techniczne. A jeżeli pojawiają się na nich jakieś „dezele”, to proszę swoje pretensje i uwagi kierować wyłącznie do stacji diagnostycznych, że dopuściły taki pojazd do ruchu. Tak że nie wmawiajmy tu sobie niepotrzebnych rzeczy.

Bardzo mi się podobało wystąpienie pana w sprawie złomowiska, bo rzeczywiście nie ma co przywracać tych gruchotów do życia.

A trzecia sprawa, to nie po raz pierwszy już przewodniczący „Przyjaznego Państwa” daje lapsusy do obróbki. Poprzednio do naszej Komisji trafił dokument mówiący o udostępnieniu danych osobowych, teraz znów otrzymaliśmy przepis, który nie jest już potrzebny. Panie przewodniczący i panie pośle sprawozdawco, proszę ewentualnie to odrzucić, bo po prostu nie ma sensu nad tym procedować.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za wszystkie opinie i uwagi. Jest to właściwe forum do takich dyskusji, niemniej, panie pośle Wojtkiewicz, chcę zwrócić uwagę, że Sejm uchwalił już 36 ustaw zaproponowanych przez „Przyjazne Państwo”, ponad 50 kolejnych jest w trakcie procedowania w Sejmie, zatem kontestowanie pracy Komisji „Przyjazne Państwo”, delikatnie rzecz ujmując, nie jest właściwe. Ale bardzo dziękuję za głos w dyskusji. Czy jeszcze ktoś z państwa chce się wypowiedzieć? Bardzo proszę, przedstawiciel wnioskodawców, pan poseł Woda.

Poseł Wiesław Woda (PSL) – spoza składu Komisji:

Nawiązując do wypowiedzi przedstawiciela rządu, który informuje, że sprawa stała się nieaktualna, bo 15 października Sejm przyjął ustawę, proszę zwrócić uwagę na datę druku. To jest 2 października 2008 r. A więc Komisja pracowała wcześniej, jeszcze przed uchwaleniem przez Sejm ustawy. Tej uwagi nie mogę więc przyjąć. Ale oczywiście, potrzebna jest większa koordynacja prac komisji.

Chcę zdecydowanie krytycznie odnieść się do wypowiedzi pana posła Wojtkiewicza, że Komisja „Przyjazne Państwo” daje takie lapsusy. Panie pośle, a co stało na przeszkodzie, żeby Komisja Infrastruktury, na pański wniosek, z własnej inicjatywy przygotowała stosowną zmianę ustawy? Przecież Komisji przysługuje prawo inicjatywy ustawodawczej. Wobec tego kwitowanie jednym zdaniem pracy Komisji „Przyjazne Państwo” jest niestosowną wypowiedzią.

Skoro sprawa stała się bezprzedmiotowa, trudno odnosić się do wszystkich szczegółowych pytań. Szanowni państwo, do dzisiaj jeszcze można znaleźć w garażach albo pod plandeką samochody, o których właściciel zapomniał, a które mają niejednokrotnie wartość historyczną.

Wyjaśniam, że pojazd zabytkowy jest to pojazd, który został uwidoczniony w rejestrze zabytków i wydano nań stosowny dokument. A jeśli ma 40 czy 50 lat, jest w przyzwoitym stanie, to można go uznać za pojazd, który ma pewną wartość historyczną. Kilka dni temu widziałem fiata 125p w znakomitym stanie, pochodzącym z pierwszej serii fiatów 125p. Nie jest zabytkiem, ale ma jednak pewne wartości historyczne, które są do odróżnienia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan dyrektor, proszę.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Andrzej Bogdanowicz:

Pan poseł Litwiński pytał, czy nie można rozważyć możliwości zwrotu dowodu rejestracyjnego po wyrejestrowaniu pojazdu. Oczywiście nie jest to materiają tej ustawy ani tego projektu. Było to jednak przedmiotem paru interpelacji poselskich, przynajmniej w trakcie mojej kariery w ministerstwie. Powiem, że dotychczas zawsze zajmowaliśmy stanowisko negatywne. Jednak dla bezpieczeństwa systemu rejestracji, dla bezpieczeństwa obrotu pojazdami lepiej jest, jeżeli ten dokument po wyrejestrowaniu pojazdu zostanie zarchiwizowany w organie rejestrującym. A jeżeli będzie potrzebny odpis czy zaświadczenie, zawsze można przyjść do urzędu. To nie jest nadmierna ostrożność. Obawiamy się, że nawet dowody unieważniane w wymyślny sposób mogą być podrabiane, fałszowane, przywracane do obiegu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Wojtkiewicz.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Pan poseł Woda chciał mi dokuczyć, ale ja nie będę dokuczać, tylko wymienię jeszcze trzeci lapsus. Według proponowanego prawa budowlanego elektrownię atomową będzie można budować na zgłoszenie. To jest następny ewenement i osiągnięcie Komisji „Przyjazne Państwo”. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie pośle, z całą mocą stwierdzam, że tą wypowiedzią wprowadza pan w błąd Wysoką Komisję i gości. Proszę, pan poseł Woda.

Poseł Wiesław Woda (PSL) – spoza składu Komisji:

Przepraszam, że jeszcze raz zabieram głos. Mam przed sobą Kodeks drogowy z 2009 r. Nie ma w nim zapisu, o którym mówił pan dyrektor. Dlatego trudno jest niekiedy się posługiwać tego typu publikacjami. A panu posłowi Wojtkiewiczowi nie miałem zamiaru dokuczyć, tylko odpowiedziałem adekwatnie do postawionego zarzutu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Zamykam dyskusję. Przepraszam, jeszcze pan poseł Krupa.

Poseł Jacek Krupa (PO):

Chciałbym otrzymać od pana dyrektora konkretną odpowiedź – czy ta propozycja jest bezprzedmiotowa, a jeżeli nie, to w której części można rozważać jej uchwalenie?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie dyrektorze, zechce pan się odnieść do tego pytania? Odpowiedź wprawdzie już częściowo znamy – padł wniosek, żeby wszystkie projekty ustawy skierować do stałej podkomisji ds. transportu. Jest to jak najbardziej zasadne, bo rzeczywiście trzeba się uważnie pochylić nad tymi projektami. Mam nadzieję, że tak się stanie. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Jeżeli popatrzymy na ten projekt, który omawiamy, to pojazdy przywoływane w art. 79 ust. 4 pkt 2 są pojazdami zabytkowymi, a przywoływane w pkt 3 są pojazdami unikatowymi. W obu proponowanych przepisach, w nowych punktach 7 i 8, pojazd zabytkowy jest wymieniony jako pojazd, który w wypadku rejestracji – bo art. 72 mówi o dokumentach wymaganych do rejestracji – ma być zwolniony z przedłożenia dowodu rejestracyjnego. A ustawa z 15 października, która została ogłoszona w Dzienniku Ustaw, jak mówiłem, generalnie zwalnia pojazdy zabytkowe z przedłożenia do rejestracji dowodu rejestracyjnego, jeżeli właściciel pojazdu złoży oświadczenie, że takiego dowodu nie posiada.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, zamykam dyskusję nad tym projektem. Stwierdzam, że zakończyliśmy pierwsze czytanie projektu ustawy – Prawo o ruchu drogowym z druku nr 1414. Padł wniosek o skierowanie projektu do stałej podkomisji ds. transportu drogowego i dróg. Czy jest sprzeciw? Nie widzę. Stwierdzam, że skierowaliśmy projekt do dalszego procedowania w stałej podkomisji.

Przystępujemy do realizacji punktu trzeciego dzisiejszego posiedzenia. Oddaję głos przedstawicielowi wnioskodawcy. W imieniu ministra infrastruktury głos zabierze pani minister.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowne panie, szanowni panowie. Przedłożony Wysokiej Komisji projekt zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym przygotowany przez rząd stanowi wykonanie wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-170/07 Komisja Europejska przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej w związku z uznanym przez ETS naruszeniem przez Polskę art. 28 Traktatu Wspólnoty Europejskiej. Art. 28 Traktatu mówi, że ograniczenia ilościowe w przywozie oraz wszelkie ilości o skutku równoważnym są zakazane między państwami członkowskimi. Europejski Trybunał Sprawiedliwości uznał, że Polska, wprowadzając wymóg obowiązkowego badania technicznego wszystkich używanych pojazdów sprowadzanych z zagranicy, zarejestrowanych uprzednio w innych państwach członkowskich przed ich rejestracją na terenie naszego kraju, uchybiła zobowiązaniom, które wynikają z cytowanego przepisu art. 28.

Celem projektu omawianej ustawy jest likwidacja obowiązku pierwszego badania technicznego wszystkich pojazdów sprowadzonych z zagranicy, wprowadzenie zasady uznawania na potrzeby rejestracji pojazdu w Polsce badań technicznych wykonanych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, ustalenie nowego podziału badań technicznych, wprowadzenie obowiązku wykonania badania identyfikacyjnego pojazdu,

jeżeli w przedstawionych do rejestracji dokumentach nie ma wszystkich danych niezbędnych do rejestracji w Polsce, i ustalenie zmienionych zakresów badań technicznych wykonywanych przez poszczególne rodzaje stacji kontroli pojazdów.

Zgodnie z propozycją zmiany ustawy wszystkie pojazdy będą podlegały okresowym badaniom technicznym. Pojazd zarejestrowany w innym państwie członkowskim sprowadzony na teren Rzeczypospolitej Polskiej, w którego dowodzie rejestracyjnym lub innym równoważnym dokumencie wydanym przez właściwy organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej będzie zawarta informacja o wykonanym badaniu technicznym i jego terminie ważności, to badanie to na potrzeby rejestracji w Polsce będzie równoważne naszemu badaniu okresowemu, a pojazd nie będzie podlegał obowiązkowi pierwszego badania technicznego na terenie naszego kraju.

Ten nowy zapis zawiera szczegółowe przypadki wyłączenia z obowiązku wykonania po raz pierwszy okresowego badania technicznego w zależności od stanu prawnego i stanu faktycznego sprowadzanego pojazdu. Ustawa wprowadza nowe brzmienie art. 72, który dotyczy dokumentów, jakie przedkłada się do rejestracji pojazdu. Zgodnie z propozycją rządową rejestracji dokonywać się będzie między innymi na podstawie zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego, jeżeli takie badanie jest wymagane, oraz jako wykonanie wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, na podstawie dowodu rejestracyjnego pojazdu lub innego dokumentu wydanego przez właściwy organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Dokumenty te mają potwierdzać wykonanie badania technicznego na terenie innego państwa członkowskiego i oczywiście jego termin ważności.

Zaproponowana w naszym projekcie zmiana rodzajów badań technicznych, wynikająca z likwidacji pierwszego badania technicznego, wymusza zmiany zakresów badań wykonywanych przez poszczególne stacje kontroli pojazdów. Dlatego projekt ustawy określa docelowy zakres badań technicznych przeprowadzanych przez okręgowe i podstawowe stacje kontroli pojazdów. W ustawie proponuje się, żeby podstawowe stacje kontroli wykonywały generalnie badania pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, a okręgowe stacje kontroli badania techniczne wszystkich pojazdów bez względu na rodzaj i przeznaczenie oraz dopuszczalną masę całkowitą. Propozycja jest zgodna z oczekiwaniami partnerów społecznych, reprezentujących przedsiębiorców, prowadzących stacje kontroli pojazdów, oraz uwzględnia wcześniej zgłaszane postulaty rozszerzenia zakresu badań podstawowej stacji kontroli pojazdów o badania pojazdów przystosowanych do zasilania gazem.

Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, mając na uwadze rangę spraw regulowanych w tej propozycji ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w szczególności potrzebę wykonania wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, bardzo proszę o pilne jej procedowanie i przychylenie się do propozycji rządowej, aby przepisy mogły jak najszybciej wejść w życie i ten stan niezgodności polskiego prawa jak najprędzej usunąć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, pani minister. Przechodzimy do debaty w sprawie ogólnych zasad projektu oraz do pytań posłów i odpowiedzi wnioskodawcy. Bardzo proszę o zgłaszanie się do dyskusji. Proszę o przedstawianie się.

Wiceprezydent Konfederacji Pracodawców Lewiatan, przewodniczący Związku Zawodowego Pracodawców Motoryzacji Janusz Woźniak:

Dziękuję, pani przewodniczący. Jeszcze raz się przypomnę: Janusz Woźniak, przewodniczący Związku Zawodowego Pracodawców Motoryzacji, wiceprezydent Konfederacji Pracodawców Lewiatan. Powiem szczerze, że jestem bardzo zdziwiony tym, co pani minister tu przedstawiła. Od wielu lat środowisko motoryzacyjne domaga się od Ministerstwa Infrastruktury zaostrzenia badań technicznych samochodów importowanych z zagranicy. Niestety, nasze prośby były pomijane milczeniem, a dzisiaj projekt, który jest prezentowany na Komisji, nie tylko nie zaostrza tych badań, ale proponuje całkowite zaniechanie badań samochodów importowanych z krajów Unii. Dzięki tym propozycjom, pani minister, możliwe będzie automatyczne rejestrowanie aut po wypadkach lub

uszkodzonych, jeżdżących lub niejeżdżących i dopuszczenie ich do ruchu przynajmniej do czasu następnego badania technicznego.

Jak państwo wiedzą, w ubiegłym roku wpłynęło do Polski ponad milion używanych samochodów osobowych. Prawie połowa z nich to auta nienadające się do jazdy, które muszą być naprawiane, co stwierdzają stacje kontroli pojazdów. Wprowadzając te przepisy, spowodujemy napływ nie miliona, ale kilku milionów rocznie samochodów używanych, bo ten złom z krajów Unii Europejskiej gdzieś musi być skierowany.

Wiemy o tym, że w Niemczech nabywcy nowych aut, którzy zdadzą stary samochód, będą otrzymywali 2300 euro, we Francji 1200 euro. A pani minister proponuje, żeby bardzo szybko wprowadzić te przepisy, aby ta fala używanych samochodów, ten złom jak najprędzej wpłynął do Polski.

Pani minister sięga po argument, że Trybunał Europejski nakazał nam wprowadzenie takich przepisów. Gdyby pani minister, czy pracownicy pani minister dokładnie przeczytali interpretację Komisji Europejskiej w sprawie procedur rejestracji pojazdów silnikowych pochodzących z innego państwa członkowskiego, druk nr 2007/C68/04, to by państwo tam wyczytali, że każdy kraj członkowski może wymagać badania pojazdu silnikowego zarejestrowanego wcześniej w innym państwie członkowskim pod względem zdatności do ruchu drogowego przed rejestracją pod warunkiem, że taka kontrola jest wymagana zawsze w razie przekazania prawa własności do podobnego pojazdu silnikowego. Europejski Trybunał Sprawiedliwości pozostawia więc nam możliwość przeprowadzenia badania technicznego pojazdów sprowadzanych z zagranicy i nie zmusza do ich automatycznej rejestracji. Ale państwo proponują zrezygnowanie z ostatniego dokumentu, który w jakiś sposób hamuje napływ tego złomu do Polski.

Jeżeli idzie o różne propozycje dodatkowe, to mam generalną uwagę. Pani minister, żyjemy w XXI wieku, w roku 2009, ale gdy czytam rozporządzenia załączone do projektu ustawy, to zastanawiam się, czy mamy wiek XIX czy XXI? Państwo proponują badania okresowe w punkcie 7: kontrola podwozia – oględziny, kontrola nadwozia – oględziny przy użyciu nowego młotka. 90% zespołów kontrolowanych pojazdów podczas badania technicznego wymaga oględzin. I upoważniony diagnosta będzie w ten sposób w XXI wieku badał zdatność samochodu do ruchu na naszych drogach?

Badania specjalistyczne, które państwo wprowadzili, przewidują na przykład pomiar nierównoległości osi pojazdu za pomocą przymiaru kreskowego lub liniału. Pani minister, gdzie my jesteśmy? Przecież są urządzenia specjalistyczne. Jeżeli nazywamy to badaniami specjalistycznymi, to używajmy do nich specjalistycznych urządzeń, a nie przymiaru liniowego czy kreskowego. Przecież to jest śmieszne, ośmieszamy się w Europie, wprowadzając takie rozporządzenie. Są różne urządzenia różnych firm, którymi można badać geometrię, wymiary symetrii, rozstawy kół. Ale oceniać przymiarem kreskowym w XXI wieku? Przecież z tego wynika, że państwo swoimi przepisami dopuszczają, żeby tolerancja w rozstawie osi wynosiła prawie 2,5 cm! Jeżeli dopuszczacie nierównoległość osi pojazdu około 0,8% rozstawu osi, a średnio samochód ma rozstaw osi około 3 m, to znaczy, że nierównoległość rozstawu, dopuszczalna przerwa może wynosić 2,5 cm. Przecież to jest śmieszne. Wyobrażacie sobie, jak taki pojazd będzie jeździł? Pomiar śladowości kół poszczególnych osi dopuszcza przekroczenie śladowości o około 2% rozstawu osi tylnej. Przy rozstawie średnim samochodu około 1500 mm oznacza to, że nierównoległość osi będzie mogła wynosić około 3 cm! Życzę pani sukcesów w jeździe takim samochodem.

Ja to wszystko wyczytałem w państwa propozycjach. To jest naprawdę śmieszne. Jak można na podstawie takiego dokumentu dyskutować? Powinni się państwo wstydić, że taki gniot przedstawiacie posłom.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo przepraszam, proszę mi pozwolić powiedzieć. Jesteśmy w obiektach Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej i staramy się przestrzegać pewnych standardów. Można wyrazić wszystkie opinie, nie obrażając. Proszę dokończyć swoją wypowiedź.

Wiceprezydent Konfederacji Pracodawców Lewiatan i przewodniczący Związku Zawodowego Pracodawców Motoryzacji Janusz Woźniak:

Przepraszam. Ale naprawdę moje środowisko jest zbulwersowane tym projektem i tymi propozycjami. Związek Pracodawców Motoryzacji to także Instytut Transportu Samochodowego, Przemysłowy Instytut Motoryzacji, Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Samochodów Małolitrażowych Bosman. Niestety, nie uwzględniono opinii tych instytucji. Dlaczego? Komu zależy na tak szybkim uchwaleniu zmian? Bo nie środowisku motoryzacyjnemu i ludziom, którzy będą jeździli tym złomem. Przecież oni będą się zabijali, jeżdżąc takimi samochodami. Panie przewodniczący, bardzo proszę wszystkich obecnych tu posłów o wzięcie pod uwagę mojej opinii i zastanowienie się nad propozycją zmiany ustawy, a przynajmniej przemyślenie jej jeszcze raz, z udziałem specjalistów i przedstawicieli instytutów samochodowych. Dziękuję bardzo. I przepraszam.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę, sąsiad przedmówcy.

Przewodniczący Sekcji Krajowej Forum Związków Zawodowych Marek Dyżakowski:

Marek Dyżakowski, Forum Związków Zawodowych. Pytanie do przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury – czy mają państwo rozeznanie, jak jest w innych krajach Unii Europejskiej? Czy i tam można sobie przywieźć samochód z innego kraju i go zarejestrować, czy jest to raczej niemożliwe? I po drugie, czy jest przedstawiciel Ministerstwa Finansów na dzisiejszym spotkaniu? Bo miałbym do niego pytanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Stwierdzamy, że nie ma przedstawiciela Ministerstwa Finansów. Bardzo proszę, pani prezes.

Prezes Zarządu Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji Małgorzata Kaniewska:

Czytając ten sam projekt aktu prawnego, nasze środowisko miało zupełnie inne wrażenia, jeśli chodzi o rzekomy napływ pojazdów i otwarcie furtki dla samochodów z zagranicy w bardzo złym stanie technicznym. Po lekturze tego projektu obawiamy się wręcz odwrotnej sytuacji, że będziemy mieli problemy z rejestracją takich pojazdów. Pojawia się bowiem tutaj słowo „inny dokument”. Proszę państwa, jestem przedstawicielką urzędników. I kiedy czytamy „inny dokument”, to budzi to nasze obawy. Mam nadzieję, że ministerstwo przygotowuje dla nas wykaz dokumentów, które będą równoważne dla dowodu rejestracyjnego, w którym będzie zapis o ważnym badaniu technicznym.

Obawiamy się jeszcze jednego – że parametry wymagane dla rejestracji pojazdu w innych krajach Unii nie zawsze będą zharmonizowane z naszymi. Może się okazać, że będziemy oczekiwali innych, rozszerzonych parametrów w stosunku do tych, które są wymagane dla badań technicznych w krajach Unii. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, następny mówca.

Prezes Zarządu Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów Kazimierz Zbylut:

Kazimierz Zbylut, Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów. Szanowny panie przewodniczący, szanowna pani minister, szanowni państwo. W połowie 2006 r. Komisja Europejska wezwała Polskę do usunięcia uchybień związanych ze swobodnym przepływem towarów i usług. Było to wezwanie dobrowolne. Jakże rząd podjął działania w tej mierze, to część z nas wie. Niejednokrotnie interweniowaliśmy w tej sprawie, zwracając uwagę na skutki, które przyniesie likwidacja pierwszych badań technicznych. W międzyczasie zapadły wyroki w bardzo podobnej sprawie w czterech państwach europejskich – Holandii, Belgii, Finlandii i Grecji. Chciałbym więc spytać panią minister, czy Ministerstwo Infrastruktury wie, w jaki sposób te wyroki zostały w tych państwach zrealizowane? Czy zlikwidowano tam pierwsze badania techniczne, czy też wprowadzono inną formę kontroli pojazdów pochodzących z innych państw Unii?

Po raz kolejny chciałbym zwrócić państwa uwagę, że poruszamy się po obszarze, na którym panują bardzo różne warunki techniczne, w zależności od kraju. I to, co jest

motorowerem w Niemczech, po przywiezieniu do Polski niestety motorowerem już nie jest. Jest to już motocykl. Jeśli nastąpi rejestracja wprost, będzie to oczywiste złamanie prawa.

5 czerwca 2008 r. zapadł wyrok w tej sprawie, no i niestety znaleźliśmy się w bardzo przykrew sytuacji. Do tego doszły informacje o postępującym kryzysie gospodarczym, który w pierwszym rządzie dotknął środowisko motoryzacyjne, a więc producentów tych dóbr, z których człowiek korzysta jakby w ostatniej kolejności.

Jeśli ten wyrok zostanie zrealizowany w sposób dzisiaj przedstawiony, to – zakładając, że do Polski trafi milion używanych pojazdów z innych krajów Unii i licząc, że jedno badanie techniczne kosztuje 169 zł – przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów tracą rocznie przychód rzędu 169 mln zł, a budżet państwa ponad 30 mln zł VAT. W czasach kryzysu to wcale nie są małe liczby. Pomijam aspekt społeczny – w tym sektorze pracuje ponad 10 tys. diagnostów.

Czy kierując projekty do podkomisji, nie warto się jeszcze raz zastanowić nad nieco innym rozwiązaniem? Czy nie warto skorzystać z rozwiązań, jakie wprowadziły państwa, które otrzymały podobny wyrok? Zapewniam, że z analiz Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów wynika, że w żadnym innym państwie nie da się wprost zarejestrować samochodu kupionego w Polsce. Musi on przejść badanie techniczne. Dlaczego więc godzimy się na każde rozwiązanie, jakie nam dyktuje Unia?

Projektu rozporządzenia wykonawczego do tej ustawy wolałbym nie komentować, bo tam się pojawia na przykład numer silnika, myślę, że to pomyłka. Sądzę jednak, że ekspertów i zainteresowane strony drogownictwa i transportu czeka mnóstwo pracy, żeby wyprostować wszystkie sprawy związane z funkcjonowaniem systemu badań technicznych w Polsce. Pora już, żeby coś konkretnego zrobić w tej materii, bo po naszych drogach jeżdżą codziennie tysiące zwykłych samochodów, a nie tylko pojazdy zabytkowe, z całym szacunkiem dla nich.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Kto z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Pan Karpiński.

Kierownik Pracowni Diagnostyki Samochodowej w Instytucie Transportu Samochodowego Robert Karpiński:

Dzień dobry. Nazywam się Karpiński, jestem kierownikiem Pracowni Diagnostyki Samochodowej ITS. W imieniu mojej firmy, jak i 430 naszych klientów, dla których działamy, czyli stacji kontroli pojazdów, chciałbym zwrócić uwagę na pewne pułapki, dotyczące nowej struktury stacji kontroli pojazdów. Obawiamy się, czy na skutek powiązań przepisów nowej ustawy z aktualnym stanem prawnym niektóre stacje kontroli pojazdów nie zostaną pozbawione możliwości działania. Może to dotyczyć stacji, które mają obsługiwać pojazdy do 3,5 tony. Zgodnie z proponowanym zapisem te stacje będą musiały wykonywać zarówno badania pojazdów silnikowych, jak i pojazdów z przyczepami. Dotychczasowe przepisy zostawiały przedsiębiorcy swobodę wyboru – mógł zajmować się tylko pojazdami silnikowymi, albo jednymi i drugimi. W rozporządzeniach wykonawczych do nowych przepisów jest podana wymagana długość stanowisk w tych stacjach – powinny mieć długość nie mniejszą niż 12 m. Te, które obecnie obsługują pojazdy do 3,5 t, nie spełniają tego kryterium, Stanowiska są za krótkie. Ten problem może dotyczyć nawet 800 stacji. Są także propozycje, które przewidują likwidację stacji obsługujących pojazdy powyżej 3,5 t, a więc przede wszystkim zajezdni MZK, PKS. Utrudni to prawdopodobnie powrót stacji państwowych, które działają w wojsku i straży pożarnej, bo jak słyszymy, sfera budżetowa ma na nowo podjąć tę działalność.

Zastanowienia wymaga bardzo ważna sprawa sprzętu rolniczego. Proponowany zapis spowoduje, że wszystkie badania ciężkich ciągników i przyczep rolniczych będą wykonywały stacje okręgowe, a stanowią one tylko jedną trzecią ogółu stacji. Co gorsza, nie wiadomo, jak są rozmieszczone, poza tym często leżą na obszarach zurbanizowanych. Jeśli dołożymy do tego budowę autostrad czy dróg szybkiego ruchu, to dojazd ciągnika rolniczego do takiej stacji może się okazać ogromnie trudny.

Jeśli chodzi o działalność gospodarczą, niewątpliwie wprowadza się kilka przymusów, na przykład badanie pojazdów powypadkowych czy importowanych. Z przepisu wy-

nika, że tymi badaniami będą musiały się zająć wszystkie stacje. A my już w tej chwili mamy około 2 tysięcy stacji wyposażonych w nowoczesne przyrządy najnowszej generacji, którym nie możemy zapewnić wystarczająco dużo pracy. Jeśli jeszcze odejmiemy badania pojazdów zagranicznych, przy których stosujemy nowoczesną technologię, możemy mieć kłopoty z wykorzystaniem istniejącego sprzętu.

Jeszcze jedna sprawa. Przed sierpniem 2004 r. przedsiębiorca mógł dość swobodnie dopasowywać działalność gospodarczą do swoich możliwości technicznych i kadrowych. A obecnie można tylko założyć stację okręgową lub stację podstawową właściwie bez możliwości świadczenia usług w postaci badań specjalistycznych, na przykład takich jak geometria. To tyle naszych uwag. Myślę, że warto je przeanalizować i rozpatrzyć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Mam głębokie przekonanie, że będzie taka możliwość w trakcie dalszego procedowania. Bardzo proszę, pan poseł Krupa.

Poseł Jacek Krupa (PO):

Panie przewodniczący, w zasadzie nie powinienem zabierać głosu, bo z dotychczasowych wypowiedzi jasno wynika, że rzeczywiście musimy sporo popracować. Podkomisja powinna zapoznać się z odpowiednimi ekspertyzami dotyczącymi sytuacji w innych krajach, analizami prawnymi mówiącymi o fakultatywności czy obligatoryjności rozwiązań, przeanalizować takie zagadnienia, jak ocena techniczna, merytoryczna, technologiczna prowadzonych badań. Nie przypuszczam, żeby te prace mogły przebiec tak szybko, jak sobie wyobraża pani minister. Nie jest to sprawa prosta, a może mieć rzeczywiście duże konsekwencje dla transportu w Polsce, że już nie powiem o uwarunkowaniach społecznych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Pan poseł Tomaka, bardzo proszę.

Poseł Jan Tomaka (PO):

Zdaję sobie sprawę, że na dzisiejszym posiedzeniu nie rozstrzygniemy wątpliwości, jakie zgłoszono. Wprawdzie pan przewodniczący zwrócił już uwagę na niewłaściwy ton wystąpienia jednego z mówców, ale i ja swoje dopowiem. Wie pan, merytorycznie warto się spierać, ale niekoniecznie używając złośliwości. Kij ma dwa końce i można się zapytać na przykład, jak przebiegają na stacjach badania techniczne. Bo kiedy dochodzi do wypadku i samochody się rozpadają, to się okazuje, że zostały złożone z części pochodzących z trzech samochodów. Chcę też zwrócić uwagę, że jak wynika z dokumentów, do konsultacji społecznych zostało zaproszonych osiem instytucji, a skorzystały tylko trzy, w tym jedna w terminie. To też o czymś świadczy. To taki prztyczek dla zrównoważenia pańskiej wypowiedzi.

Panie przewodniczący, mam jedną generalną uwagę dotyczącą prac nad projektem ustawy w podkomisji. Sądzę, że mimo apelu pani minister o pilne załatwienie sprawy, trzeba dać czas na zgromadzenie potrzebnych opinii stowarzyszeń, tak żeby podkomisja dysponowała kompletem dokumentów niezbędnych do podjęcia ostatecznych decyzji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos w dyskusji? Nie widzę. Bardzo proszę panią minister o odniesienie się do pytań.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, rozumiem, że ten projekt budził i będzie budził emocje, tak jak działo się to podczas prac w Ministerstwie Infrastruktury. Ja też nie należę do osób, które bardzo chętnie i łatwo zgadzają się z opiniami mającymi wpływ na gospodarkę naszego kraju, zwłaszcza opiniami płynącymi z innych państw. Trzeba rozróżniać interes kraju i naszych przedsiębiorców od interesu Unii Europejskiej. Aczkolwiek w tym wypadku Europejski Trybunał Sprawie-

dliwości rozstrzygnął sprawę jednoznacznie na niekorzyść Polski, nie biorąc pod uwagę naszych argumentów.

Rozumiem pragnienie państwa, żeby wyjaśnić wszystkie aspekty. Nie będę się jednak odnosiła do poszczególnych wypowiedzi, ponieważ są to sprawy bardzo szczegółowe. Pan przewodniczący zapowiedział, że wszystkie propozycje aktów prawnych zmieniających Prawo o ruchu drogowym zostaną skierowane do stałej podkomisji. Przerywam więc w tym momencie dyskusję. Deklaruję, że Ministerstwo Infrastruktury przedstawi ekspertyzy i porównania z innymi krajami, do których będziemy musieli się odnieść. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, wobec wyczerpania głosów w dyskusji stwierdzam, że zakończyliśmy pierwsze czytanie projektu ustawy zawartego w druku nr 1540.

Szanowni państwo, w związku z wejściem w życie ustawy o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa informuję państwa, że nie złożono wniosku o wysłuchanie publiczne. Zapytuję, czy ktoś z państwa posłów chce złożyć taki wniosek? Nie widzę. Stwierdzam, że wniosku o wysłuchanie publiczne nie złożył nikt z posłów.

Padł wniosek o skierowanie projektu ustawy do stałej podkomisji, celem dalszego procedowania. Czy są inne wnioski? Nie widzę. Zatem Komisja Infrastruktury kieruje wniosek do stałej podkomisji ds. transportu drogowego i drogownictwa. O terminie posiedzenia zostaną państwo powiadomieni. Zachęcam wszystkich państwa, a szczególnie zaangażowaną w sprawę stronę społeczną, by przygotować się do merytorycznej dyskusji. Będziemy państwa prosić na posiedzenia tej podkomisji. Dziękuję za deklarację pani minister, iż dostarczy podkomisji analizy mówiące o rozwiązaniach wprowadzonych w innych krajach. Jedno jest pewne – z wyrokami sądów, także w Strasburgu, się nie dyskutuje, powinniśmy je wykonywać. Oczywiście mamy na względzie interes naszego kraju i tak też pojmujemy swoją pracę.

Szanowni państwo, żeby nie było wątpliwości, pragnę jeszcze podkreślić, że kierujemy wszystkie trzy projekty do stałej podkomisji w celu wypracowania jednego sprawozdania.

Czy są inne propozycje? Nie widzę. Stwierdzam, że wyczerpaliśmy porządek dnia. Zamykam posiedzenie Komisji.