

VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **KOMISJI NADZWYCZAJNEJ**
DO SPRAW DEREGULACJI
(NR 4)
z dnia 4 października 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Nadzwyczajnej do spraw deregulacji (nr 4)

4 października 2016 r.

Komisja Nadzwyczajna do spraw deregulacji, obradująca pod przewodnictwem posła **Wojciecha Murdzka (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja ministra infrastruktury i budownictwa na temat prowadzonych prac legislacyjnych nad nowelizacją ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, wraz z aktami wykonawczymi dotyczącymi zmian w systemie badań technicznych;

– sprawy bieżące.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Szmit** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Lidia Kostańska** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Ziemią Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi wraz ze współpracownikami, **Jacek Jóźwik** naczelnik Wydziału Transportu Drogowego w Departamencie Wspierania Polityk Gospodarczych Ministerstwa Finansów, **Antoni Dąbrowski** prezes Stowarzyszenia Producentów Części Motoryzacyjnych i Pojazdów, **Bartosz Jakubowski** koordynator Zespołu ds. Transportu w Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego, **Jan Kamiński** dyrektor Dolnośląskiej Izby Rzemieślniczej we Wrocławiu, **Grzegorz Kubalski** zastępca dyrektora Biura Zarządu Związku Powiatów Polskich, **Tadeusz Kucharski** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami, **Jerzy Łęczycki** członek Komisji Motoryzacyjnej Związku Rzemiosła Polskiego, **Adam Małyszko** prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, **Kamil Rybikowski** prezes Stowarzyszenia KoLibier, **Agata Stremecka** prezes Forum Obywatelskiego Rozwoju, **Tomasz Szarek** członek Łoży Dolnośląskiej BCC.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska**, **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Dzień dobry państwu, otwieram posiedzenie Komisji Nadzwyczajnej do spraw deregulacji. Witam wszystkich zaproszonych gości, na czele z panem ministrem Jerzym Szmitem, podsekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa. Mam przed sobą długą listę gości, których zaprosiliśmy na dzisiejsze posiedzenie. Chętnie przeczytałbym wszystkie nazwiska, ale mam nadzieję, że państwo mi wybaczą, iż tego nie uczynię. Nie chciałbym przedłużać wprowadzenia do części merytorycznej. Powiem tylko, że ze względu na tematykę obrad wśród gości mamy wiele osób, które w taki lub inny sposób zajmują się zawodowo tematyką transportu.

Przypomnę, że punktem wyjścia, przyczyną zwołania dzisiejszego posiedzenia była inicjatywa pana posła Michała Cieślaka, który zwrócił uwagę na problemy, z którymi borykają się właściciele ciągników rolniczych w związku z obowiązkowymi badaniami technicznymi tych pojazdów. Badanie techniczne może być wykonane tylko w określonych stacjach diagnostycznych. Odpowiedź na zapytanie w tej sprawie, którą otrzymaliśmy z Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa wskazała, że trwają prace nad zmianą ustawy – Prawo o ruchu drogowym, które swoim zakresem obejmują także kwestie poruszone przez pana posła Cieślaka. W związku z tym resort prosi, żeby Komisja nie procedowała zagadnienia, które zostanie uregulowane w przygotowanej nowelizacji. Dlatego zdecydowaliśmy się zaprosić na nasze posiedzenie panna ministra Jerzego

Szmita, z nadzieją, że dowiemy się nieco więcej szczegółów na temat trwających prac nad nowelizacją ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Po zapoznaniu się z informacją przedstawicieli resortu podejmiemy jako Komisja decyzję czy w sprawie zasygnalizowanej przez posła Cieślaka będziemy podejmować konkretną inicjatywę czy raczej skoncentrujemy się na aktywnym wsparciu działań, które prowadzi ministerstwo w zakresie nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

W drugiej części posiedzenia, już po wysłuchaniu pana ministra Szmita, chciałbym żeby Komisja zapoznała się z problemami, z którymi boryka się Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych i Pojazdów. Ta tematyka nie była pierwotnie planowana do rozpatrzenia na dzisiejszym posiedzeniu, ale ponieważ problem został wywołany i mamy dziś na sali osoby reprezentujące wspomniane stowarzyszenie, proponuję, żeby w ramach spraw różnych poświęcić nieco uwagi na zapoznanie się z kwestiami nurtującymi członków tej organizacji. Od 2008 r. stowarzyszenie nie może pokonać pewnej bariery. Mam nadzieję, że wykorzystując obecność pana ministra uda nam się dowiedzieć więcej, co się w tej sprawie dzieje, jakie kroki są podejmowane przez resort itd. Jeśli okaże się wskazane, to jako Komisja moglibyśmy ewentualnie bardziej szczegółowo zająć się tym problemem.

Oprócz tego, w porządku dziennym jest jeszcze przewidziane omówienie innych spraw różnych, zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami. Liczę, że w tym punkcie członkowie Komisji wykażą się inicjatywą, o ile takowa będzie potrzebna.

Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu wobec zaproponowanego porządku obrad, będziemy mogli przystąpić do jego realizacji. Sprzeciwu nie słyszę. Dziękuję.

Szanowni państwo, przystępujemy do realizacji pkt 1 porządku dziennego. Z problemem zasygnalizowanym przez pana posła Michała Cieślaka zapoznaliśmy się na wcześniejszym posiedzeniu. Nie wiem, czy jest potrzeba, aby go teraz jeszcze raz przedstawiać. Moim zdaniem, takiej potrzeby nie ma i żeby nie tarcie czasu proponuję od razu zapoznać się ze stanowiskiem resortu. Chętnie dowiemy się, na jakim etapie znajdują się obecnie prace nad ustawą i jak jest w nich odzwierciedlona istotna kwestia, którą poruszył pan poseł Cieślak.

Panie ministrze, bardzo proszę o zabranie głosu.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, od razu przejdę do najistotniejszych kwestii, do tego, co jest przedmiotem obrad Komisji oraz pytania zadanego resortowi. Kilka dni temu, 30 września bieżącego roku, do uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji społecznych został skierowany projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Jest to przede wszystkim efekt wprowadzenia do krajowego porządku prawnego unijnej dyrektywy 2014/45/UE oraz wynik pracy specjalnej grupy roboczej, która była powołana jeszcze przez resort transportu i miała za zadanie wypracować strategię w zakresie usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawy ich jakości.

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, wspomniany projekt ustawy składa się z kilku głównych elementów składowych. Pierwszy z nich dotyczy zagadnienia systemu badań technicznych pojazdów. Obejmuje on stacje diagnostyczne, sposób ich funkcjonowania oraz nadzór nad tymi podmiotami. Proponujemy, żeby nadzór przestał być wykonywany przez starostwa. Tak jest dotychczas. Prawdopodobnie będziemy jeszcze dyskusować na ten temat, dlatego teraz chciałbym bardzo krótko powiedzieć, iż z raportu Najwyższej Izby Kontroli wynika, że w tym obszarze występuje bardzo dużo niedostatków oraz wiele problemów bezpośrednio związanych z tą formą nadzoru. Sam nadzór Najwyższa Izba Kontroli oceniła jako niedostateczny. Oprócz tego warto wspomnieć o jeszcze jednej rzeczy. Znaczna część, ok. 30% powiatów, przekazała nadzór innym instytucjom, co świadczy jedynie o tym, iż powiaty w dość dużym procencie same czują, że nie są w stanie efektywnie wykonywać nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Rzeczywiście, jest to zadanie wymagające dużego zaangażowania, nakładu pracy i odpowiedniego przeszkolenia. Konieczne jest codzienne, żmudne zajmowanie się problemami dotyczącymi stacji kontroli pojazdów. Trzeba chociażby sprawdzać jakość i skuteczność przeprowa-

dzonych badań. Wymaga to dużego zaangażowania. Spróbujemy z tego wyciągnąć odpowiednie wnioski, nowelizując ustawę.

Projekt nowelizacji ustawy dotyka także kilku innych obszarów. Zawiera on, na przykład, definicję pieszego oraz odnosi się do kwestii dopuszczenia do ruchu rolkarzy na drogach przeznaczonych dla rowerów. Sformułowanie „dopuszczenie” do ruchu proszę oczywiście wziąć w cudzysłów. Jednak mówiąc poważnie, wszyscy wiemy, że sprawa poruszania się po jezdni użytkowników będących na rolach, deskorolkach lub wrotkach staje się dla wszystkich coraz większym problemem. Tych ludzi ciągle przybywa, a z drugiej strony przestrzeń, którą mają do dyspozycji, jest cały czas taka sama. Jeśli ktoś jedzie hulajnogą lub na deskorolce, od razu zmienia swój status. Porusza się z większą szybkością, rośnie jego podatność na kolizje itd. Można mnożyć tego typu przykłady i dlatego czas najwyższy, żeby tę kwestię odpowiednio uregulować. Domagają się tego także obywatele w licznie nadsyłanych do nas wnioskach i postulatach.

Kolejne zagadnienie to ograniczenie prędkości w nocy do 50 km/h. Obowiązujący obecnie przepis mówi, że w godzinach od 23.00 do 5.00 można w terenie zabudowanym poruszać się z prędkością 60 km/h. Ten przepis jest kwestionowany przez liczne środowiska zajmujące się bezpieczeństwem w ruchu drogowym, a zwłaszcza bezpieczeństwem pieszych. Badania wyraźnie pokazują, że zagrożenie bezpieczeństwa życia i zdrowia pieszego gwałtownie wzrasta, kiedy pojazdy zaczynają się poruszać z prędkością powyżej 50 km/h. Można powiedzieć, że bariera 50 km/h jest swoistym progiem bezpieczeństwa. Powyżej tej prędkości energia kinetyczna pojazdu jest już na tyle duża, że szanse pieszego na przeżycie w przypadku uderzenia zaczynają gwałtownie maleć. Każdy wypadek przy prędkości powyżej 50 km/h to prawdopodobieństwo dużo poważniejszych obrażeń po stronie pieszych.

Zdajemy sobie oczywiście sprawę, że każda zmiana, która dotyczy ograniczenia prędkości w ruchu drogowym, wywołuje w społeczeństwie ogromne emocje i dyskusje. Jest to całkowicie zrozumiałe. Rzecz w końcu dotyczy milionów obywateli, którzy na co dzień poruszają się po polskich drogach. Należy także pamiętać, że tego rodzaju zmiany przekładają się także na konsekwencje w postaci większej liczby mandatów. Jeżeli jednak chodzi o nasze stanowisko, to ponieważ problem jest podnoszony od wielu lat, od lat stanowi także przedmiot dyskusji na różnych formach, zdecydowaliśmy się, żeby w trakcie społecznych konsultacji, które zostały już formalnie otwarte, zebrać wystarczającą ilość opinii, która pozwoli nam, jako ministerstwu, albo zarekomendować tę zmianę, albo odstąpić od niej w przygotowywanej nowelizacji. Ta sprawa, podkreślam to jeszcze raz, znajduje się na etapie konsultacji i żadne decyzje odnośnie do ostatecznego kształtu projektu rządowego w tym zakresie jeszcze nie zapadły.

Proszę państwa, trzeci obszar, którym zajmuje się omawiany projekt, to zagadnienie przejazdów żurawi samochodowych, czyli dźwigów umieszczonych na platformach. Dziś sytuacja wygląda tak, że za każdym razem, kiedy żuraw musi przejechać z budowy na budowę, konieczne jest wcześniejsze uzyskanie zezwolenia na przejazd pojazdu nie-normatywnego. Jest to nic innego jak biurokratyczna uciążliwość, która obecnie nie służy już ochronie dróg. Tego typu zezwolenia są w zasadzie zawsze wydawane, ponieważ nie ma podstaw, aby odmówić ich wydania, tym bardziej że ewidentnie widać, iż pojazdy są odpowiednio przystosowane do ruchu i nie stwarzają żadnego zagrożenia dla jakości nawierzchni. Kiedyś było oczywiście inaczej. Naszym celem jest bardzo poważne ograniczenie liczby przypadków, kiedy stosowne zezwolenie będzie musiało być wystawione.

Tak przedstawiają się w skrócie najważniejsze kwestie, których regulacją zajmują się nowelizowane przepisy. Jeśli państwo posłowie będziecie mieć szczegółowe pytania, to jesteśmy do waszej dyspozycji, zarówno ja, jak i pan dyrektor oraz wszyscy pozostali towarzyszący mi współpracownicy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Stwierdzam, że w pańskiej wypowiedzi najbardziej adekwatnie do specyfiki naszej Komisji zabrzmiał wątek dotyczący zezwoleń na przejazd żurawi. Skoro coś ułatwiamy, wprowadzając nowe przepisy, to bardzo dobrze. O to nam wszystkim chodzi. Poprosiłbym jednak, jeśli jest taka możliwość, o większe uszczegóło-

łowienie, jeżeli chodzi o kwestie dotyczące pojazdów rolniczych i stacji diagnostycznych, bo w gruncie rzeczy ten wątek był przyczyną, która spowodowała nasze dzisiejsze obrady. Gdybyście państwo potrzebowali doprecyzowania zagadnienia z naszej strony, to pan poseł Cieślak jest gotowy, aby w kilku zdaniach tę kwestię jeszcze raz przedstawić. Myślę nawet, że chyba będzie wskazane, aby pan poseł naświetlił problem, który stanowił punkt wyjścia do dzisiejszej dyskusji. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Michał Cieślak (PiS):

Szanowni państwo, tylko tytułem przypomnienia powiem, że od 1 stycznia tego roku, zgodnie z przepisami, które opracowano i wdrożono w roku minionym, podstawowe stacje kontroli pojazdów utraciły możliwość wykonywania przeglądów technicznych pojazdów o wadze powyżej 3,5 tony. O tym problemie dziś mówimy. W całej Polsce jest ok. 2,5 tysiąca podstawowych stacji kontroli pojazdów. Okręgowych stacji kontroli jest znacznie mniej, to po pierwsze; a po drugie, są one znacznie bardziej oddalone od siedzib gospodarstw rolnych. Taka sytuacja powoduje, że rolnicy, ale nie tylko, także inni posiadacze pojazdów o wadze powyżej 3,5 tony, muszą przemierzać dość duże odległości, żeby dojechać do okręgowej stacji kontroli w celu przeprowadzenia badania technicznego. Nie wiadomo dlaczego tak jest, ponieważ nie zmieniły się przecież żadne przepisy, ani wytyczne związane z funkcjonowaniem tych pojazdów, które sprawiałoby, iż tego typu regulacja musiałaby zostać wprowadzona. Jako Komisja do spraw deregulacji wyraźnie widzimy w tym miejscu rozbieżność interesów właścicieli pojazdów oraz właścicieli stacji kontroli i dlatego chcemy pochylić się nad problemem w celu wyjaśnienia, czy ta regulacja była krokiem we właściwym kierunku.

Interesuje nas wyjaśnienie, co sprawiło, że takie przepisy wprowadzono oraz czy istnieją realne możliwości, żeby przywrócić stan poprzedni, czyli taki, że każdy posiadacz pojazdu o masie powyżej 3,5 tony będzie mógł przeprowadzić badanie techniczne w podstawowej stacji kontroli, która zwykle znajduje się blisko niego i do której nie będzie musiał dojeżdżać kilkadziesiąt kilometrów. Jeśli chodzi o rolników, to zwykle chodzi o maszyny i ciągniki, które przemieszczają się dość wolno i dlatego robienie przeglądów w okręgowej stacji kontroli, która jest odległa o 40 lub 50 kilometrów, jest czynnością mocno uciążliwą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pani poseł Mucha, bardzo proszę.

Poseł Joanna Mucha (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałbym dopytać o kilka spraw. Po pierwsze, przed chwilą pan minister powiedział, że nadzór nad stacjami kontroli pojazdów zostanie odebrany starostom. Pytanie brzmi: komu zostanie on przekazany? Być może nie usłyszałam, ale wydaje mi się, iż nie zostało to powiedziane.

Druga kwestia dotyczy rolników. Pomysł sam w sobie świetny. Praktycznie na całym świecie poruszają się oni po ścieżkach rowerowych. Chcę tylko potwierdzić, że ta regulacja obejmie także i innych uczestników ruchu, tzn. poruszających się na segwayach itd. Potwierdzam na wszelki wypadek.

Jeżeli natomiast chodzi o żurawie, to rozumiem, że nie trzeba będzie mieć pozwolenia, ale pozostaną jakieś wymogi określające, kiedy, w jakich godzinach może się ten sprzęt przemieszczać. Powinno nam zależeć na tym, żeby upraszczając przepisy, nie naruszać przy okazji zasad bezpieczeństwa i komfortu funkcjonowania innych użytkowników dróg. Rozumiem, że istniejące regulacje w tym zakresie zostaną zachowane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Jeżeli mogę zaproponować kolejność odpowiedzi, to chciałbym, żeby pan minister najpierw odniósł się do kwestii dotyczących kontroli technicznych maszyn i ciągników rolniczych, bo to był punkt wyjścia naszych obrad, a później ewentualnie poprosimy o odniesienie się do kwestii poruszonych przez panią przewodniczącą Muchę.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, jeżeli pan pozwoli, to poproszę o zabranie głosu towarzyszącego mi naczelnika wydziału w Departamencie Transportu Drogowego, który przekaże państwu szczegóły spraw interesujących Wysoką Komisję. Jeśli mógłbym jednak bardzo krótko odpowiedzieć pani poseł, to powiem tylko, że projekt przeniesienia ruchu na ścieżki rowerowe dotyczy także innych użytkowników, w tym także segwayów oraz wszystkich pozostałych, które w ostatnich latach pojawiły się na polskich ulicach.

Poseł Joanna Mucha (PO):

Dziękuję, panie ministrze, a co z przeniesieniem nadzoru nad stacjami kontroli? Dokąd on trafił?

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Do dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Jest to organ istniejący od wielu lat i podległy właściwemu ministrowi. Więcej szczegółów na ten temat, jeśli będzie potrzeba, przekażą moi współpracownicy.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Bardzo proszę.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego MIB Jerzy Król:

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o ciągniki rolnicze, to chciałbym wyjaśnić, że data 1 stycznia 2016 r. była końcem ponad pięcioletniego okresu przejściowego związanego z nowym podziałem stacji kontroli pojazdów w naszym kraju. Sygnały o problemach związanych z dostosowaniem się znacznej liczby stacji do nowych wymagań zaczęły do nas docierać dopiero w ostatnim roku, dlatego przygotowując projekt nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym uwzględniliśmy ten stan rzeczy. Aktualnie projekt, który od minionego poniedziałku podlega uzgodnieniom międzyresortowym i został poddany konsultacjom publicznym, przewiduje możliwość badania ciągników rolniczych we wszystkich rodzajach stacji diagnostycznych. Żeby nie generować kosztów na stacjach kontroli pojazdów, wprowadziliśmy procedurę badania ciągników rolniczych poza stacją kontroli pojazdów. Badanie ciągników zostało znacznie uproszczone i będzie można je wykonać zarówno na stacji okręgowej, podstawowej, jak i w ogóle poza stacją.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Bardzo dziękuję. Bardzo prosiłbym wszystkie osoby zabierające głos o przedstawianie się. Wynika to z faktu, że państwa wypowiedzi są protokołowane.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego MIB Jerzy Król:

Jerzy Król, naczelnik Wydziału Warunków Technicznych w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Dziękuję. Widziałem zgłoszenie pana posła, bardzo proszę, a później oddam głos panu posłowi Cieślakowi.

Poseł Waldemar Olejniczak (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, panie ministrze, nazywam się Waldemar Olejniczak, jestem posłem, co prawda niepracującym w tej Komisji, ale żywotnie zainteresowanym tematyką dzisiejszego posiedzenia, dlatego pozwoliłem sobie wziąć udział w obradach. Od razu powiem, że jestem praktykiem, jeśli chodzi o prowadzenie stacji diagnostycznej oraz pragmatykiem, jeżeli chodzi o działanie.

Szanowni państwo, posiadam uprawnienia do kontroli pojazdów. Zajmuję się tym od dwudziestu kilku lat, a w zasadzie to zajmowałem się, bo teraz akurat tamtą działalność przerwałem. Czasami jednak do niej okazjonalnie powracam, ponieważ nie jestem zawodowym posłem. Chciałbym polemizować z przedstawicielami ministerstwa na temat ogólnych warunków świadczenia tej usługi. Wyjaśnię, dlaczego. Dzisiaj polski rolnik, polska wieś i polskie ciągniki wyglądają zupełnie inaczej niż dwadzieścia lat temu. Zmiany są dostrzegalne gołym okiem, a w moim przypadku ich skalę dodatkowo

zwiększa posiadane przeze mnie doświadczenie w kwestiach związanych z diagnostyką pojazdów.

Proszę państwa, dzisiaj ciągnik rolniczy nie jeździ z przyczepą trzytonową. Wielokrotnie widziałam, jak ciągniki, nawet znacznie częściej niż samochody transportowe, przekraczały dopuszczalną masę, którą za sobą ciągnęły. Wiemy chyba wszyscy, że załadowany TIR na tzw. łódkę włoży na siebie całkiem spokojnie trzydzieści parę ton. Rolnicy na swoje przyczepy i naczepy też ładują po trzydzieści ton i więcej. Ciągnik musi taki ciężar uciągnąć. Nie bardzo sobie jednak wyobrażam, żeby w podstawowej stacji kontroli pojazdów zbadać tego typu zestaw. Ta stacja nie ma ku temu odpowiednich możliwości. Na moją stację, a jest to okręgowa stacja kontroli pojazdów, rolnicy wielokrotnie przyjeżdżali takimi zestawami i twierdzili, że mają jakieś problemy techniczne. Wielokrotnie zdarzało się tak, że bez ładunku albo z małym ładunkiem sprzęt działał bez zarzutu, ale po załadowaniu maksymalnym albo przy przeładowaniu takiego zestawu nie było możliwości, żeby przeszedł on jakiegokolwiek badanie techniczne. Nic się ze sobą nie spinało.

Inicjatywa zgłoszona przez kolegę posła sama w sobie jest z pewnością słuszna. Jeżeli chodzi o małe ciągniki, to na pewno rolnik nie powinien jeździć daleko i w takich przypadkach skazywanie go na okręgową stację kontroli jest przesadą, jednak jeśli chodzi o badanie techniczne dużych ciągników, a zwłaszcza zestawów, to zupełnie inna sprawa. Polemizowałbym z przedstawionym pomysłem, gdyż uważam, że jeśli puścimy wszystko na żywioł, sami spowodujemy bardzo duże zagrożenie dla bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu, nie tylko dla osób, które bezpośrednio takimi ciągnikami kierują.

Szanowni państwo, proponuję, aby dokonać jasnego rozgraniczenia. Małe ciągniki, do 3,5 tony, mogą korzystać ze stacji podstawowych, ale do stacji okręgowych muszą się stawiać maszyny powyżej 3,5 tony. Poza tym, jeśli byśmy bardziej zagłębili się w temat, to okaże się, że podstawowa stacja kontroli pojazdów nie posiada odpowiednich przyrządów ani gabarytów do zbadania dużego zestawu ciągnikowego. To wszystko, co mam do powiedzenia. Chciałem państwu przekazać kilka słów na ten temat od praktyka, prosto z prawdziwego życia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Michał Cieślak, bardzo proszę.

Poseł Michał Cieślak (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałbym się jedynie dopytać o szczegóły kontroli, która ma być przeprowadzana poza stacją kontroli pojazdów. W jaki sposób ma się to odbywać, jeśli chodzi o ciągniki rolnicze?

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Proszę o odpowiedź przedstawiciela ministerstwa.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego MIB Jerzy Król:

Głównym problemem związanym z badaniem stanu technicznego ciągników jest to, że na terenach rolniczych przeważają podstawowe stacje kontroli. Mają one uprawnienia do badania pojazdów o masie nieprzekraczającej 3,5 tony. Dostępność stacji okręgowych jest mniejsza i dlatego zdarza się, iż jeśli chcemy dokonać badania ciągnika o masie powyżej 3,5 ton, musimy czasami pokonać 30, 50 lub nawet 60 kilometrów dzielących nas od najbliższej okręgowej stacji kontroli pojazdów. Postanowiliśmy temu zaradzić i dlatego, wzorując się w jakiejś części na rozwiązaniach sprawdzonych w innych krajach członkowskich Unii Europejskiej, na przykład na rozwiązaniach niemieckich, zaproponowaliśmy nowe podejście, któremu daliśmy wyraz w proponowanej nowelizacji.

Nie mogę zgodzić się ze stanowiskiem pana posła, że wpłynie ono na obniżenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ponieważ procedury kontrolne są takie same, a jedynie zostaną przeprowadzone przy zastosowaniu innych przyrządów kontrolno-pomiarowych. Nie będzie to zatem badanie na rolkach hamulcowych, ale badanie przy zastosowaniu opóźniomierza. Nie będzie sprawdzania luzów na szarpakach na kanale, tylko sprawdzenie dokona się przy pomocy podnośnika na płaskiej i równej nawierzchni, gdzieś na terenie miejscowości, w której ciągniki są eksploatowane. Inaczej mówiąc, badanie będzie wykonane, tylko przy pomocy innych metod. Nie ma też możliwości, aby

nie zostały sprawdzone wszystkie dotychczas sprawdzane elementy. W żadnym razie ten sposób badania nie przyczyni się do obniżenia ogólnego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, natomiast poprawi i ułatwi dostęp polskich rolników do usług diagnostów. Nie jest to bynajmniej nasz oryginalny pomysł. Ta metoda już działa i została pozytywnie zweryfikowana w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Za chwilę oddam głos kolejnemu mówcy, ale chciałbym prosić, żeby dyskusja nie przerodziła się w prostą polemikę, zdanie za zdaniem, opinia za opinią. Myślę, że będzie lepiej, jak przyjmiemy wyjaśnienia przedstawicieli resortu, bo wydaje się, że prace, które się aktualnie toczą, zmierzają generalnie we właściwym kierunku. Osobiście zabrakło mi dopowiedzenia, czy ten proces już jest implementowany, czy dopiero będzie od pewnej konkretnej daty. Chodzi mi o diagnostykę w terenie.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego MIB Jerzy Król:

Panie przewodniczący, w projekcie, który znajduje się w fazie konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych, to rozwiązanie się znajduje. Planowane wejście w życie tego aktu prawnego to 20 maja 2018 r.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Pan przewodniczący Król, bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie ministrze, czy mamy jakieś informacje na temat tego, jak w ostatnich latach, w jakimś szerszym przedziale czasowym, powiedzmy pięciu czy nawet dziesięciu lat, zmieniała się liczba podstawowych stacji kontroli pojazdów i okręgowych stacji kontroli pojazdów? Moim zdaniem, jest to ważna informacja, która stanowi punkt odniesienia.

Nie chciałbym nikogo dotknąć osobiście, ale jestem w stanie zrozumieć, że właściciel okręgowej stacji kontroli będzie optował za rozwiązaniem przewidującym diagnostykę ciągników realizowaną przez stacje okręgowe, a ktoś kto posiada stację podstawową, będzie zwolennikiem, aby wszystko pozostało tak, jak było dotychczas. Jeszcze ktoś trzeci z kolei będzie opowiadał się za tym, żeby badania techniczne przeprowadzać poza stacjami kontroli pojazdów. Dlatego powtarzam, że dla mnie właściwym punktem odniesienia do tego, jakie rozwiązanie wybrać, jest informacja na temat dynamiki zmian w liczbie stacji diagnostycznych. Chciałbym wiedzieć, czy liczba podstawowych stacji kontroli rośnie, czy spada, ile podstawowych stacji kontroli przekształca się w stacje okręgowe oraz ile powstało nowych stacji okręgowych? Myślę, że gdybyśmy te liczby poznali, zrozumielibyśmy lepiej, jaka jest tendencja na rynku i o czym my w ogóle rozmawiamy. Są przecież gminy wiejskie, w których są dwie okręgowki lub więcej, ale będą też takie, wokół których wcale nie będzie stacji okręgowych. Bardzo bym chciał otrzymać konkretne informacje. Ułatwiłoby mi to analizę problemu i wyrobienie sobie opinii na ten temat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Czy przedstawiciele resortu są gotowi do udzielenia odpowiedzi na postawione pytania? Bardzo proszę.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego MIB Jerzy Król:

Oczywiście, panie przewodniczący. W tej chwili w Polsce działa ok. 4600 stacji kontroli pojazdów, z czego ok. 1500 to okręgowe stacje kontroli. Jak widać, dominują stacje podstawowe, a dzieje się tak ze stosunkowo prostego powodu. Wymagają one znacznie mniejszego nakładu środków potrzebnych do uruchomienia takiej stacji niż w przypadku stacji okręgowych.

Proszę jednak pamiętać o jednym. W naszej propozycji, która w tej chwili znajduje się w trakcie międzyresortowych uzgodnień i konsultacji społecznych, przewidujemy wprowadzenie możliwości badania ciągników poza stacją kontroli, zarówno podstawową, jak i okręgową. Inaczej mówiąc, stacja podstawowa i okręgowa będą posiadały dokładnie takie same możliwości badania ciągników rolniczych poza siedzibą stacji. W tej chwili podstawowe zastrzeżenie, które się podnosi, to kwestia odległości do stacji okręgowej

i uciążliwość związana z obowiązkowym dojazdem ciągnika w celu przeprowadzenia badania technicznego. Wiadomo, że jak ciągnik porusza się z prędkością 30 km/h, to przejechanie 50 lub 60 kilometrów takim ciągnikiem, żeby zrobić badanie techniczne, jest rzeczą uciążliwą. Z tego powodu przewidujemy możliwość wykonania badania technicznego w miejscu eksploatacji danego pojazdu.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Dziękuję za to wyjaśnienie. Czy ktoś z państwa posłów ma jeszcze jakieś pytania? Bardzo proszę.

Poseł Waldemar Olejniczak (PiS) – spoza składu Komisji:

Jedno pytanie, jeśli pan przewodniczący pozwoli. Czy ta regulacja obejmuje także ciężarowe przyczepy rolnicze?

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego MIB Jerzy Król:

Tak, panie pośle. Dotyczy to ciągników rolniczych i przyczep rolniczych.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Pan poseł Cieślak, bardzo proszę.

Poseł Michał Cieślak (PiS):

Mam jeszcze jedno pytanie. Chciałbym się dowiedzieć, co tak naprawdę wpłynęło na decyzje Ministerstwa Infrastruktury, żeby takie przepisy w ogóle przyjąć? Przecież co najmniej od dziesięciu lat nic nie słyhać, żeby były jakiegokolwiek problemy z pojazdami powyżej 3,5 tony, jeśli chodzi o ich stan techniczny, sprawność oraz jakość przeglądów przeprowadzanych w podstawowych stacjach kontroli. Skąd ta zmiana?

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Bardzo proszę o odpowiedź.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego MIB Jerzy Król:

Jeżeli chodzi o podział stacji diagnostycznych na stacje wykonujące przeglądy pojazdów o masie do 3,5 tony i stacje, które wykonują badania wszystkich kategorii pojazdów, to narodził się on ponad pięć lat temu. Wprowadziła go zmiana do ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Wyzaczyliśmy wtedy pięcioletni okres przejściowy na dostosowanie się do nowych przepisów. Nie będę twierdził, że coś się w tej materii działo przez pierwsze cztery lata, bo nic się nie działo. Panowała cisza i spokój. Wszyscy chyba wychodzili z założenia, że nic się nie stało i nie dokonała się żadna zmiana przepisów. Dopiero ostatni rok sprawił, że wszyscy wreszcie zrozumieli, iż zbliża się data 1 stycznia 2016 r., i że naprawdę należy się przygotować do nowych realiów.

W resorcie wykorzystaliśmy miniony rok głównie na analizę sytuacji w innych krajach członkowskich Unii. Chodziło nam głównie o to, aby ułatwić życie rolnikom, żeby nie musieli jeździć ciągnikami do stacji kontroli pojazdów po 50 lub 60 kilometrów w jedną stronę. Chcieliśmy sprawić, żeby ich pojazdy mogły być badane w miejscu eksploatacji i stąd wzięła się nasza propozycja. Jesteśmy bardzo ciekawi, jaki będzie jej odbiór wśród bezpośrednio zainteresowanych oraz jak odniosą się do niej inne resorty. Nie ukrywam, że pod koniec ubiegłego roku otrzymywaliśmy bardzo obszerną i liczną korespondencję na ten temat ze strony Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

Poseł Michał Cieślak (PiS):

Rozumiem, z tego co pan mówi, że nie ma przepisów unijnych, których implementacja nakładałaby na nasz rząd wprowadzenie tego rodzaju obowiązku. Skoro tak, to może jako Komisja poprosilibyśmy resort o uzasadnienie.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Spróbujmy doprecyzować, panie pośle, o jakie uzasadnienie chodzi?

Poseł Michał Cieślak (PiS):

Chodzi o uzasadnienie wprowadzenia tych przepisów przed pięciu laty. Proszę o wyjaśnienie, dlaczego takie przepisy zostały skonstruowane? W jaki sposób resort uzasadnia fakt przyjęcia takich przepisów? Dlaczego kontrole miały zostać przekierowane do okrę-

gowych stacji kontroli? Zakładam, że ministerstwo oraz sam pan minister musieli się czymś w tej kwestii kierować. Musiała być chyba jakaś podstawa dla takich działań. Poproszę o podanie uzasadnienia dla tej decyzji.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Panie pośle, wydaje mi się, że nie uda się odpowiedzieć na pańskie pytanie ad hoc, od razu w kilku zdaniach. Sprawa wymaga bowiem cofnięcia się pięć lat wstecz. Być może analiza powodów wprowadzenia przepisów przed pięciu laty oraz okres oczekiwania na ich wejście w życie mogą stać się przyczynkiem dla dobrych rozwiązań, których wprowadzenie resort proponuje obecnie. Przypuszczam, że pełnej odpowiedzi nie uzyskamy, dlatego prosiłbym pana ministra tylko o kilka zdań na ten temat. Poza tym nie wydaje mi się, żeby ta dyskusja posuwała nas zbyt do przodu. Na tym powoli zamykalibyśmy rozpatrywanie pkt 1 porządku dziennego. Cieszy nas, że wszystko zdaje się iść w kierunku zrozumienia problemów rolników i ułatwiania im życia, ale porównując procedowanie tej nowelizacji do procedowania nad innymi ustawami, wyznaczony termin, maj 2018 r., wymagałby chyba wyjaśnienia. Dlaczego jest on aż tak bardzo odległy?

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego MIB Jerzy Król:

Ten termin wynika wprost z dyrektywy. Jest to termin przewidziany dla dużej nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Będzie ona miała 46 stron bitego tekstu. Do tego dochodzi jeszcze 15 aktów delegowanych. Wszystko musi być gotowe na 20 maja 2018 r., akty prawne muszą zostać ogłoszone, a wszyscy zainteresowani muszą być przygotowani do praktycznego wdrożenia nowych zasad. Proszę mi wierzyć, że jest to naprawdę duże przedsięwzięcie.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Zwracam uwagę, że procedujemy projekty ustaw liczące więcej niż 500 artykułów i zamierzamy z nimi zdążyć w zdecydowanie krótszym czasie, tzn. do końca bieżącego roku. Stąd moja sugestia, czy nawet prośba, żebyście panowie nie czekali ze wszystkim na ostatni możliwy moment określony w dyrektywie. Zróbmy wszystko, aby w przypadku zgody zainteresowanych środowisk i sprawnego przebiegu uzgodnień międzyresortowych przyspieszyć maksymalnie tempo prac. Z naszej strony deklarujemy pomoc w tym zakresie i pełne wsparcie.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, procedowana ustawa wymaga starannego działania i czasu. Pan naczelnik wspominał, że jest to duży akt prawny i to nie tylko liczony wprost, jeśli chodzi o objętość tekstu. Ta ustawa wymaga bardzo dużo czasu, aby wprowadzić ją należyście w życie. Proszę pamiętać, że proponowane zmiany obejmują m.in. zmianę nadzoru nad stacjami diagnostycznymi, przekazania kompetencji pomiędzy powiatami i Transportowym Dozorem Technicznym oraz szereg innych działań. Trzeba wykonać szereg czynności, żeby ustawę wcielić w życie, zwłaszcza jeśli chodzi o nadzór nad ośrodkami badania stanu technicznego pojazdów. To jest najpoważniejsze zadanie do wykonania. Nie używam słowa „problem”, bo sprawa jest jak najbardziej wykonalna, ale wymaga odpowiedniej ilości czasu.

Oczywiście, przyjmujemy zgłoszoną uwagę i będziemy o niej pamiętać, kiedy przystąpimy do prac nad tą ustawą, tzn. kiedy gotowy będzie ostateczny projekt. Dziś de facto go jeszcze nie ma. W tej chwili w konsultacjach jest tylko materiał roboczy. Przedłożoną uwagę przyjmujemy jako element trwających konsultacji i z pewnością rozważymy ją w ciągu dalszych prac legislacyjnych.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Dziękuję, pani ministrze. Proszę państwa, naprawdę chciałbym, żebyśmy kończyli już ten wątek. Jeszcze pan poseł poprosił o głos. Bardzo proszę.

Poseł Waldemar Olejniczak (PiS) – spoza składu Komisji:

Osobiście nikogo bym nie ponaglał, jeśli chodzi o tempo prac. Kwestie ustawodawcze to jedna rzecz, ale skoro przedstawiciel ministerstwa powiedział, że nastąpi zmiana warunków i formy świadczenia usług przez diagnostów, to przecież oznacza wprost,

że właściciele stacji kontroli będą potrzebowali czasu na odpowiednie doposażenie swoich warsztatów oraz odnalezienie się w nowych realiach. Nierzadko konieczna będzie przebudowa stacji i zakup nowego sprzętu. Procedury wyglądają tak, jak wyglądają. Niestety. Dziękuję bardzo.

Prezes Stowarzyszenia Producentów Części Motoryzacyjnych i Pojazdów Antoni Dąbrowski:

Czy można zabrać głos, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Na ten temat czy w formie bardziej ogólnej? Jeśli chodzi o państwa, to za chwilę dopuszczę panów do głosu, ale przy okazji omawiania nowego tematu.

Prezes Stowarzyszenia Producentów Części Motoryzacyjnych i Pojazdów Antoni Dąbrowski:

Mam wniosek dotyczący stacji kontroli pojazdów.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Proszę podać nazwisko do protokołu.

Prezes Stowarzyszenia Producentów Części Motoryzacyjnych i Pojazdów Antoni Dąbrowski:

Antoni Dąbrowski, Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych i Pojazdów.

Szanowni państwo, mam następującą propozycję. Jeżeli zamierzacie dalej dyskutować sprawę stacji kontroli pojazdów, to sugeruję, aby na jedno z następnych posiedzeń Komisji zaprosić prezesa Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów, pana Turka, który posiada fachową wiedzę, a przede wszystkim aktualną, na temat tego, jak wygląda sytuacja w stacjach kontroli pojazdów.

Druga sprawa dotyczy samego procedowania. Dwa lata temu brałem udział w konsultacjach społecznych, podczas których procedowano przepisy dotyczące rejestracji czasowej i wydawania tablic rejestracyjnych. Do konsultacji otrzymaliśmy z Departamentu Transportu ministerstwa projekt zawierający 150 stron tekstu. Podczas konsultacji mój kolega pokazał, jak wyglądają niemieckie przepisy dotyczące tej samej kwestii. Zajmowały one zaledwie półtorej strony. To ma swoją wymowę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Ten przykład, to można powiedzieć miód na serce członków Komisji Nadzwyczajnej do spraw deregulacji. Widziałem jeszcze jedno zgłoszenie, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Biura Związku Powiatów Polskich Grzegorz Kubalski:

Grzegorz Kubalski, zastępca dyrektora Biura Związku Powiatów Polskich. Szanowni państwo, nie będę odnosił się do założeń ustawy jako takiej, które zresztą w określonej części kwestionujemy, chciałbym natomiast odnieść się bezpośrednio do tematu, w związku z którym się spotkaliśmy i uzyskać odpowiedź ze strony przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury. Czy jest prawdą, że jeśli rolnik posiadający ciągnik rolniczy lub przyczepę rolniczą spóźni się 30 dni z przeprowadzeniem badania technicznego, wówczas nie tyle, że będzie jechał do okręgowej stacji kontroli pojazdów leżącej, powiedzmy w odległości kilkudziesięciu kilometrów, ale zgodnie z założeniami ministerialnego projektu taki rolnik będzie musiał udać się do specjalnie wyznaczonej stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego, która – co do zasady jest tylko jedna w każdym województwie? W skrajnych przypadkach rolnik będzie miał wtedy do przejechania nie kilkadziesiąt, ale kilkaset kilometrów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Proszę przedstawicieli resortu o odpowiedź. Nie wiem, kto będzie odpowiadał, czy pan minister, czy pan naczelnik?

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Pan naczelnik, panie przewodniczący.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego MIB Jerzy Król:

Proszę państwa, rozumiem, że mówimy nie o obowiązujących przepisach, ale o tym, co znajduje się w projekcie ustawy i co zostało przedstawione do dyskusji w ramach konsultacji społecznych i uzgodnień międzyresortowych. Jeżeli tak, to chciałbym wyjaśnić, iż staraliśmy się wyjść naprzeciw oczekiwaniom związanym z kwestią terminowego wykonywania badań technicznych. Myślę, że państwo o tym wiecie, iż w Polsce znaczna część pojazdów jeżdżących po naszych drogach nie posiada wymaganych ważnych badań technicznych.

W projekcie ustawy zostało zaproponowane narzędzie, które ma na celu dyscyplinowanie użytkowników pojazdów. Projekt przewiduje, że jeśli ktoś nie wykona w terminie przekraczającym o trzydzieści dni datę ważności badania technicznego, zgodnie z zapisem w dowodzie rejestracyjnym, to wówczas taka osoba musi udać się do stacji kontroli Transportowego Dozoru Technicznego. Chodzi o dyscyplinowanie kierowców i doprowadzenie do wykonywania na czas badań technicznych, a w gruncie rzeczy o to, żeby badania w ogóle były wykonywane. Liczymy na to, że jeśli jeden właściciel ciągnika będzie zmuszony do przejścia takiej drogi, drugi, pomny doświadczeń kolegi czy znajomego, czegoś takiego nie będzie chciał przechodzić i wykona badanie techniczne w terminie.

Proszę państwa, jeśli w toku konsultacji społecznych lub uzgodnień międzyresortowych pojawią się w tej kwestii inne zdania i opinie, zostaną one oczywiście wzięte pod uwagę i rozpatrzone. Po to przecież przeprowadza się konsultacje i uzgodnienia.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Dziękuję. Za chwilę oddam głos panu posłowi Królowi, ale chciałbym zwrócić uwagę, że w tej chwili jeszcze nie pracujemy nad projektem ustawy. Państwo, jako specjaliści branżowi, znacie już założenia projektu, dlatego macie przewagę pod tym względem nad członkami Komisji. Wydaje mi się, że w tej chwili powinno się przekazać informacje, które są do przekazania, członkom Komisji, być może drogą elektroniczną, aby ci spokojnie zapoznali się z ich treścią i zastanowili się, co zrobić, żeby zejść do regulacji mieszczącej się na półtorej strony, zgodnie z tym co jeden z panów powiedział. Generalnie, jako komisja deregulacyjna, zamierzamy pracować w tym duchu. Nie mamy oczywiście zamiaru zastępować komisji branżowych, ale bacznie będziemy się przyglądać przepisom i sytuacjom, które mogą utrudniać życie obywatelom. Nie zrobimy jednak nic, co mogłoby narazić Polaków na większe ryzyko lub niebezpieczeństwo.

W tej chwili, zgodnie z zapowiedzią, oddaję głos panu przewodniczącemu Królowi. Później udzielię głosu jeszcze jednemu z naszych gości, którego zgłoszenie zdołałem dostrzec. Na tym chciałbym zakończyć rozpatrywanie tego wątku i przejść do kwestii, którą zasygnalizowało Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych.

Bardzo proszę, pnie pośle.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Nie bez kozery zapytałem o liczbę stacji diagnostycznych. Jeżeli mamy ok. 2,5 tysiąca gmin, a z informacji podanych przez przedstawiciela resortu infrastruktury wynika, iż w Polsce jest 4,6 tysiąca stacji kontroli pojazdów, w tym 1,5 tysiąca okręgowych stacji kontroli, to dość łatwo jest się zorientować, ponieważ w dużych miastach jest z pewnością więcej niż jedna okręgówka, iż znajdują się gminy, na terenie których nie ma żadnej okręgowej stacji kontroli. W Bydgoszczy, bo to miasto znam, jest tak, że w jednej dzielnicy można znaleźć przynajmniej trzy stacje okręgowe. Skoro statystycznie rzecz biorąc takich stacji jest więcej w miastach, to nie powinno specjalnie dziwić, że w jakichś gminach ich nie będzie. W tej sytuacji wydaje się chyba racjonalne utrzymanie takiego rozwiązania, jakie mamy teraz.

Zawsze jestem zwolennikiem zdrowych kompromisów i dlatego twierdzę, że nie powinniśmy utrudniać życia rolnikom, ale z drugiej strony konieczne jest zapewnienie odpowiedniego poziomu sprawności technicznej pojazdów, które, jak to jest w przypadku ciągników, bądź co bądź poruszają się po publicznych drogach. Racjonalnym wyjściem byłoby dopuszczenie do badania ciągników zarówno w stacjach podstawowych, jak i w okręgówkach.

Jeśli chodzi o proponowanie rozwiązań zakładających badanie pojazdów poza stacjami kontroli, to myślę, iż w naszym gronie możemy sobie otwarcie powiedzieć, że jest to pomysł obciążony ryzykiem. Wiemy doskonale, że właściciele stacji kontroli ostro ze sobą konkurują. Cena ich usług jest niby ustalana ustawowo, ale nikt im nie zabroni ogłaszania promocji. Może zdarzyć się tak, że jeśli ktoś prowadzi warsztat mechaniczny i wykona badanie techniczne pojazdu w konkretnej stacji, to dodatkowo otrzyma w prezencie na przykład bon na darmową wymianę opon itd. Nie ma to oczywiście nic wspólnego z badaniem technicznym, ale takie procedury mają miejsce i raczej spełniają swoją funkcję, czyli przyciągają klientów do danej stacji diagnostycznej. Wyobraźmy sobie teraz, że w sytuacji tak silnej konkurencji rynkowej diagnosta jedzie na pole lub do gospodarstwa rolnego, bo wie, że zbliża się termin badań technicznych ciągników. Teoretycznie jest tak, że właściciel stacji nigdy nie wie, kto do niego przyjedzie, ale skoro on jedzie do kogoś, to dokładnie wie, kiedy i po co. Będzie się zatem starał przekonać rolnika, żeby skorzystał z jego usług. Łatwo sobie przedstawić, do jakich zdarzeń może wówczas dochodzić. Dyplomatycznie powiem, że wydaje mi się, iż jeśli przyjąłbyśmy tego rodzaju rozwiązanie, to postawilibyśmy wszystkich diagnostów w dość trudnym położeniu.

Kończąc ten wątek, chcę jeszcze raz powiedzieć, że jestem zdania, iż najbardziej racjonalnym wyjściem jest utrzymanie rozwiązania polegającego na możliwości przeprowadzenia badania technicznego pojazdów rolniczych zarówno na stacjach podstawowych, jak i okręgowych. Opierając się na informacjach przekazanych przez przedstawiciela ministerstwa można założyć, że liczba wszystkich stacji kontroli technicznej w Polsce zapewni rolnikom w miarę swobodny dostęp do ich usług. Poza tym nikt nie jest w stanie mnie przekonać, że gdzieś w polu można dokonać tak samo wiarygodnego badania technicznego ciągnika jak w okręgowej stacji kontroli pojazdów. Te stacje zostały stworzone przecież dlatego, że dysponują określoną liczbą urządzeń odpowiedniej klasy, które skutecznie zweryfikują stan techniczny pojazdów. Powiem jeszcze raz, wydaje się, że dotychczasowe rozwiązanie jest najbardziej sensowne zarówno z punktu widzenia interesów rolników, jak i z punktu widzenia bezpieczeństwa drogowego. Takim podsumowaniem zamknąłbym tę część dyskusji. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Jeśli chodzi o mnie, to przyjmuję deklarację pana naczelnika, że mimo zmienionej formuły kontroli nie ma mowy o jakichś ulgach, które mogłyby się odbić na poziomie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Zakładam, że badania będą przeprowadzane skrupulatnie i zgodnie z regułami sztuki. Niewątpliwie jest to jednak przestrzeń regulacyjna, która powinna stać się przedmiotem naszego zainteresowania.

Naprawdę ostatnie dwa głosy w dyskusji. Jako pierwszy pan siedzący pośród gości, a na zakończenie pan poseł Łopata. Bardzo proszę.

Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów Adam Małyszko:

Adam Małyszko, prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów.

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, przedstawię dane z dnia 12 lipca bieżącego roku, które ściągnęliśmy ze strony jednego z senatorów, a które pochodzą z Ministerstwa Cyfryzacji. Na 3.128.000 zarejestrowanych pojazdów ciężarowych 1.563.000 nie posiada aktualnych badań technicznych. Jeżeli chodzi o samochody osobowe, to na 21.076.000 ważnych badań technicznych nie posiada 8.677.000. Podobna sytuacja jest w ubezpieczeniach. Na ponad 21 milionów pojazdów osobowych 7,4 miliona nie posiada obowiązkowego ubezpieczenia.

Podane dane w wielu przypadkach są efektem zaszłości i panującego bałaganu w ewidencji i właśnie w związku z tym chciałbym zadać pytanie przedstawicielom resortu infrastruktury. Czy ministerstwo planuje uporządkowanie sytuacji i wreszcie wykreślenie z ewidencji wszystkich martwych dusz? Pozwoliłoby nam to zorientować się, które samochody są rzeczywiście ubezpieczone i które pojazdy posiadają ważne badania techniczne. Czy w CEPiK rzeczywiście jest zarejestrowanych 8 milionów pojazdów bez ważnych badań technicznych? Trzeba to uporządkować w pierwszej kolejności.

Druga prośba naszego środowiska zgłaszana w ramach deregulacji dotyczy obowiązku kasowania tablic rejestracyjnych. Postulujemy zniesienie tego obowiązku. Tablice rejestracyjne nie są bowiem dokumentem. Kiedyś funkcjonowało takie przekonanie, że tablice to dokument i dlatego klient z tablicami musiał udawać się do wydziału komunikacji, stamtąd odpad trafiał do nas itd. Proponujemy, żeby to wszystko uprościć i stworzyć możliwość wyrejestrowywania kasowanych pojazdów on line, prosto ze stacji demontażu, bez konieczności ganiań klienta po urzędach. Nierzadko traci on cały dzień na załatwienie tego typu niepotrzebnych formalności, przy okazji wyrejestrowywania pojazdu zgodnie z obowiązującym prawem. Czasami, żeby nie tracić czasu, klienci decydują się na korzystanie z szarej strefy, czyli sprzedają samochód na tzw. słupa i rolnik rozbiera pojazd gdzieś w stodole. Jest to jedna z przyczyn tak znacznej ilości martwych dusz w dostępnych statystykach.

Chciałbym się dowiedzieć, czy resort zamierza w tym projekcie lub w jakiejś innej regulacji uporządkować przepływ informacji o właścicielach pojazdów? Uporządkowanie oznacza oczywiście, że jeżeli pojazd jest nieubezpieczony, to musi nastąpić egzekucja. Podobnie, jeśli chodzi o kwestię przeglądów technicznych, która stanowi przedmiot dzisiejszego posiedzenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Jedna uwaga, proszę państwa. Jako Komisja wypracowujemy tryb naszej pracy. Jeżeli zatem ktoś zgłasza wniosek w sprawie np. kasowania tablic rejestracyjnych, jak przed chwilą, i proponuje żeby procedura wyglądała inaczej, to prośba z naszej strony jest taka, aby środowiska, które zajmują się problemem, zgłaszały do nas od razu propozycje konkretnych rozwiązań. Być może niektóre regulacje będą mogły ujrzeć światło dzienne wcześniej niż dopiero przy okazji dużej nowelizacji ustawy. Trzeba w takim przypadku oczywiście odnieść się do przepisów, z których wynika dzisiejszy stan rzeczy. To plus propozycja zmiany, o ile ma ona charakter akceptowalny legislacyjnie, powinno zostać do nas złożone.

Jeszcze pan poseł, następnie odpowiedź przedstawiciela resortu i na tym zakończymy dyskusję nad tym wątkiem, po czym przejdziemy do kolejnego punktu porządku dziennego. Bardzo proszę.

Poseł Jan Łopata (PSL):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, zdaję sobie sprawę, że rozmawiamy w tej chwili o projekcie, o jakichś założeniach do ewentualnych zmian. Nie jest to nic konkretnego, ale nie będę ukrywał, że zaniepokoił mnie głos przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury. Mam nadzieję, że panowie z resortu mnie w tej chwili słuchają, bo to właśnie wypowiedź jednego z panów zainspirowała mnie do zabrania głosu.

Moim zdaniem, mamy do czynienia z klasycznym przykładem zasady kija i marchewki. Z jednej strony mamy bowiem wyjście naprzeciw potrzebom rolników i umożliwienie badania technicznego poza stacją, na wzór niemiecki i oczywiście jestem za tym, ale z drugiej strony słyszymy o dyscyplinowaniu rolników. Wydaje mi się, że kroki dyscyplinujące w tej ustawie są pozbawione większego sensu. Statystyki, które podał przed chwilą mój przedmówca, dotyczą przecież innych kwestii. One są ważne, jeśli rozpatruje się zagadnienie mandatów i karania nierzetelnych i nieodpowiedzialnych kierowców, o wszystkim co się wiąże z zagadnieniami kodeksowymi. Nie ma to jednak wiele wspólnego z kwestiami technicznymi pojazdów rolniczych. Uważam, że założenie większego dyscyplinowania w takiej formie jest błędem. Proponuję, aby resort wycofał się z tego pomysłu, bo on naprawdę nie jest dobry.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Jeszcze raz podkreślę, że dziś nie zajmujemy się projektem ustawy. Wywołaliśmy jedynie pojedynczy temat i jemu poświęciliśmy naszą uwagę. Widzimy, jakie są perspektywy i czekamy na konkretne decyzje. Bacznie będziemy śledzić rozwój wydarzeń i pilnować, aby przyjęte rozwiązania były korzystne dla rolników i jednocześnie zapewniały niezbędny poziom bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom ruchu. Rozumiem, że członkowie Komisji w ramach konsultacji zapoznają się ze szczegółami projektu. Podejrzewam również, że ze względu na żywy odbiór i duże zainteresowanie

środowiska dyskusje nad szczegółowymi rozwiązaniami zostaną przeprowadzone także na forum Komisji Infrastruktury. Nasza Komisja spojrz na zagadnienie pod kątem deregulacji. Niewykluczone, że odbędziemy jakieś wspólne posiedzenie w tej sprawie. Praca nad projektem ustawy dopiero nas czeka. Nie myślm, że od wyniku dzisiejszych obrad zależy los projektu, bo tak nie jest. Projekt ustawy pojawił się niejako przez przypadek, tylko dlatego że odpowiedź na problem poruszony przez posła Cieślaka zahaczała o zagadnienia, które będą regulowane w nowelizowanej ustawie. W tej chwili otrzymaliśmy jedynie informację, że jest projekt ustawy, że pracuje się nad nowymi rozwiązaniami, ale nie stanowią one przedmiotu dzisiejszego posiedzenia.

Deklaruję, że do sprawy wrócimy w trakcie szczegółowych prac nad projektem i wówczas wszystkie nasze głosy, dużo bardziej doprecyzowane niż obecnie, będą bardzo cenne dla ostatecznego kształtu ustawy. Dlatego proszę, żeby odpowiedź pana naczelnika na zadane pytania została utrzymana w takim duchu, jaki został przeze mnie zarysowany. Nie ma sensu przekonywanie się w tej chwili do konkretnych pomysłów, gdyż rozumiem, że sygnalizowane wątki to jedynie wywołanie poszczególnych tematów, a na tym etapie dyskusji nie zdołamy się przekonać, które rozwiązania są lepsze. W tej chwili wszystko traktujemy jako wstępne propozycje. Procedura pracy legislacyjnej nad projektem ustawy będzie dopiero przeprowadzona.

Proszę o odpowiedź przedstawiciela ministerstwa.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego MIB Jerzy Król:

Odpowiadając na pytanie dotyczące kwestii rozbieżności, jeśli chodzi o dane na temat pojazdów podlegających obowiązkowemu badaniu i tymi które badań nie posiadają, oraz odnosząc się do tzw. martwych dusz w systemie ewidencji pojazdów, chcę Wysoką Komisję poinformować, że Ministerstwo Cyfryzacji opracowało nowy system ewidencji tzw. CEP 2.0. Jest on powiązany aż z 27 aktami wykonawczymi. Jeden z nich dotyczy usuwania niezgodności w systemie. Nasz resort posiada także akty wykonawcze podpisane do tego systemu. Planujemy, że do końca roku system będzie już sprawdzony i wszystko będzie działać tak, jak powinno.

Jeżeli natomiast chodzi o zagadnienie poruszone przez pana posła, odnoszące się do zasady kija i marchewki, to jako ilustrację pozwolę sobie pokazać państwu przykład Holandii, jak analogiczna sytuacja jest uregulowana w tamtym kraju. Otóż system implementujący nową dyrektywę działa w Holandii w następujący sposób: klient przyjeżdża do stacji kontroli pojazdów, tam jest wykonywane badanie techniczne, po badaniu zostaje wykonana jego autoryzacja w tzw. centralnej bazie RDW, holenderskiego organu nadzorującego system badań technicznych. W ramach tego systemu są prowadzone analizy i losuje się pojazdy podlegające kontroli. Jeśli maszyna akurat wylosuje samochód klienta, to do dwóch godzin musi on czekać na przyjazd specjalnego eksperta RDW, który dokona powtórnego badania pojazdu i na tej podstawie sporządzi ocenę stacji kontroli, która pojazd sprawdzała, oceni jej wyposażenie kontrolno-pomiarowe i poziom pracy diagnosty. W ciągu roku takich kontroli przeprowadza się ok. 70 tysięcy. Im gorsza stacja, im ma gorsze wyniki w statystykach, tym częściej jest kontrolowana. Nie wiem, który model jest bardziej uciążliwy: holenderski czy ten, który chcemy wprowadzić u nas, czyli zdyscyplinowanie użytkowników. Zakładamy, że jeśli rolnik dowie się od kolegi, jakie miał przygody, w cudzysłowie, z badaniem technicznym ciągnika, to sam postara się dotrzymać wyznaczonych terminów.

Poseł Jan Łopata (PSL):

W ogóle nie o to mi chodziło.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Proszę nie zaczynać polemiki, panie pośle. Dzisiaj nie pracujemy nad projektem ustawy. Przyjaliśmy jedynie do wiadomości, że odpowiednia procedura została rozpoczęta. Na tym kończymy rozpatrywanie pkt 1 porządku dziennego. Mamy pobudzoną wyobraźnię, ale na tym musimy w tej chwili poprzestać. Dziękuję bardzo.

Przystępujemy do rozpatrzenia pkt 2 – sprawy bieżące. Chcielibyśmy wykorzystać obecność pana ministra i poznać stanowisko resortu wobec problemu zasygnalizowanego przez Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych. Wiemy, że nie będzie to bar-

dzo szczegółowe odniesienie się do problemu, bo ani pan minister, ani posłowie nie mieli wcześniej możliwości zapoznania się ze stosownymi materiałami na ten temat. Proszę przedstawiciela stowarzyszenia o krótkie naświetlenie zagadnienia. Oddaję panu głos.

Prezes Stowarzyszenia Producentów Części Motoryzacyjnych i Pojazdów Antoni Dąbrowski:

Antoni Dąbrowski, prezes stowarzyszenia. Jeśli państwo pozwolą, to będę mówił na stojąco, żeby być lepiej słyszany.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Proszę mówić siedząc, ale przy włączonym mikrofonie. Wtedy każdy będzie pana dobrze słyszał.

Prezes Stowarzyszenia Producentów Części Motoryzacyjnych i Pojazdów Antoni Dąbrowski:

Ministerstwo Infrastruktury bardzo dobrze zna problematykę, którą chcę państwu przedstawić. Ostatnie spotkanie z przedstawicielami resortu, na którym o tych sprawach dyskutowaliśmy, miało miejsce 3 sierpnia tego roku, a ponieważ nie przyniosło żadnego rezultatu, dlatego dziś jestem tu z państwem.

Proszę państwa, pierwsza sprawa, na którą chcę zwrócić waszą uwagę, to homologacja dla dopuszczeń jednostkowych pojazdów. Ta rzecz ciągnie się już od 2013 r., kiedy wprowadzono do ustawy – Prawo o ruchu drogowym dyrektywę nr 46, ale zrobiono to na tyle źle i nieudolnie, że już w lipcu zaczęły upadać polskie firmy z sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Skutek tego wszystkiego, który ciąży nad nami od tamtej pory, jest taki, że polscy producenci homologują wyprodukowane przez siebie pojazdy w krajach ościennych. Nasze rozmowy na ten temat z ministerstwem trwają od 2013 r. Pan naczelnik Król był u nas bodaj na dwóch spotkaniach z tego tytułu, ale żadnego rezultatu to nie przynosi. Uważamy, że to jest skandal. Pieniądze wypływają bowiem za granicę, a mogłyby pozostać w kraju.

Następna sprawa. Wykaz części podlegających homologacji w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Taki wykaz powinien zostać opracowany przez urzędników Departamentu Transportu Drogowego w 2008 r., po ukazaniu się dyrektywy nr 46, co miało miejsce w roku 2007. Celem sporządzenia wykazu miało być zapewnienie bezpieczeństwa, ale także i ochrona rynku przed importem części niehomologowanych, a co za tym idzie niebezpiecznych. Tego wykazu do tej pory nie ma. Jego brak spowodował bankructwo wielu polskich producentów, ponieważ nie byli w stanie realnie konkurować z jakąś chińszczyzną. To wszystko sprawia także, że paragraf w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, bodaj jest to 70ze 1, pozostaje cały czas pusty. Powołuje się on bowiem na wspomniany wykaz, a wykazu jak nie było, tak nie ma.

Kolejny temat. Niedawno, bo w lipcu bieżącego roku, weszło w życie rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Rozporządzenie w tej kwestii jest niewątpliwie potrzebne, ponieważ rozwiązuje niezwykle ważny problem bezpieczeństwa. Niestety, zostało ono przygotowane i wprowadzone z pominięciem społecznych konsultacji. Dlatego zawiera w sobie wiele błędów, niezgodności, dwuznaczności itd., które należy jak najszybciej usunąć. Dodatkowo jest ono napisane niezrozumiałym językiem. Po naszym spotkaniu z przedstawicielami ministerstwa w dniu 3 sierpnia, resort zorganizował spotkanie z jednostkami uprawnionymi, które poinformowano wreszcie, co autor rozporządzenia miał na myśli. Jednostki uprawnione przeprowadziły w tym zakresie szkolenia dla diagnostów, a dyrektor stosownego departamentu rozesłał do starostw informację, jeśli się nie mylę 29 lub 30 sierpnia, o tym, jak należy rozumieć przepisy rozporządzenia oraz dołączył do niego dodatkowy, specjalny formularz zgłoszeniowy.

Proszę państwa, bardzo poważnym problemem jest to, że akty prawne są pisane urzędniczym slangiem, którego nie rozumieją użytkownicy i osoby, których rozporządzenie dotyczy. Ze wspomnianym wyżej rozporządzeniem łączy się sprawa, o której mówiono dziś przy okazji zajmowania się kwestią traktorów. Chodzi o to, że dyrektor ministerialnego Departamentu Transportu Drogowego rozesłał formularz potwierdzenia, który może wypełniać tylko przedstawiciel jednostki uprawnionej, a takie jednostki

w całej Polsce są aż dwie. Producentów zabudów, którzy potrzebują uzyskać stosowne potwierdzenia, jest natomiast kilkuset. Dodatkowym problemem jest to, że uzyskanie takiego potwierdzenia kosztuje i to wcale niemało, bo od 1000 do 3000 złotych.

Tę czynność z powodzeniem mogłyby wykonywać stacje kontroli pojazdów. Potwierdzenie uzyskuje się bowiem w taki sposób, że przedstawiciel PIMOT przyjeżdża ze swoją pieczęcią – to jedyna rzecz, którą posiada – ogląda samochód, podpisuje się i przystawia stempel. Na tym sprawa się kończy, jeśli chodzi o wydanie potwierdzenia. Koszty, które z tego powodu są generowane, w oczywisty sposób zmniejszają konkurencyjność polskich producentów. Ponośzone wydatki muszą oni bowiem wliczać w koszty.

Myślę, że w tym miejscu trzeba powiedzieć, warto, żebyście państwo o tym wiedzieli, iż nasze małe i średnie firmy znaczną część produkcji eksportują i muszą skutecznie konkurować z podobnymi producentami działającymi w krajach ościennych. Dodatkowe koszty wpływają na zdolności konkurencyjne naszych producentów.

To tyle uwag z mojej strony. Jeśli ktoś z państwa posłów zechciałby się tymi sprawami zająć, to dysponuję stosownym materiałem na piśmie na ten temat. Zależy nam także na bezpośrednim dotarciu do pana ministra, ponieważ dotychczasowe rozmowy na niższym poziomie nie dały żadnych rezultatów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Obserwowałem pana ministra i widziałem, że słuchał wystąpienia z zainteresowaniem. Za chwilę udzielę panu ministrowi głosu. Wydaje mi się, że wszystko, w czym uczestniczymy, jeśli chodzi o dyskusję na temat planu premiera Morawieckiego w zakresie wzmocnienia małych i średnich przedsiębiorstw, wszystkie pomysły dotyczące np. produkcji pojazdów elektrycznych i wsparcia, którego trzeba udzielić polskim firmom zasługują na uwagę i gdzieś krzyżują się ze sprawami, które trzeba uregulować także w branży, której przedstawiciel przed chwilą zabierał głos. Tylko w ten sposób będzie można wdrożyć pomysły poprawiające funkcjonowanie gospodarki, bez zbędnych przeszkód i niepotrzebnych utrudnień. Myślę, że ministerstwo w podobny sposób widzi te kwestie i chce się skutecznie wpisać w program wspierania polskich małych i średnich przedsiębiorstw. Nie chciałbym jednak wychodzić przed pana ministra, jeśli chodzi o przedstawienie szczegółów na ten temat. Oddaję głos przedstawicielowi resortu infrastruktury. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Dziękuję, panie przewodniczący. Jeśli państwo pozwolicie, to przekażę głos panu naczelnikowi Królowi. Jeśli będzie taka potrzeba, to uzupełnię później przekazane przez niego informacje.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Proszę bardzo, panie naczelniku.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego MIB Jerzy Król:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeśli chodzi o współpracę resortu ze Stowarzyszeniem Producentów Części Motoryzacyjnych i Pojazdów, to muszę powiedzieć, że nasze doświadczenia z ostatnich lat nie napawają zbytnim optymizmem. Organizacja ta nie brała udziału w uzgadnianiu przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zarówno tej kwestionowanej, która weszła w życie w 2013 r., jak w przypadku nowelizacji warunków technicznych. Do nich także nie otrzymaliśmy ze stowarzyszenia żadnych uwag. Jakakolwiek korespondencja, spostrzeżenia lub uwagi ze strony stowarzyszenia pojawiają się dopiero wtedy, kiedy przepisy wejdą już w życie.

Ministerstwo oczywiście udziela odpowiedzi na pytania kierowane pod naszym adresem. Wcześniej treść odpowiedzi konsultujemy z innymi zainteresowanymi resortami, takimi jak choćby Ministerstwo Spraw Zagranicznych. Niestety, nasze odpowiedzi nie są zwykle akceptowane przez Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych i przez samego pana prezesa Dąbrowskiego. Można by powiedzieć, że korespondencja prowadzona między nami cały czas, od 2013 r., dotyczy tego samego. W praktyce wygląda to tak, że my udzielamy informacji o tym, jaki stan prawny obowiązuje, a dosta-

jemy zwrotnie sygnały zbieżne z informacją, którą pan prezes dziś przedstawił Wysokiej Komisji.

Mam nadzieję, że rozpoczęte wczoraj konsultacje noweli ustawy – Prawo o ruchu drogowym i 15 aktów wykonawczych do tej ustawy zmienią nasze wzajemne relacje, a przede wszystkim zmienią podejście do współpracy z ministerstwem ze strony Stowarzyszenia Producentów Części Motoryzacyjnych. Jeśli uda nam się zmienić dotychczasową formę współpracy, to w merytorycznej dyskusji wypracujemy satysfakcjonujące rozwiązania, a wszystko dokona się w czasie, który jest na to przeznaczony, a nie po tym, jak przepisy nabiorą już mocy obowiązującej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Dziękuję panu. Nie chciałbym, żebyśmy teraz rozpoczęli dyskusję o wzajemnym pozycjonowaniu się stowarzyszeń czy innych instytucji zajmujących się problemami branżowymi w stosunku do Ministerstwa Infrastruktury. Za dobrą monetę przyjmuję pana informację, iż prace trwają i jest okazja do konstruktywnego włączenia się w te prace przez członków stowarzyszenia. Dalsze zajmowanie się historią wzajemnych kontaktów niczego nam teraz nie da. Myślę, że teraz należy zastanowić się, co uda się procedować szybciej i na ile szybciej. Wyrażam w tej chwili własną opinię, ale wydaje mi się, że należałoby zacząć od kwestii przesądzających o bezpieczeństwie, które jednocześnie mają wpływ na sytuację polskich małych i średnich przedsiębiorców. Różne pomysły w tym obszarze się pojawiają i pokazują różne potrzeby związane ze wsparciem polskiej myśli technicznej. Mam nadzieję, że uda się zainteresowanym porozumieć, a ich cele będą ze sobą zbieżne. Z jednej strony mamy kwestię odpowiedzialności za bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a z drugiej możliwość przyspieszenia rozwoju gospodarczego, co jest niezwykle istotne z punktu widzenia przyszłej sytuacji naszego kraju. Sądzę, że w tym obszarze wiele do powiedzenia powinna mieć nasza Komisja, Komisja Gospodarki i Komisja Infrastruktury. Kompetencje tych komisji stykają się ze sobą, ale zakres problematyki jest niezwykle szeroki i dlatego potrzeba wielowątkowych uzgodnień.

Proszę państwa, jestem przekonany, że pan minister usłyszał dziś wyraźnie głos stowarzyszenia, bezpośrednio, bez udziału osób trzecich. Deklaracja, którą usłyszeliśmy od przedstawicieli ministerstwa, jest konstruktywna. Od tego momentu liczymy na zaangażowanie stowarzyszenia w prace legislacyjne bez niepotrzebnego zniechęcania się i sięgania do historycznych zaszłości we wzajemnych relacjach. Powinniśmy wszyscy wspólnie patrzeć w przyszłość.

Na zakończenie poproszę pana ministra o finalne podsumowanie tej kwestii. Na tym zakończylibyśmy dyskusję, o ile nikt z państwa posłów nie zechce wnieść żadnego nowego zagadnienia w ramach spraw bieżących. Panie ministrze, proszę o optymistyczny głos na zakończenie obrad.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmít:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, skoro zostałem poproszony o słowo kończące obrady, to odniosę się do ostatniego poruszanego dziś zagadnienia. Chciałem wyraźnie powiedzieć, że resort jest zawsze otwarty na dyskusję i rozmowę. Oczekujemy konkretnych propozycji dotyczących zmiany i poprawy obowiązujących przepisów. Liczymy także na konstruktywne uwagi związane z funkcjonowaniem ministerstwa i podległej mu sfery publicznej. Potwierdzam słowa pana przewodniczącego i deklaruje gotowość do współpracy ze wszystkimi na rzecz ułatwienia i upraszczania przepisów oraz zasad określających warunki, w których funkcjonuje polska gospodarka. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Murdzek (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Z mojej strony także deklaruje pełną gotowość do współpracy. Jesteśmy do dyspozycji wszystkich, którym leży na sercu podniesienie jakości polskiego prawa. Jeżeli chodzi o temat dzisiejszego posiedzenia, to uważam że wszystkie poruszone kwestie były istotne. Dziękuję wszystkim za udział w obradach, zwłaszcza przedstawicielom Ministerstwa Infrastruktury.

Czy ktoś z państwa posłów chciałby poruszyć jeszcze jakieś tematy w ramach spraw bieżących? Nie widzę zgłoszeń. Z pewnością nadal będziemy aktywnie śledzić prace nad nowelą ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Stwierdzam, że wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie Komisji.