



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(617)

89. posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej
w dniu 20 lutego 2007 r.

VI kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o wykonywaniu prac podwodnych (druk nr 355).
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o funkcjonowaniu banków spółdzielczych, ich zrzeszaniu się i bankach zrzeszających (druk nr 361).
3. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 360).
4. Mediacje w polskim prawie gospodarczym.

(Początek posiedzenia o godzinie 13 minut 10)

(Posiedzeniu przewodniczą zastępca przewodniczącego Jacek Włosowicz oraz zastępca przewodniczącego Tomasz Misiak)

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Witam panie i panów senatorów, członków komisji. Witam także naszych gości. Dzisiaj gościmy szerokie grono najwyższych rangą przedstawicieli różnych ministerstw. Przy omawianiu kolejnych punktów będziemy mieli okazję poznać się bliżej, jeżeli jeszcze tego nie zrobiliśmy. Jest reprezentowany również nasz nieoceniony sekretariat i jest przedstawiciel biura prawnego, w związku z tym możemy przystąpić do omawiania poszczególnych punktów porządku obrad.

Pierwszy z zaplanowanych punktów dotyczy rozpatrzenia ustawy o zmianie ustawy o wykonywaniu prac podwodnych.

Naszym gościem jest pan minister Zbigniew Graczyk z Ministerstwa Gospodarki Morskiej. Razem z panem przybyli również państwo z ministerstwa.

Dzień dobry, Panie Ministrze. Przekazuję panu głos. Sądzę, że przedstawi pan nam po raz wtóry najważniejsze kwestie związane z tą ustawą.

Proszę bardzo.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Zgłasza się pani senator jako osoba zainteresowana i pilotująca tę ustawę, a więc proszę bardzo.

Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Składałam tę nowelizację wraz z grupą senatorów i bardzo sprawnie to wszystko przebiegło w naszej Izbie. Reprezentowałam również Senat, a przynajmniej starałam się odpowiednio zaprezentować poglądy naszej Izby, w Sejmie. Projekt ustawy, który wyszedł z Senatu, tak to określe, poddany został trzem czytaniom w Sejmie: pierwszemu, drugiemu i trzeciemu. Nie obyło się oczywiście bez zgłoszenia poprawek przez posłów. Nie została powołana podkomisja, toteż praca przebiegła troszkę szybciej, ale trwały w tym czasie konsultacje z przedstawicielami środowiska i z przedstawicielami ministerstwa, jak również konsultacje w rządzie.

Generalne założenia noweli senackiej zostały zaakceptowane przez ministerstwo i przez Sejm. Chodziło przede wszystkim o względy bezpieczeństwa prac wykonywanych pod wodą na głębokościach, na jakie schodzą nurkowie klas I, II i III. Chcieliśmy to dostosować do standardów światowych. Kierowaliśmy się zasadą zapewnienia jak największego bezpieczeństwa w czasie wykonywania prac podwodnych przez nurków

zawodowych. Wykorzystaliśmy również prace nad nowelizacją tej ustawy do tego, by rząd miał okazję przedstawić ewentualne poprawki, zgłaszane również przez przedstawicieli środowiska, jeśli wymagała tego sytuacja, aby można było sprawnie realizować zapisy ustawy. Niektóre z zapisów ustawy, jak się okazało, są zapisami wręcz martwymi. Mam nadzieję, że ustosunkuje się do tego przedstawiciel ministerstwa.

Chciałabym zwrócić uwagę na to, że zarówno w notatce Biura Legislacyjnego Kancelarii Senatu, jak i w stenogramach, które państwo na pewno przeglądaliście, z przebiegu prac w Sejmie, było podkreślone, że pewne poprawki wykraczają poza materię nowelizowanej ustawy. Ja również zwróciłam na to uwagę w Sejmie, dlatego że Senat stricte kieruje się zawsze zasadą, że nie wychodzimy poza materię nowelizowanej ustawy, która jest kierowana do nas z Sejmu. Posłowie mimo wszystko przegłosowali pewne poprawki, ale były to poprawki zgłaszane również przez środowisko, a w związku z tym nie budzi to naszych obaw, że ustawa mogłaby być zaskarżana. Muszę o tym powiedzieć, dlatego że skłaniam się do przychylnego podejścia do tych poprawek. Podwyższają one standardy bezpieczeństwa, a to jest dla nas celem nadrzędnym tej ustawy.

Można dyskutować nad jedną kwestią, która uległa zmianie. Otóż Senat przyjął inne zasady dotyczące kierowników prac podwodnych. Chcieliśmy, aby Sejm przyjął zmianę mówiącą o tym, iż dyplom kierownika prac podwodnych II klasy może otrzymać osoba posiadająca – oprócz tego, że spełnia zapisane w ustawie wymogi – dyplom nurka III klasy. W tej sprawie na początku opinia ministerstwa była pozytywna, ale, jak rozumiem, w uzgodnieniach międzyresortowych, po pewnej wymianie zdań z ministerstwami pracy i gospodarki, nastąpiła w tym zakresie zmiana. Mimo że Ministerstwo Gospodarki Morskiej negatywnie odnosiło się do poprawki posła Jeneralskiego, została ona przyjęta przez komisję sejmową i w związku z tym przywrócony został pierwotny zapis ustawy, natomiast nie została uwzględniona sugestia Senatu.

Chcę powiedzieć, że mimo wszystko, biorąc pod uwagę względy bezpieczeństwa, upierałabym się przy tym, aby jednak przyjąć wersję proponowaną przez Senat, przy stworzeniu kierownikom prac podwodnych możliwości podjęcia dalszej pracy. W jaki sposób można to zrobić, powie mi pan z Biura Legislacyjnego, a więc czy muszę zgłosić poprawkę, czy mogę to zrobić w jakiś inny sposób. Bardzo bym o to prosiła. Oczywiście, mam nadzieję, że Ministerstwo Gospodarki Morskiej również się do tego ustosunkuje i wytłumaczy, na czym polega rozbieżność.

Prosiłabym również serdecznie, aby ministerstwo wytłumaczyło komisji, na czym polegały pewne martwe zapisy w ustawie. Dotyczyło to dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, który nie mógł wydawać pewnych pozwoleń. Chciałabym również, aby państwo utwierdzili nas w przekonaniu, jakie zasady będą obowiązywać teraz, po naszych ostatecznych pracach, jeżeli chodzi o operatorów systemów nurkowych i kierowników prac podwodnych. Mimo wszystko jako autor nowelizacji utrzymałabym zmianę dotyczącą uzyskania dyplomu kierownika prac podwodnych, ale o tym oczywiście zadecyduje komisja, natomiast w tej chwili prosiłabym o wypowiedź przedstawiciela ministerstwa. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję pani senator.

Proszę bardzo, głos zabierze pan minister Zbigniew Graczyk.

Panie Ministrze, prosiłbym o udzielenie odpowiedzi i o ustosunkowanie się do kwestii, które poruszyła pani senator. Jeżeli pan minister chciałby nas poinformować o jakichś elementach, o których nie rozmawialiśmy w toku wcześniejszych prac, lub nas nimi zainteresować, to proszę bardzo, ze szczególnym uwzględnieniem kwestii dotyczącej ewentualnej poprawki do zapisu dotyczącego kierowników prac podwodnych. Czy według tego zapisu tracą oni swoje uprawnienia i czy ewentualnie nie zostaną bez pracy, a my nie zostaniemy bez kadry, która będzie mogła wykonywać takie, a nie inne usługi?

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej
Zbigniew Graczyk:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo!

Chciałbym podziękować pani senator Arciszewskiej za wnikliwe i kompetentne uwagi na – tak specyficzny – temat pracy nurków. Z wypowiedzi wynika, że jest wiele drobnych spraw, które są bardzo ważne i które trzeba zatwierdzić i zapisać legislacyjnie. Chciałbym jednak poruszyć ten temat generalnie. Przy ocenie projektu omawianej ustawy kierowaliśmy się bezpieczeństwem nurków. Ta sprawa jest pierwszoplanowa i z tym to się wiąże, proszę państwa, z uprawnieniami kierowników prac podwodnych.

Przechodzę już do omówienia tego tematu bardziej szczegółowo. Wyszliśmy z założenia, że kierownik prac podwodnych musi posiadać kompetencje co najmniej takie jak nurek, który pracuje na dole, ponieważ powinien znać się na tym, co ludzie tam robią. Podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury zgodziliśmy się z tym, że w stosunku do operatorów możemy odstąpić od tego postulatu, jeśli chodzi zaś o kierowników, to utrzymaliśmy stanowisko. Co do kwestii ich kwalifikacji chcę powiedzieć, że wprowadzamy odpowiednio długi okres przerwy legislacyjnej. Mogą oni uzupełnić swoje kwalifikacje do czasu następnych egzaminów. To jest sprawa otwarta, a więc to zostawiamy.

Korzystając z tego, że jestem przy głosie, chciałbym powiedzieć, że popieramy te propozycje, które otrzymaliśmy wcześniej, przedstawione w Sejmie. Ten dzisiejszy dokument: opinię w sprawie ustawy o wykonywaniu prac podwodnych i propozycje poprawek Senatu, również przyjmujemy. Mają one charakter organizacyjno-legislacyjny i wypływają z konsekwencji zachowania zmian w odniesieniu do poszczególnych kwalifikacji, o czym nie mówiłem bardziej szczegółowo. O szczegółowe ustosunkowanie się do uwag pani senator prosiłbym pana radcę Bulskiego, który wypowie się na ten temat jako osoba najbardziej kompetentna. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Proszę bardzo.

**Radca Ministra w Ministerstwie Gospodarki Morskiej
Ireneusz Bulski:**

Może jeszcze powiem kilka słów na temat kierowników prac podwodnych. Pierwotna propozycja Senatu zmierzała do tego, aby obniżyć kwalifikacje kierowni-

ków ze względu na element społeczny związany z tym, że kierowników tych jest obecnie około dwustu, trzystu. Ponadto po okresie *vacatio legis*, a więc po maju 2009 r., brak dyplomu nurka spowoduje konieczność zaprzestania wykonywania zawodu. Koncepcja była taka, aby obniżenie wymagań dotyczących kwalifikacji, wiążące się z zastąpieniem wymogu posiadania dyplomu nurka II klasy wymogiem posiadania dyplomu nurka III klasy, ułatwiło tym osobom dalsze wykonywanie ich pracy.

W uzgodnieniach międzyrządowych zostało to zakwestionowane, jak już powiedziała pani senator. Ministerstwa: pracy i gospodarki morskiej, wskazały, że musi być zachowana zasada, że od osoby kierującej pracownikami wymaga się, aby posiadała ona co najmniej takie same kwalifikacje, jak pracownicy, a nie niższe. Dlatego ministerstwo zaproponowało rządowi wycofanie się z pierwotnej poprawki. W efekcie wymagania kwalifikacyjne dla kierowników prac podwodnych II klasy pozostałyby w ustawie bez zmian.

Kolejna sprawa dotyczy płetwonurków sportowych i możliwości uzyskania przez nich statusu nurka zawodowego. Ustawa przewidywała takie możliwości. W okresie działania ustawy, to jest w okresie ponad trzech lat, nie było żadnego takiego przypadku, dlatego że ustawa postawiła dość wysokie wymagania. Mianowicie płetwonurek poza odpowiednim dyplomem wydanym przez stowarzyszenie sportowe musi wykazać się praktyką w wykonywaniu prac podwodnych. Praktyki tej, niestety, legalnie nie mógł nabyć, chyba że przed wejściem ustawy w życie. W związku z tym przepis okazał się przepisem martwym. Ponadto jest on krytykowany przez środowisko nurków zawodowych, którzy stwierdzają, że stwarza on furtkę do wejścia do grupy nurków zawodowych ludzi nie do końca do tego przygotowanych. W związku z tym propozycja Komisji Infrastruktury Sejmu została poparta przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i została uwzględniona w ustawie przyjętej przez Sejm.

I trzecia sprawa. Jeśli chodzi o operatorów systemów nurkowych, to w wyniku różnych dyskusji pozostajemy przy takim zapisie, jaki był przyjęty dotychczas, czyli w zakresie operatorów nic się nie zmienia. To tyle.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję bardzo.

Pani Senator, czy jest pani usatysfakcjonowana udzielonymi odpowiedziami?

Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Chciałabym zadać pytanie związane z wypowiedzią pana ministra. Czy o czymś nie wiem, na przykład o konsultacjach? Jeżeli środowisko doszło do wniosku, że rzeczywiście jest taka nierówność, jeżeli chodzi o kierowników prac podwodnych, i że powinno być tak, jak proponuje Sejm, to proszę mi o tym powiedzieć, bo ja jestem skłonna bronić swojej propozycji, propozycji senackiej. Czy środowisko wyraziło wolę pozostania przy pierwotnym zapisie, czy jest to uwaga ministra pracy, mówiąca o nierówności, i uwaga skierowana przez posła Jeneralskiego? Może ja o tym nie wiem? Środowisko nie zgłaszało do mnie takich uwag. Wręcz przeciwnie, przedstawiciele środowiska byli zgodni co do propozycji senackich. Gdyby pan mógł odpowiedzieć, to proszę. Jestem przygotowana na obronę stanowiska senackiego. Jeżeli natomiast miałby być jakiś rozdźwięk, to chciałabym wiedzieć, czy państwo wiedzą coś więcej. Być

może nie byłam na wszystkich spotkaniach w Sejmie. Czy uwaga mówiąca o nierówności jest uwagą ministra pracy?

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej Zbigniew Graczyk: Panie Przewodniczący, czy można?*)

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Tak, tak, przepraszam bardzo.
Proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej
Zbigniew Graczyk:**

Skłaniałbym się przede wszystkim do tego, że sprawa wypływa ze stanowiska ministra pracy, jak również z opinii środowiska nurków – nie stwierdzę autorytatywnie, że w pełnym zakresie – które skłania się do zachowania ustaleń, które są przyjęte, i mówią o tym, że kierownik prac podwodnych powinien mieć co najmniej takie uprawnienia jak ludzie, którymi on kieruje pod wodą. Abstrahując od opinii środowiska, która może być różna, powiedzmy sobie otwarcie, że jeżeli rozmawia się z właścicielem firmy, to on jest zainteresowany tym – skracam ten temat – żeby wziąć kogoś z ulicy, kto mógłby kierować pracą nurków pod wodą i mieć na nich wpływ. Być może tę sprawę wyolbrzymiam. Jeżeli kierownik ma takie uprawnienia jak ludzie, którymi on kieruje, to, po pierwsze, cieszy się ich autorytetem, przynajmniej formalnym, a po drugie, co jest najważniejsze, zna się na ich pracy. W takim wypadku nie ma żadnych wątpliwości dotyczących bezpieczeństwa tych ludzi, przynajmniej formalnie, bo taki kierownik wie, co ludzie pod wodą robią.

Faktycznie, skłanialiśmy się do tego rozwiązania, zgodnie z tym, co mówi pani senator Arciszewska. Kierowaliśmy się tym, żeby ci ludzie mieli pracę. Dlatego zostawiliśmy na to odpowiedni czas. Po pierwsze, występuje rotacja naturalna. Nurkowie, którzy pracują na dole, przechodzą do pracy na górze – przepraszam, że skracam ten temat – i to jest ich naturalne miejsce pracy. To jest zamknięte środowisko. Nurkowie są w Marynarce Wojennej i w innych służbach. Naturalną kolejną rzeczą szuka się ludzi – może z zawężonej bazy, ale jednak – z tego środowiska. Pozostaje natomiast otwarta sprawa kursów, na których te osoby mogą uzupełnić kwalifikacje.

Reasumując, uważam, że w tak specyficznej sprawie: sprawie pracy nurków, którą miałem możliwość w związku z własną pracą zawodową obserwować, i wiem, jak oni pracują, człowiek ze strachem patrzył, jak oni tam, na dole, to robią, powinniśmy zapewnić, przynajmniej od strony prawnej, takie rozwiązania, które pozwolą na zachowanie bezpieczeństwa. Z mojej strony to tyle. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Ministrze.
Czy pani senator ma jeszcze jakieś pytania bądź uwagi?

Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Chciałabym zapytać, w związku z tym, że pierwotna opinia państwa była pozytywna, jaka jest opinia Ministerstwa Gospodarki Morskiej, a nie ministra pracy.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej
Zbigniew Graczyk:**

Opinia Ministerstwa Gospodarki Morskiej jest taka, jak opinia ministerstwa pracy. To jest opinia rządowa. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Pani senator, czy w związku z tym są z pani strony jakieś propozycje legislacyjne?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dobrze, jest jeszcze trochę czasu. Posiedzenie komisji będzie trwało. Pani senator to skonsultuje i ewentualnie przedłoży propozycje.

(Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk: Dobrze.)

Jest na sali kilku gości, którzy są u nas po raz pierwszy. Trudno mi do końca stwierdzić, czy chcieliby się wypowiedzieć na dany temat. Jeżeli ktoś z państwa chciałby zabrać głos, to proszę bardzo. Nie ma zgłoszeń. Dziękuję.

Pan mecenas.

**Starszy Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Maciej Telec:**

Dziękuję bardzo.

Biuro Legislacyjne zgłosiło do ustawy dwie poprawki o charakterze legislacyjnym. Zostały one szczegółowo opisane w opinii. Czy pan przewodniczący życzy sobie, żebym je omówił szczegółowo?

(Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz: Tak, bardzo proszę.)

Pierwsza uwaga dotyczy zmiany trzeciej w art. 1 noweli. To jest przepis, który uchyla ust. 2 w art. 23 ustawy, uprawniający dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni do wydania świadectwa potwierdzającego kwalifikacje do wykonywania zawodu nurka osobie, która uzyskała kwalifikacje płetwonurka. Konsekwencją tej zmiany jest zmiana w załączniku do ustawy i wykreślenie poz. 2–6, dotyczących potwierdzania kwalifikacji płetwonurka do wykonywania zawodu.

Kolejna uwaga dotyczy zmiany piątej w art. 1 ustawy nowelizującej. Przepis ten przewiduje uchylenie pktu 4 w art. 26. Jest to przepis upoważniający do wydania rozporządzenia. Zgodnie z zasadami techniki prawodawczej w takiej sytuacji konsekwencją zmiany delegacji będzie utrata mocy obowiązującej rozporządzenia z dniem wejścia w życie tej noweli. W związku z tym proponujemy dodanie do ustawy przepisu przejściowego, który utrzyma w mocy rozporządzenie do czasu wydania nowego aktu. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Mecnasie.
Panie Ministrze?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej
Zbigniew Graczyk:**

Zgadzamy się z tym.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję bardzo.

W związku z tym zakończyliśmy omawianie tego punktu.

Rozumiem, że jeżeli pani senator będzie miała jakieś propozycje, to je zgłosi.

(*Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk*: Nie mam propozycji.)

Pani senator nie zgłasza propozycji. Dziękuję.

Jeszcze pan senator Gołaś.

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Andrzej Gołaś:

Nie zgłaszałem się wcześniej, bo rozumiałem, że pan przewodniczący zwraca się do gości. Tak to zabrzmiało. Nie było to dla mnie specjalnym zaskoczeniem, bo wielokrotnie senatorzy, może i całkiem świadomie, nie są dopuszczani do głosu, bo i po co.

Moje pytanie jest związane z semantyką. Jest mowa o nurkach I klasy, II klasy i III klasy. Potem pojawia się określenie: nurek saturowany. Brzmi to obco w języku polskim. W związku z tym mam pytanie: skąd się bierze ten, moim zdaniem, dziwoląg językowy? Oczywiście od dziecka wiedziałem, co to jest saturator. Można to słowo wyprowadzić od łacińskiego słowa *saturatio*, ale dlaczego coś takiego uchwalamy w ustawie w chwili, kiedy jesteśmy pod rządami ustawy o języku polskim? Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję bardzo.

Czy senatorowie są dopuszczani do głosu, to jest kwestia do rozstrzygnięcia.

Proszę bardzo, jeżeli pan senator sobie życzy, aby pan minister odpowiedział, to proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej
Zbigniew Graczyk:**

Przyznam się, że zapoznając się z tą ustawą, miałem identyczne wątpliwości, Panie Senatorze. Jako marynarz również pytałem, co to jest saturator. Pozwolę sobie poprosić, żeby na ten temat nie opowiadać, aby pan radca Bulski, który jest kompetentny w tym zakresie, odpowiedział na to pytanie.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Proszę bardzo.

**Radca Ministra w Ministerstwie Gospodarki Morskiej
Ireneusz Bulski:**

Dziękuję.

Proszę państwa, prace podwodne dzielą się na cztery rodzaje: prace na małych głębokościach, prace na średnich głębokościach, głębinowe prace podwodne i prace długotrwałe. Prace długotrwałe dotyczą właśnie nurków saturowanych. Pojęcie nurków saturowanych funkcjonuje w praktyce. Przyznam się, że trzy lata temu, pisząc tę ustawę, też nie wiedziałem, jak to inaczej określić. Zgodziliśmy się na określenie: nurek saturowany. Dlaczego nurek saturowany? Otóż nurkowanie długotrwałe polega na tym, że nurka przemiesza się pod powierzchnię wody w hermetycznie zamkniętym dzwonie. Wykonuje on swoją pracę i wychodzi na powierzchnię w tym dzwonie. Jest umieszczony w komorze dekompresyjnej i cały czas, przez 28 dni, jest pod ciśnieniem, jak jest napisane w ustawie. Cały czas przebywa w tym środowisku pod ciśnieniem. W jego krwi następuje tak zwany proces saturacji: napełnienie gazami obojętnymi, azotem i innymi gazami, krwi. W związku z tym można go porównać do butli saturatora. Dopiero po zakończeniu tego dwudziestoośmiodniowego lub krótszego procesu związanego z pobytem pod wodą następuje bardzo długi proces odgazowania organizmu. I tak w literaturze światowej uznano, że to jest nurek specjalny, mający specjalne przygotowanie zawodowe i odpowiedni stan zdrowia. Dlatego w ustawie znalazło się określenie: saturowany. I tyle. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję.

Panie Senatorze, czy ma pan jakieś propozycje dotyczące zastąpienia tego określenia lub innego nazwania tego nurka?

Senator Andrzej Gołaś:

Trudno mi w tej chwili tworzyć na kolanie być może jeszcze większy dziwoląg. Rozumiem, że to jest żargon środowiskowy, który został wprowadzony do ustawy. Definicja nurka saturowanego, której prezentacja trwała dwie minuty, świadczy o tym, że nie jest to szczęśliwe określenie. Wyobrażałbym sobie, gdyby strona rządowa to zaakceptowała, że można byłoby przy okazji omawiania ustawy podczas obrad plenarnych wspólnie się nad tym zastanowić. Mógłby to być nurek klasy mistrzowskiej lub nurek ekstraklasy. Sens logiczny byłby taki – nurek: I klasy, II klasy, III klasy, czy w odwrotnej kolejności, i zamiast nurka saturowanego nurek pozłacany, platynowy czy jakiś taki. Nie jest to szczęśliwe określenie i mogę tylko wyrazić swoją sugestię, ażeby w przyszłości w pracach legislacyjnych zwracać uwagę na czystość języka polskiego. A na razie nie mam pomysłu, do którego byłbym przekonany, i w związku z tym niczego nie zgłaszam. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Senatorze, za te celne uwagi.
Pani senator Arciszewska.

Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Wydaje mi się, że nie da się jednym zdaniem opisać nurka saturowanego, ponieważ chodzi o stan będący wynikiem przebywania na głębokościach przez długi czas, jak również o wszystkie reakcje, które w tym czasie zachodzą i z tym się wiążą. Wydaje mi się, że trzeba na to spojrzeć z medycznego punktu widzenia. Proponuję, żebyśmy pozostali przy tej nazwie, która jest ogólnie przyjęta. Oczywiście w przyszłości trzeba by nowelizować ustawę po raz kolejny. W Sejmie nie zwrócono na to uwagi. W języku nurków i w tej branży tak to jest określone i trzeba by przystąpić do następnej nowelizacji. W tej chwili nie możemy już zgłaszać dodatkowych poprawek. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję pani senator.

Czy ktoś z państwa obecnych na sali chciałby jeszcze zabrać głos na temat tej ustawy, oprócz pani senator? Nie ma zgłoszeń.

Proszę bardzo, Pani Senator.

Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Przepraszam, ale muszę jeszcze powiedzieć o najważniejszej rzeczy. Przed głosowaniem muszę powiedzieć, że przychyliłabym się do zawarcia w ostatecznej wersji tych poprawek, które przyjęła Komisja Infrastruktury. Oczywiście zgłaszałam swoje uwagi dotyczące przestrzegania w Senacie zasady niewychodzenia poza materię noweli, ale są to kwestie tak oczywiste w środowisku, że, jak widzieliśmy, nie było w związku z tym większych rozbieżności. Proponowałabym przyjąć te poprawki, które przyjęła komisja. Poprawki pierwsza i siódma zostały wycofane, natomiast pozostałe poprawki, przy uwzględnieniu uwag Biura Legislacyjnego, zostały przyjęte i proponuję, aby przyjmując je w takiej formie, jak przyjęła Komisja Infrastruktury w Sejmie. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję pani senator.

Jeszcze raz zapytam: czy ktoś chciałby zabrać głos? Nie ma zgłoszeń.

Są dwie poprawki, które zaproponowało Biuro Legislacyjne. Przejmuję te poprawki. Innych poprawek nie ma, tak?

(Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: Nie ma.)

W takim razie dziękuję i zamykam dyskusję nad tym punktem. Dziękuję bardzo. Skoro przejąłem poprawki, to poddaję je pod głosowanie. Czy trzeba je powtórzyć?
(Głos z sali: Tak.)

Trzeba. Wobec tego, Panie Mecenasiu, proszę o powtórzenie pierwszej poprawki, a następnie poddam ją pod głosowanie.

**Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Maciej Telec:**

Pierwsza poprawka brzmi: w art. 1 dodaje się pkt 8 w brzmieniu: „8) w załączniku do ustawy uchyla się poz. 2–6”.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję bardzo.

Zarówno pierwsza, jak i druga poprawka mają charakter legislacyjny.

(Starszy Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:

Obie poprawki mają charakter legislacyjny.)

Dziękuję bardzo.

Kto z państwa jest za przyjęciem przedstawionej poprawki? (12)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję.

Panie Mecenasiu, proszę o przypomnienie drugiej poprawki.

**Starszy Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Maciej Telec:**

Po art. 2 dodaje się art. 2a w brzmieniu: „2a. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 26 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 26 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą”.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Mecenasiu.

Czy są jeszcze pytania? Nie ma. Dziękuję.

Przystępujemy do głosowania.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem przedstawionej poprawki? (12)

Dziękuję. Poprawka została przyjęta jednogłośnie.

Zamykam dyskusję nad...

(Głos z sali: Kto będzie sprawozdawcą?)

A, przepraszam, jeszcze trzeba wyznaczyć osobę, która będzie sprawozdawcą.

Chyba będzie to...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przepraszam, rzeczywiście.

Poddaję pod głosowanie całość ustawy.

Kto z państwa jest za przyjęciem przedstawionej ustawy? (12)

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Sprawozdawcą będzie pani senator Arciszewska. Dziękuję.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę bardzo.

Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Prawdopodobnie nie będzie mnie na plenarnym posiedzeniu.

(Głos z sali: Jak to? To niemożliwe.)

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Rozumiem, Pani Senator. Czasem stanowią o tym przyczyny zdrowotne. Kogo w takim razie z koleżanek i kolegów senatorów pani senator by zaproponowała, żeby starał się panią zastąpić?

Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Na razie przegłosujemy, że będę sprawozdawcą. Być może zdążę przyjechać do czasu, kiedy będzie rozpatrywany ten punkt.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Pani Senator.

Chyba nie trzeba tego poddawać pod głosowanie. Proponujemy, żeby pani senator była sprawozdawcą, a jeżeli by się coś zmieniło, to będziemy się starali szukać godnego zastępcy, choć nie wiem, czy temu podaliśmy.

Dziękuję państwu senatorom za dyskusję, a naszym gościom za obecność i za przedstawienie kwestii dotyczących ustawy.

Przechodzimy do rozpatrzenia drugiego punktu, który dotyczy rozpatrzenia ustawy o zmianie ustawy o funkcjonowaniu banków spółdzielczych.

Naszym gościem jest między innymi pan minister Paweł Piotrowski z Ministerstwa Skarbu Państwa, w związku z tym przekazuję panu ministrowi głos.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa
Paweł Piotrowski:**

Bardzo dziękuję.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Podstawowym celem nowelizacji tej ustawy jest umożliwienie realizacji prawa do nieodpłatnego nabycia akcji Banku Gospodarki Żywnościowej Spółka Akcyjna przez wszystkie osoby uprawnione, o których mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 7 grudnia 2000 r. o funkcjonowaniu banków spółdzielczych, ich zrzeszaniu się i bankach zrzeszających. Przywołana ustawa z 7 grudnia 2000 r. o funkcjonowaniu banków spółdzielczych, ich zrzeszaniu się i bankach zrzeszających nałożyła na ministra skarbu państwa obowiązek przekazania uprawnionym osobom 15% akcji Banku Gospodarki Żywnościowej Spółka Akcyjna stanowiących własność Skarbu Państwa w terminie 48 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Na ogólną liczbę trzydziestu siedmiu tysięcy osiemdziesięciu czterech uprawnionych w powyższym terminie umowy o nieodpłatne nabycie akcji zawarło trzydzieści sześć tysięcy sześćdziesięciu dziewięciu uprawnionych, a tysiąc piętnaście osób uprawnionych z różnych przyczyn, w tym zdrowotnych, losowych, z uwagi na toczące się postępowania spadkowe, nie zdążyło tego uczynić.

Obecnie zarówno do Ministerstwa Skarbu Państwa, jak i do BGŻ napływa korespondencja zawierająca prośby o umożliwienie nieodpłatnego nabycia akcji BGŻ, często od osób chorych i samotnych, które proszą o uwzględnienie ich sytuacji życiowej

i zawarcie umów przekazujących na ich rzecz należne im akcje. Osoby, którym odmówiono zawarcia umowy, powołują się na przepis Kodeksu cywilnego, przewidujący dziesięcioletni termin przedawnienia roszczenia, oraz na okoliczność, że w przeciwieństwie do ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji ustawa o funkcjonowaniu banków spółdzielczych, ich zrzeszeniu się i bankach zrzeszających nie przewiduje terminu wygaśnięcia prawa do nabycia akcji BGŻ przez osoby uprawnione. Zgodnie z projektowanym brzmieniem art. 42 ust. 1 ustawy o funkcjonowaniu banków spółdzielczych, ich zrzeszaniu się i bankach zrzeszających nowelizowana ustawa nie będzie wskazywała, w jakim terminie minister właściwy do spraw Skarbu Państwa ma przekazać akcje Banku Gospodarki Żywnościowej osobom uprawnionym. Przedłożona propozycja pozwoli na zawarcie przez Skarb Państwa umów ze wszystkimi uprawnionymi, którzy wyrażą taką wolę, bez konieczności prowadzenia kosztownych postępowań sądowych. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Przedstawia nam pan rozwiązanie, w którym proponuje się zrealizowanie w taki, a nie inny sposób nałożonego obowiązku.

Proszę bardzo, czy ktoś z państwa senatorów chciałby zabrać głos w tej kwestii? Proszę bardzo, pan senator Biela.

Senator Adam Biela:

Dziękuję.

Panie Przewodniczący, jestem ze wszelkich miar przekonany, że jest to sensowna propozycja, która nie tylko realizuje postulat sprawiedliwości społecznej, lecz również przyczyni się, tak jak powiedział pan minister, do obniżenia kosztów postępowania sądowego w odniesieniu do obu stron. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Czy ktoś z państwa obecnych na sali chciałby się wypowiedzieć w tej kwestii? Nie widzę zgłoszeń.

Czy ktoś z państwa ma jakieś wnioski natury legislacyjnej? Też nie widzę zgłoszeń.

Czy pan mecenas ma uwagi?

**Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Biuro Legislacyjne nie zgłasza uwag do omawianej ustawy. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję.

W związku z tym przystępujemy do głosowania nad przyjęciem przedstawionej ustawy bez poprawek.

Kto z państwa jest za przedstawioną ustawą? (10)

Dziękuję. Jednogłośnie za.

W takim razie kończymy głosowanie. Ustawa uzyskała akceptację.

Kto z państwa senatorów zgłasza chęć zostania sprawozdawcą?

Pan senator Lasecki, jak widzę.

Czy są inne propozycje? Nie ma. W związku z tym sprawozdawcą będzie pan senator Lasecki. Dziękuję.

Zamykam dyskusję nad punktem drugim.

Panie Ministrze, dziękuję za obecność oraz za przedstawienie ustawy. Życzę powodzenia w głosowaniu plenarnym i później w ewentualnej realizacji założeń ustawy.

Przechodzimy do punktu trzeciego, dotyczącego rozpatrzenia ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Tak jak i pozostałe omawiane dzisiaj punkty nie jest on obszerny, jeśli chodzi o zapis prawny, natomiast wywołuje dyskusje w kręgach legislacyjnych, i nie tylko, ponieważ ustawa dotyczy znakomitej większości społeczeństwa, jako że dotyczy bezpieczeństwa ruchu drogowego i pewnych kwestii z tym związanych.

Naszym gościem jest dzisiaj pan Piotr Stomma, minister transportu, ale nie tylko. Są również goście z innych ministerstw, jak również przedstawiciele organizacji, które korespondowały z komisją i z senatorami i przekonywały do takich, a nie innych rozwiązań. Ponieważ nie chciałbym, żeby ktoś z państwa czuł się pokrzywdzony, w czasie dyskusji będą państwo zabierali głos i przedstawiali się. Jak powiedziałem, ustawa wywołała żywe zainteresowanie i stąd państwa obecność.

Bardzo proszę, Panie Ministrze, o przedstawienie ustawy i zwrócenie uwagi na najistotniejsze kwestie.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu

Piotr Stomma:

Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Nie jestem w łatwej sytuacji, dlatego że nie ma stanowiska rządu w sprawie ustawy przyjętej przez Sejm. Jest to ustawa, która była oparta na wniosku poselskim. Materia pierwotna była związana z kompetencją ministra finansów i ministra spraw wewnętrznych i administracji publicznej. Chciałbym w związku z tym wyraźnie zaznaczyć moje ograniczone kompetencje do wyczerpującego odniesienia się do rozważanej materii, niemniej pozwolę sobie powiedzieć parę słów.

Przede wszystkim chciałbym się odnieść do zmian przedstawionych w pktach 4 i 5 w art. 1, biorąc pod uwagę chronologię prac nad ustawą w Sejmie. Pragnę zaznaczyć, że zmiany w tym zakresie służą uzupełnieniu kompetencji ministra spraw wewnętrznych do wydania w zmienionym zakresie, dotyczącym kontroli skarbowej i służby celnej, rozporządzenia w sprawie warunków i trybu rejestracji pojazdów.

Wiąże się z tym odpowiednia zmiana upoważnienia prezesa Rady Ministrów do uregulowania, w drodze wydania zarządzenia, warunków i trybu rejestracji pojazdów kontroli skarbowej wykorzystywanych do prowadzenia czynności operacyjno-rozpoznawczych.

Następny element zmian dotyczy odpowiedniego dostosowania przepisu art. 76 ust. 5 prawa o ruchu drogowym.

Kolejny element wiąże się z możliwością udostępniania danych lub informacji zgromadzonych w Centralnej Ewidencji Pojazdów, dotyczących pojazdów specjalnych, także niektórym jednostkom podległym ministrowi finansów. Chodzi o organy kontroli skarbowej, celnej i wywiad skarbowy. To jest zakres zmian proponowanych w pktach 4 i 5.

Chciałbym przejść teraz do art. 2, który dotyczy przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 76 ust. 3, o czym była mowa wcześniej. To jest kolejny element tej ustawy. Potrzeba inicjatywy poselskiej wynikała z niekompletności regulacji w związku z przyjęciem ustawy o CBA. Jest to przywrócenie stanu poprzedniego w tym zakresie. Biorąc to pod uwagę, sędzę, że można nie rozszerzać uzasadnienia dotyczącego potrzeby i racjonalności przyjęcia tych uregulowań.

Jest natomiast blok zmian w art. 1 przedstawionych w pktach 1, 2 i 3, które dotyczą dwóch kwestii. Zmiany pierwsza i druga zawierają regulacje o charakterze dostosowawczym. Chodzi o transpozycję dyrektywy unijnej dotyczącej minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli transeuropejskiej sieci drogowej. Ta sprawa została poruszona przez posłów w wyniku stanowiska Komisji Europejskiej zalecającej nam przyjęcie tego rodzaju przepisów. Mimo iż w Polsce jak do tej pory nie ma tego rodzaju obiektów tunelowych, trzeba powiedzieć, że będą one w relatywnie nieodległej przyszłości, co jest okolicznością nową. Przez kilka lat od momentu przyjęcia tej dyrektywy wydawało się, że to nie będzie dotyczyło Polski. Stanowisko rządu było wcześniej oparte właśnie na tym założeniu, jednak argumentacja Komisji Europejskiej skłania nas do pilnego przyjęcia tych przepisów. Zmiany pierwsza i druga w art. 1 są tylko początkiem tej transpozycji prawnej, ale jest to początek tym bardziej istotny, że pozwoli przedstawić Komisji Europejskiej informację, że Polska rozpoczęła stosowne działania. Z tego względu są to kwestie bardzo istotne dla Polski. Chcę podkreślić, że przepisy przyjęte przez Sejm są prostym przełożeniem zapisów dyrektywy, a więc w tym przypadku margines działania legislatury krajowej jest ograniczony.

Jeśli chodzi o zmianę trzecią w art. 1, to jest to inicjatywa poselska, wiążąca się z licznymi sygnałami społecznymi, z sygnalizowaną od wielu lat potrzebą wprowadzenia zasady używania świateł mijania podczas jazdy w ciągu całego roku, niezależnie od warunków atmosferycznych, w szczególności niezależnie od przejrzystości powietrza. Obowiązek używania świateł mijania w Polsce już istnieje i dotyczy okresu od października do końca lutego oraz okresów pogorszonej przejrzystości powietrza związanej z zamgleniem, opadami. Statystyki wskazują, że tego rodzaju pogoda występuje w okresie wynoszącym od półtora miesiąca do dwóch miesięcy, więc należy stwierdzić, że w warunkach polskich znaczna część roku jest objęta tym obowiązkiem.

Głosowanie kierowców za tego rodzaju uregulowaniem można dostrzec na podstawie obserwacji dróg. Po prostu bardzo wielu kierowców w warunkach, kiedy nie ma zakazu używania tego rodzaju świateł, niezależnie od przejrzystości powietrza, używa ich. Jednym słowem, można powiedzieć, że to rozwiązanie zarysowuje się w trybie referendalnym, i, jak sędzę, właśnie to zadecydowało o inicjatywie poselskiej oraz o tym, że taki przepis został przyjęty. Resort transportu – bo tylko w imieniu resortu transportu mogę się tutaj wypowiedzieć – gorąco poleca, rekomenduje ten przepis. Wiem, że są na sali przedstawiciele Komendy Głównej Policji. Myślę że w stosownym momencie warto byłoby wysłuchać głosu praktyków w sprawie tego przepisu. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Ministrze. Dziękuję również za miłą rekomendację pracy kolegów z izby niższej, ich pomysłów, które nabrały formy prawnej.

Są także na sali, jak pan powiedział, koledzy z innych ministerstw: Ministerstwa Finansów, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Proszę bardzo, czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos w tej kwestii? Nie widzę zgłoszeń. Rozumiem, że państwo zgadzają się z tym, co przedstawił pan minister.

Tak jak pan powiedział, są na sali również przedstawiciele Policji, a więc proszę bardzo o zabranie głosu.

**Radca w Biurze Prewencji i Ruchu Drogowego
w Komendzie Głównej Policji Mariusz Wasiak:**

Dzień dobry. Młodszy inspektor Mariusz Wasiak, radca w Komendzie Głównej Policji, Biuro Prewencji i Ruchu Drogowego.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Nie mieliśmy okazji, jako Policja, opiniować projektu, ponieważ było to przedłożenie poselskie, natomiast, tak jak powiedział pan minister Stomma, już od kilku lat trwa proces dotyczący wdrożenia tego rozwiązania do obiegu prawnego i policja zawsze wspierała te starania. Nie jest to może efekt ścisłych policyjnych statystyk, dlatego że aż tak dokładnych statystyk nie prowadzimy, dotyczących tego, ile tak naprawdę zaistniało wypadków z powodu ruchu pojazdów bez włączonych świateł, ale są to, myślę, kwestie, które, zwłaszcza w czasie jazdy w dzień, są trudne do ustalenia w postępowaniach przygotowawczych. Jako główne przyczyny wypadków drogowych dominują inne czynniki.

Codzienna obserwacja i dotychczasowe regulacje w tym zakresie, związane z używaniem świateł w dzień w okresie jesienno-zimowym, czyli od października do końca lutego, wskazują na większy porządek na drogach i większą dostrzegalność pojazdów, które się poruszają po drogach. I dotyczy to nie tylko kierujących pojazdami, ale również innych uczestników ruchu drogowego. Myślę, że chyba każdy kierowca ma takie wewnętrzne przekonanie, że lepiej widzi innych i sam również jest lepiej widziany. I to jest jeden z aspektów – może mniej uchwytnych statystycznie – które przyczyniają się do tego, że Policja tę propozycję wspierała i również teraz opowiada się za stosowaniem tych świateł przez cały rok. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Radco.

Czy ktoś z państwa senatorów chciałby się wypowiedzieć w tej kwestii?

Proszę bardzo, w kolejności zgłoszeń: pan senator Lasecki, pan senator Biela i pan senator Misiak.

Senator Jarosław Lasecki:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Mam pytanie do pana ministra w związku ze zmianą piątą w art. 1. Otóż zgodnie z tą zmianą ust. 2 w art. 80c ustawy otrzymuje brzmienie: „2. Dane lub

informacje o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3, udostępnia się wyłącznie podmiotom określonym w ust. 1 pkt 1–8”. Rozumiem, że w tej nowelizacji chodzi tylko i wyłącznie o rozszerzenie pktu 8 o Straż Graniczną, Służbę Celną itd. Mam w związku z nowelizacją tego punktu pytanie. Otóż w tym punkcie jest mowa o pojazdach ABW, Agencji Wywiadu, CBA, Biura Ochrony Rządu itd. Stawiam pytanie: jeżeli te informacje udostępnia się tylko i wyłącznie określonym podmiotom, to co się stanie, jeżeli w trakcie wypadku na drodze obywatel zostanie potrącony przez taki pojazd? On nie będzie mógł nawet zgłosić wypadku, jeżeli nie będzie miał dokładnych danych pojazdu, który brał w nim udział. Oczywiście zakładam, że potrącenie stało się przez nieuwagę, a samochód się oddalił itd. Proszę powiedzieć, Panie Ministrze, jak w takim przypadku należy postępować. Jak powinien postępować zwykły obywatel, jeżeli stanie się stroną wypadku drogowego z udziałem jednego z samochodów specjalnych czy też uprzywilejowanych? Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Senatorze.
Pan senator Biela.

Senator Adam Biela:

Dziękuję bardzo.

Jestem przekonany, że ta nowelizacja jest ze wszech miar pożądana. Rozumiem, że clou sprawy jest jazda z włączonymi światłami przez całą dobę i przez cały rok.

(Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz: Światłami mijania.)

Z włączonymi światłami mijania. Tak przynajmniej odczytałem intencje tej ustawy. Chciałbym postawić pytanie: czym to jest uzasadnione? Czy były prowadzone jakieś badania eksperymentalne, z których to wynikało? W poprawce pierwszej jest mowa o 50 m, 80 m, a w poprawce drugiej – o 5 m odstępu w tunelu. Jakie przesłanki empiryczne przemawiają za takimi konkretnymi propozycjami, które zostały przedstawione?

Jeśli chodzi o poprawkę trzecią, to konsultowałem się przed chwilą w tej sprawie z panem mecenasem. Otóż jestem przekonany, że sformułowanie przedstawione w poprawce nie wyczerpuje pełnego zbioru, więc poprawka nie może być przyjęta w tej wersji. Musi być wyraźnie wskazane, że chodzi o jazdę z włączonymi światłami mijania w każdych warunkach i w ciągu całego roku. To na pewno musi budzić zastrzeżenie. Dowiedziałem się, że już jest to przedmiotem zaproponowanej poprawki. Należałoby tę poprawkę przyjąć. Widać to na pierwszy rzut oka, nawet przy pierwszej, mało uważnej lekturze tych poprawek.

Myślę, że wprowadzenie tej nowelizacji będzie punktem przełomowym. Za nami jest już etap pośredni. Istnieje obowiązek okresowej jazdy z włączonymi światłami mijania. Przedłużenie tego obowiązku na cały rok na pewno przyczyni się do zmniejszenia liczby wypadków. Sąsiednie kraje już przyjęły tego rodzaju rozwiązania, zwłaszcza kraje skandynawskie, i efekty widać, o czym nas pięknie poinformował „Motor”, za co chciałbym złożyć podziękowania. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Senatorze.
Pan senator Misiak.

Senator Tomasz Misiak:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Nie tyle chciałbym się wypowiedzieć na temat ustawy i włączania świateł w ciągu całego roku, ile chciałbym zapytać o drugą, bardzo ważną, kwestię dotyczącą bezpieczeństwa ruchu drogowego, a jednocześnie zasygnalizować, Panie Ministrze, że ta sprawa wciąż nie jest u nas rozwiązana. Chodzi o bezpieczeństwo w ruchu drogowym w czasie budowania dróg. W Unii Europejskiej już od dawna są przyjęte standardy dotyczące używania świateł. Powoduje to dodatkowy efekt pozytywny, dlatego że zostały odpowiednio oznakowane drogi za pomocą różnego rodzaju farb i środków odblaskowych. Oczywiście, że jest to znacznie droższe, ale co się dzieje w naszej, polskiej rzeczywistości? Niejednokrotnie przetargi rozpisuje się na zasadzie: 100% – cena. Wówczas wszyscy producenci, którzy dysponują najnowszą technologią bezpieczeństwa, dają w 100% cenę najniższą, czyli nie zajmują się sprawami bezpieczeństwa, nie oferują specjalnych farb i specjalnych rozwiązań, dlatego że nie jest to ujęte w warunkach przetargowych.

Wydaje mi się, że musimy bardzo poważnie zastanowić się nad zmianą w tym zakresie w odniesieniu do spraw drogowych. Jeżeli już uruchamiamy całą procedurę związaną z używaniem świateł, to również wykorzystajmy to do tego, żeby kierowca lepiej widział drogę, bo pod tym względem, jeżeli chodzi o widoczność na drogach, jesteśmy chyba na jednym z najdalszych miejsc w Unii Europejskiej. Poza nowo budowanymi autostradami, których niestety mamy niewiele, a które są rzeczywiście świetnie oznakowane, nawet drogi krajowe niejednokrotnie nie mają odpowiedniego oznakowania. Farby w nocy nie świecą, bo nie są to farby wystarczająco odblaskowe, dlatego że farby odblaskowe są droższe, a w przetargach, powtarzam, wyłania się wersję najtańszą. Sugestia jest taka, Panie Ministrze, i chętnie zwróciłbym się z tym do naszej komisji, żebyśmy zastanowili się nad zmianą prawa w takim zakresie, żebyście państwo wprowadzali tego typu rozwiązania. To się przyczyni do jeszcze większego bezpieczeństwa kierowców na drogach, a także do bezpieczeństwa pieszych, którzy się na drogach pojawiają.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję.
Pan senator Szmit.

Senator Jerzy Szmit:

Panie Przewodniczący, chciałbym skierować pytanie do pana ministra w związku ze zmianą pierwszą dotyczącą dodania w art. 19 ust. 4 i 5 w brzmieniu: Poza obszarem zabudowanym w tunelach o długości przekraczającej 500 m kierujący pojazdem jest zobowiązany utrzymywać odstęp od poprzedzającego pojazdu nie mniejszy niż...

Ile jest w Polsce takich tuneli o długości ponad 500 m poza terenem zabudowanym? Nie przypominam sobie, jak jest poza terenem zabudowanym. Czy mógłbym uzyskać informację na ten temat? Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Senatorze.
Pani senator Arciszewska.

Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Informacja, którą otrzymaliśmy, dotyczy standardów określających wymogi techniczne dla konkretnego rodzaju świateł. Według tej informacji zostały one określone w regulacji opracowanej przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ. Chciałabym zapytać, czy te standardy – ja się w tej sprawie nie orientuję, nie sprawdzałam tego – odnoszą się również do tak zwanych samochodów klasyków, antyków. Te samochody rocznikowo są starsze, mają różny stan techniczny. Właściciele tego typu pojazdów mogą mieć obiekcje związane z włączaniem świateł przez cały rok. Chciałabym zapytać, czy te samochody podlegają jakimś osobnym regulacjom, czy są traktowane tak jak wszystkie pojazdy nowoczesne i produkowane obecnie. Oczywiście jestem za jazdą z włączonymi światłami przez cały rok, ale mam styczność z właścicielami tego typu pojazdów i stąd moje pytanie. Być może są to sprawy techniczne, które są bardzo proste do rozwiązania, ale czuję się w obowiązku zadać takie pytanie panu ministrowi, ponieważ różnego typu obawy mają właściciele takich pojazdów. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Pani Senator.
Są jeszcze pytania, które zostaną zadane w kolejności zgłoszeń.
Proszę bardzo, pan senator Łuczycki.

Senator Andrzej Łuczycki:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, pierwsze pytanie dotyczy zmiany pierwszej dotyczącej tej ustawy. Pan minister powiedział, że to jest część całości, która jest wymagana na mocy dyrektywy Unii Europejskiej. Rozumiem, że rozpoczynamy tym samym proces dostosowywania naszych przepisów do przepisów tej dyrektywy. Chciałbym wiedzieć, czy jest wyznaczony jakiś termin na dostosowanie tych przepisów? To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie. Chciałbym wiedzieć, czy resort transportu ma dane statystyczne dotyczące wypadków, chodzi o statystyczne ujęcie, dotyczące omawianego tematu. Mówię o włączaniu świateł w okresie zimowym. Obowiązuje to od 1991 r. Czy w okresie od tego roku włączanie świateł mijania na drogach przyczyniło się do zmniejszenia liczby wypadków bądź liczby zdarzeń drogowych?

Podobne pytanie mam do przedstawiciela Policji. Wiem, że w Policji od kilku lat jest obowiązek włączania przez cały rok świateł mijania w pojazdach służbowych

będących w ruchu. Czy Policja prowadzi tego typu badania i czy ma dane, które by potwierdzały, że w tym okresie wystąpiła różnica, jeśli chodzi o zdarzenia drogowe z udziałem pojazdów służbowych policji? Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Senatorze.
Pan senator Andrzej Gołaś.

Senator Andrzej Gołaś:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Proszę państwa, wydaje się – i takie głosy tutaj padały – że wszyscy są za. Ja też, jako kierowca, potwierdzam – powiem może nieskromnie: kierowca z dużym doświadczeniem, a podobno mężczyźni nigdy nie przyznają się do tego, że są kiepskimi kierowcami i kiepskimi kochankami, a więc uważam się za dobrego kierowcę – że pojazd z włączonymi światłami mijania jest znacznie lepiej widoczny. Wszystkie te materiały to potwierdzają i potwierdzają to moje spostrzeżenia. A zatem ze względów bezpieczeństwa wydaje się, że jest oczywiste, że trzeba jeździć z włączonymi światłami przez cały rok.

Chciałbym jednak zwrócić uwagę na kwestię finansową. Wyliczenia, które zostały nam przedstawione w dostarczonych kolorowych materiałach, wykorzystałem do bardzo zgrubnych obliczeń. Wyszło mi, zakładając, że jest dziesięć milionów pojazdów w Polsce i że przejeżdża się 1,5 tysiąca km miesięcznie oraz że to jest 50 gr więcej, jeśli chodzi o koszt paliwa na 100 km, iż jest to koszt około 75 milionów zł. Oczywiście jest to szacunek bardzo przybliżony. Nieważne, czy to jest czterdzieści milionów, czy sto milionów pojazdów, bo kwota jest dość poważna.

W związku z tym mam pytanie. Czy ministerstwo zostawi niewidzialnej ręce rynku sprawę homologacji, jeśli chodzi o tak zwane światła dzienne – producenci zorientują się, że będzie większy popyt na samochody, które będą odrobinę tańsze w eksploatacji, bo przecież żarówki trzeba będzie częściej wymieniać – czy też ministerstwo chciałoby wspomóc niewidzialną rękę rynku i wprowadzi, na przykład z kilkuletnim *vacatio legis*, obowiązek instalowania świateł dziennych dla producentów? Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Czy jeszcze ktoś z państwa senatorów ma pytania? Nie ma zgłoszeń.

Panie Ministrze, siedmioro senatorów postawiło pytania, skierowało uwagi. Wypowiedź pana senatora Misiaka bardziej dotyczyła kolejnych ewentualnych nowelizacji i zaistnienia takich, a nie innych zapisów. W związku z tym proszę o pańską wypowiedź, a później poproszę również o wypowiedź pana Mariusza Wasiaka, który udzielił odpowiedzi panu senatorowi na pytania dotyczące posiadanych ewentualnie danych statystycznych dotyczących zdarzeń od roku 1991. Dziękuję.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu**Piotr Stomma:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Postaram się bardzo krótko udzielić odpowiedzi. Jeśli chodzi o postępowanie w sytuacji zdarzenia drogowego, wypadku, to obowiązkiem jest, jeżeli są osoby poszkodowane w wypadku, powiadomić policję. Wtedy problemy dotyczące identyfikacji uczestników wypadku, można powiedzieć, rozwiązują się same. Jeżeli natomiast miałyby się to odbyć bez udziału policji, to w tej sytuacji nie jest sprawą kluczową własność pojazdu. Ważne jest, żeby przede wszystkim zidentyfikować dane kierowcy i wystarczająco zabezpieczyć swoje interesy. Nie chciałbym dalej brnąć w szczegóły tego wyjaśnienia. To jest ten obszar, co do którego zastrzegalem się, że jest obszarem odpowiedzialności ministra spraw wewnętrznych i administracji. Przepraszam, to tyle w tej kwestii.

Odnośnie do pytania dotyczącego przepisu przedstawionego w zmianie pierwszej, w którym jest mowa o odległościach między pojazdami, które muszą być zachowane w tunelach, chcę powiedzieć, że to się wzięło stąd, że dyrektywa ustanawia zasadę utrzymania odstępu dwusekundowego pomiędzy pojazdami. Jeżeli jako prędkość referencyjną przyjmimy prędkość 90 km na godzinę, to przekłada się to na odległość rzędu do 50 m albo 80 m w zależności od masy całkowitej pojazdu. Wydaje się, że to jest bardzo duża odległość, ale pamiętajmy, że chodzi o sytuacje skrajne, zagrażające życiu ludzi, kiedy na przykład, nie wiem, następuje seryjne zderzenie i kolejny kierowca ma szansę zatrzymać się de facto przed stojącą przeszkodą; nie ma efektu ruchu względnego: jeden hamuje, drugi hamuje. Musimy założyć sytuację, w której jest groźba wpadnięcia na ścianę w postaci kupy złomu, która się przed nami pojawi, albo wybuchu cysterny przed nami. Wtedy te 50 m przy prędkości referencyjnej 90 km na godzinę wcale nie jest dużą odległością, gdybyśmy to mieli przed oczami.

Chcę zwrócić uwagę, że przepis jest elastyczny, to znaczy w proponowanym dodanym ust. 5 jest mowa o tym, że organ zarządzający może zmniejszyć tę odległość w zależności od prędkości. Niewątpliwie to dostosowanie: zmniejszenie bądź zwiększenie, będzie miało miejsce. Na pewno zarządzający ruchem będzie brał pod uwagę względy bezpieczeństwa, a także względy przepustowości danego odcinka drogi, a wbrew pozorom przepustowość nie jest wprost proporcjonalna do prędkości. Czasem mniejsza prędkość i mniejsze odległości między pojazdami powodują, że w jednostce czasu więcej pojazdów jest w stanie przejechać danym odcinkiem drogi. A więc ten przepis pozwala uwzględnić wszystkie elementy. To tyle odnośnie do odległości między poruszającymi się pojazdami, między pojazdem w ruchu a pojazdami go poprzedzającymi.

Skąd natomiast te 5 m? Sugestia dotycząca 5 m wynika z badań okoliczności wypadku w jednym z tuneli alpejskich. Te 5 m daje szansę na zawrócenie pojazdu, jeżeli ma to sens, jeżeli jest pas przeciwnego ruchu. Wtedy po prostu można uciec. Jeżeli pojazdy są zbyt blisko, to albo w ogóle nie mogą zawrócić, albo są narażone na skutki płomienia czy wybuchu poprzedzających pojazdów. Stąd te 5 m.

Jeżeli chodzi o...

(*Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz: Ile jest tuneli o długości ponad 500 m poza obszarem zabudowanym?*)

Aha, dobrze, wobec tego przeskakuję, tak. W Polsce planowany jest jeden taki tunel, na drodze S69, w pobliżu miejscowości Laliki. Chcę jednak podkreślić, że orze-

czenia Trybunału Europejskiego wskazują jednoznacznie, że wszystkie państwa członkowskie muszą wprowadzić do swojego porządku prawnego tego rodzaju regulacje. To ma szereg precedensów w innych sferach. Na przykład kraje, które nie mają sieci kolejowej, muszą wprowadzić przepisy dotyczące interoperacyjności sieci kolejowej. A więc nie unikniemy tego, proszę Wysokiej Komisji, co do tego nie ma wątpliwości, czyli rozpoczynamy ten proces.

Było pytanie dotyczące tego, czy to jest tylko część dostosowania. Tak, to jest część dostosowania. Między innymi dalsze elementy dostosowania będą polegały na wskazaniu, jeśli dobrze pamiętam, organu odpowiedzialnego za realizację systemu kontroli bezpieczeństwa w tunelach. Jest to przepis, można powiedzieć, kluczowy, jeśli takie tunele się pojawiają. To tyle odnośnie do uwag pana senatora Misiaka.

Bardzo krótko chcę powiedzieć, że te sprawy rząd stara się w tej chwili kompleksowo rozwiązywać. Przygotowany jest system regulacji dotyczących audytu bezpieczeństwa rozumianego jako kompleks działań od momentu projektowania poprzez nadzór nad etapem wykonawstwa do nadzoru nad eksploatacją. Intencją rządu jest, żeby to był nadzór niezależny od organu zarządzającego drogą, ażeby to był naprawdę krytyczny nadzór. Obejmowałby on również takie zagadnienia jak stan infrastruktury w odniesieniu do głębokości kolein. W tej chwili według Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad koleina o głębokości 15 cm niewiele przeszkadza. W zasadzie nie są wówczas odnotowywane wypadki i nie ma potrzeby, by wyłączać ruch na takim odcinku drogi. Nie ma tego rodzaju audytu. Taka jest intencja rządu. To nie będzie łatwe, zwłaszcza ze względu na kontekst, o którym wspomniałem, a także ze względu na koszty. W szczególności drogi krajowe są tylko małą częścią naszej sieci. Zadaniem samorządów jest ustalenie standardów w tym zakresie, a później kontrola ich przestrzegania. Rozumiem, że przestrzeganie standardów wiąże się z kosztami, które do tej pory nie są uwzględniane, więc trzeba będzie to robić stopniowo. Będzie nas do tego skłaniała inicjatywa europejska. Na razie mamy do czynienia, jeśli dobrze pamiętam, z projektem dyrektywy w tym zakresie, która będzie ustanawiała standardy dla sieci TEN. Trudno w tej chwili przewidzieć, jak szybko to dojrzeje w Unii, ale ewidentnie, w sposób oczywisty, zmierzamy we właściwym kierunku.

Ile jest takich tuneli? Czy przewidywany jest jeden tunel? Pytał o to pan senator Szmít. Chcę podkreślić, że chodzi tylko o tunele planowane w sieci TEN, czyli główne drogi w Polsce na odcinkach zamiejskich. W tym zakresie zachowana jest racjonalność w tym przepisie. To, że chodzi o sieć TEN, potwierdza źródło pochodzenia tego przepisu. Dotyczy to wspólnego standardu bezpieczeństwa odnoszącego się do sieci dróg europejskich.

Jeśli mogę, to prosiłbym, żeby na pytanie pani senator Arciszewskiej odpowiedział pan dyrektor Andrzej Bogdanowicz, wicedyrektor Departamentu Dróg i Transportu Drogowego.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Tak, oczywiście, proszę bardzo. To jest techniczne pytanie, a więc proszę bardzo.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Transportu Drogowego
w Ministerstwie Transportu Andrzej Bogdanowicz:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Pytanie dotyczyło pojazdów starszych. Czy te pojazdy mieszczą się w standardach, o których mowa w opracowanym materiale? Standardy techniczne, które nas obowiązują, są standardami dominującymi w Europie. To są standardy wynikające z porozumienia genewskiego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych. Stanowią one zbiór regulaminów technicznych, których jest ponad sto dwadzieścia. Polska jest stroną tego porozumienia już od prawie pięćdziesięciu lat i praktycznie wszystkie te standardy są w Polsce przyjęte.

Drugie źródło standardów technicznych stanowią dyrektywy unijne, które były sukcesywnie wdrażane w procesie dostosowawczym do członkostwa w Unii. Teraz, po 1 maja 2004 r., też są wdrażane do polskich przepisów. Jeżeli chodzi o pojazdy starsze i o to, czy te pojazdy odpowiadają takim czy innymi warunkom, to obowiązuje podstawowa zasada. Jest to zasada dnia pierwszej rejestracji pojazdu. Pojazd musi odpowiadać warunkom technicznym na dzień pierwszej rejestracji. Jeżeli auto jest z 1951 r., to musi ono odpowiadać tamtym warunkom.

W skrajnych przypadkach, na przykład w przypadku pojazdów zabytkowych, które nie mieszczą się w standardach ani EKG ONZ, ani unijnych, obowiązuje w odniesieniu do tych pojazdów oddzielna regulacja prawna dotycząca oceny zgodności pojazdów, tego, czy mogą one uczestniczyć w ruchu, czy nie. W zależności od ograniczeń konstrukcyjnych, jakie występują, mogą być stosowane indywidualne zalecenia dotyczące poruszania się takich pojazdów w ruchu drogowym. Może się zdarzyć, że pojazd zabytkowy nie będzie miał żadnych świateł, kierunkowskazów czy nawet świateł do jazdy, i wtedy będzie objęty na przykład indywidualnym ograniczeniem zakazu jazdy w nocy, gdyby mógł powodować zagrożenie w ruchu drogowym. Taka jest moja odpowiedź.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie jest podany rok. Z reguły im starszy jest pojazd, tym bardziej kwalifikuje się do zastosowania zasady indywidualnego dopuszczenia do ruchu. Jest szczegółowa regulacja w tej sprawie. To jest rozporządzenie ministra infrastruktury w sprawie badań oceny zgodności pojazdów zabytkowych. Tam są przewidziane ogólnie wszystkie te warunki. Przewidziana jest też forma deklaracyjna. Właściciel pojazdu wypełnia stosowny formularz i wtedy pojazd jest badany, a następnie orzeka się, czy będą do niego stosowane indywidualne ograniczenia w ruchu drogowym, czy nie.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję.

Panie Ministrze, jeszcze dwóch senatorów zadało panu pytania.

Proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu

|Piotr Stomma:

Dziękuję bardzo.

Kontynuując odpowiedź na pytanie dotyczące terminu wprowadzenia przepisów dyrektywy tunelowej, chcę powiedzieć, że został ustalony termin 1 lipca tego roku, czyli relatywnie jest to bardzo nieodległy termin.

Jeśli chodzi o pytanie dotyczące statystyk wypadków w związku ze stosowaniem bądź niestosowaniem świateł, to nie ma tak precyzyjnych statystyk wiążących

przyczyny wypadków z użyciem świateł, a tym samym, mówiąc uczciwie, nie można wprost dostarczyć bardzo precyzyjnego dowodu na to, na ile stosowanie świateł obniży poziom wypadków. Istotne jest tutaj poczucie bezpieczeństwa, o czym wspominałem. Kierowcy powszechnie się za tym opowiadają. Wszyscy czujemy się bezpieczni na drogach. Bardzo zwracałbym na to uwagę. Może to się rozkładać na czynniki pierwsze.

Kierowca, który musi świadomie włączyć światła, co nie wiąże się z włączeniem silnika, dodatkowo się mobilizuje i uświadamia sobie, że za chwilę będzie uczestnikiem ruchu. Podobnie odbierają włączenie przez niego świateł kierowcy. Chciałbym właśnie na ten moment zwrócić uwagę. Jeżeli duża część kierowców już używa świateł, to wyjątki zaczynają być paradoksalnie niebezpieczne. Kierowca, który nie używa świateł, nie jest – na zasadzie przyzwyczajenia – dostrzegany, bo dostrzegamy tych, którzy mają włączone światła, a więc chyba już tę barierę przekroczyliśmy. Liczę tu na wypowiedź przedstawiciela Komendy Głównej Policji. Chodzi o aspekty psychologiczne. To, o czym mówię, ma umocowanie w badaniach fachowych, z których otrzymujemy relacje. To nie jest wymierne, ale jako pewien efekt jest to potwierdzone i należałoby zwrócić na to uwagę. Może to nie jest wystarczająca odpowiedź, ale jest uczciwa.

Kwestia finansowa. Jaka jest polityka Ministerstwa Transportu, jeśli chodzi o światła do jazdy dziennej? Polityka jest taka, żeby dostosować się do regulacji europejskiej, która może się pojawić stosunkowo niedługo. W marcu jest przewidziane posiedzenie grupy roboczej przy radzie do spraw postępu technicznego w zakresie motoryzacji. Tam będzie dyskutowana ta kwestia. Wydaje się, że w sposób naturalny dojrzejemy do tej kwestii. Ministerstwo nie prowadzi w tej chwili innej polityki niż polityka zakładająca dostosowanie się do standardów i niewyprzedzanie rozwiązania europejskiego w tym zakresie. Jeśli można, to na tym bym zakończył. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Teraz pan Mariusz Wasiak z Komendy Głównej Policji odpowie na pytanie pana senatora dotyczące prowadzenia statystyki.

Proszę bardzo.

Radca w Biurze Prewencji i Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji Mariusz Wasiak:

Policja nie prowadzi takich statystyk, ale powiem w ten sposób: wprowadzenie służbowego obowiązku dotyczącego używania przez cały rok w radiowozach świateł – chodzi głównie o pojazdy oznakowane – miało społeczny wymiar wiążący się z tym, żeby ten pojazd był dostrzegalny, ale również istotny był aspekt związany ze specyfiką korzystania z pojazdu służbowego oznakowanego. To jest kwestia minimalizacji czynności kierowcy w razie potrzeby nagłego włączenia sygnału uprzywilejowania. Jednym z warunków jest również używanie świateł mijania lub świateł drogowych niezależnie od pory dnia, więc jedna czynność jest zbędna, gdy zachodzi nagła potrzeba uprzywilejowania pojazdu. Chodzi o to, żeby nie dochodziło do sytuacji, w której kierowca zaabsorbowany akcją pościgową nie włączyłby świateł mijania. Gdyby w takiej sytuacji doszło do zdarzenia, mogłoby się rodzić pytanie, czy w świetle prawa był to pojazd

uprzywilejowany, czy nie. A więc za wdrożeniem tego polecenia przemawiał aspekt praktyczny.

Specyfika wypadków pojazdów służbowych, zwłaszcza radiowozów, jest zdecydowanie inna niż specyfika wypadków powszechnych, dlatego że są to z reguły wypadki czy zdarzenia, do jakich dochodzi w czasie działań ekstremalnych, a więc wiąże się to z prędkością i z pewną presją pościgu. W związku z tym myślę, że jeżeli już do takich wypadków dochodzi, to nie dlatego, że nie były włączone światła, ale dlatego, że zaistniały warunki ekstremalne, które doprowadziły do takiej sytuacji. Nierzadko winę ponosi kierowca policyjnego radiowozu, który nie opanował pojazdu przy danej prędkości, lub dzieje się tak w związku z zachowaniem się innych uczestników ruchu, którzy nie ustąpili pierwszeństwa pojazdowi uprzywilejowanemu.

Trudno nam dzisiaj ocenić, na ile jazda z włączonymi światłami przyczyniła się w ciągu tych kilku lat do zmniejszenia wypadkowości, bo, jak powiedziałem, inna jest specyfika. Zawsze możemy sobie jednak postawić pytanie dotyczące policyjnych wypadków i tego, czy, biorąc pod uwagę proponowane rozwiązanie, w ogóle jesteśmy w stanie zbadać, na ile to, że ktoś dostrzegł światła innego pojazdu, przyczyniło się do tego, że nie doszło do wypadku, bo dzięki temu mógł podjąć odpowiednią decyzję dotyczącą takiego lub innego sposobu jazdy bądź pieszy mógł na przykład zrezygnować z przejścia przez jezdnię. Myślę, że badania musiałyby być bardzo wnikliwe i pewnie nigdy nie dałyby stuprocentowej odpowiedzi. Tak jak powiedział pan minister Stomma, jest tu również kwestia oczekiwania społecznego. Ten próg rzeczywiście został już przekroczony, bo kiedy zwrócimy uwagę, jako kierowcy, na to, ile pojazdów jeździ w lecie z włączonymi światłami, a ile bez, to myślę, że zgodzimy się z tym, iż ten próg 50% już dawno został przekroczony. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję za odpowiedź.

Czy ktoś z państwa senatorów chciałby jeszcze uzyskać wyjaśnienia w związku z postawionymi przez siebie pytaniami? Proszę stawiać ewentualnie następne pytania. Zgłaszają się panowie senatorowie.

Proszę bardzo, pan senator Andrzej Gołaś.

Senator Andrzej Gołaś:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze!

Troszeczkę umknął pan z odpowiedzią, więc spróbuję drążyć temat. Oczywiście rząd jest w wygodnej sytuacji, bo zawsze może powiedzieć: to nie nasz pomysł, to jest projekt poselski, a my tylko potwierdzamy wyniki badań statystycznych i możemy przyklasnąć, ale nie oczekujcie od nas żadnych działań w związku z obniżeniem kosztów. Otóż troszeczkę mnie zainteresowało to – nie tyle zaniepokoiło, ile zainteresowało, bo to stanowisko jest dość typowe dla nas, Polaków, jako świeżo upieczonych członków Unii Europejskiej – że wspomniał pan o jakimś spotkaniu, które ma się odbyć niebawem, na którym być może oni coś zdecydują. To już nie oni, to także my.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Właśnie, więc możemy wystąpić z inicjatywą dotyczącą tego, ażeby powstała dyrektywa unijna, co nie będzie łatwe, bo na przykład Niemcy są bardzo oporni, jeśli chodzi o nakładanie jakichkolwiek ograniczeń w ruchu drogowym. Proszę zwrócić uwagę, jak było z ograniczeniem prędkości w ogóle na autostradach w Niemczech. To samo dotyczy Włochów, Francuzów. Oni są oporni, ale dyrektywa, która by do tego obligowała, czy inny akt prawny, który by stymulował producentów do tego, żeby w wyposażeniu każdego samochodu znalazły się światła dzienne, może być naszą, polską inicjatywą w sytuacji, kiedy obłożymy naszych obywateli pewną formą podatku, bo jest to jakaś forma podatku niezależnie od tego, w jaki sposób to będzie motywowane. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Pan senator Andrzej Łuczycki i pan senator Biela.

Proszę bardzo.

Senator Andrzej Łuczycki:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Na moment chciałbym wrócić do kwestii pojazdów starszych, Panie Dyrektorze. Wiemy, że są pojazdy zabytkowe, które nie mają żółtych tablic, a więc nie są zarejestrowane jako pojazdy zabytkowe, są natomiast pojazdami zarejestrowanymi na normalnych zasadach. Nierzadko właśnie te pojazdy są wyposażone fabrycznie w urządzenia, które nie mają takiej wydajności – mówię o prądnicach czy o innych urządzeniach wytwarzających prąd – i nie są przystosowane do jazdy przez cały rok z włączonymi światłami mijania. Tu pojawia się problem, bo zmiana konstrukcyjna dokonana w tych pojazdach obniża wartość historyczną pojazdu, co niewątpliwie jest uszczerbkiem, ale również obniża wartość rynkową takiego pojazdu, ponieważ im bardziej oryginalny jest pojazd, i składa się z oryginalnych części, tym bardziej jest wartościowy. Tego dotyczy problem. Problem dotyczy również tych pojazdów, które były produkowane w Polsce, i nie tylko w Polsce, niemających tak zwanych alternatorów, a więc jeżdżących na prądnicach. Ja tutaj akurat dostrzegam problem.

Oczywiście przekonują mnie względy bezpieczeństwa i jestem za tym, żeby jeździć przez cały rok z włączonymi światłami. Tym bardziej że w naszym „przodującym” pod względem bezpieczeństwa regionie kraju – mówię o warmińsko-mazurskim, chyba czwartym w Unii Europejskiej regionie pod względem wypadkowości – są takie drogi, które praktycznie są alejami pośród drzew. Tam rzeczywiście nawet w słoneczny dzień widoczność jest bardzo ograniczona. To jest jedna uwaga.

Mam jeszcze, Panie Przewodniczący, dwie poprawki.

Wydaje się, że rzeczywiście to pierwsze zdanie: „Kierujący pojazdem jest obowiązany używać świateł mijania podczas jazdy w warunkach normalnej przejrzystości powietrza” nie jest szczęśliwie sformułowane. „Normalnej przejrzystości powietrza”. Czyli w nienormalnej przejrzystości powietrza nie ma takiego obowiązku? Moja poprawka jest tego rodzaju, aby to zdanie brzmiało: „Kierujący pojazdem jest obowiązany używać podczas jazdy świateł mijania”. Kropka. To jest pierwsza poprawka.

Druga poprawka dotyczy tego, o czym mówiłem, czyli pojazdów wyprodukowanych przed 1982 r., które technicznie nie były przez konstruktorów zaprojektowane

w ten sposób, aby jeździć z włączonymi światłami mijania przez cały rok, przez cały czas, nawet na krótkich odcinkach dróg. Proponuję, aby w art. 1 w pkt 3 w lit. b na końcu zamiast średnika umieścić słowa „dodaje się ust. 6a w brzmieniu: przepis ust. 1–3 nie stosuje się do kierujących pojazdami, wyprodukowanymi do dnia 31 grudnia 1982 r.”.

I jeszcze mam prośbę, Panie Przewodniczący. Jest z nami przedstawiciel Komisji Pojazdów Zabytkowych, pan Michał Szumski. Chciałbym poprosić, aby on również w tej sprawie się wypowiedział. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję. Panie Senatorze, po wypowiedziach, pytaniach i ewentualnych poprawkach senatorów oczywiście oddamy głos gościom. Tak że będą mieli możliwość zaprezentowania swojego poglądu.

Pan senator Biela.

Senator Adam Biela:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Chyba wszyscy jesteśmy przekonani, że każdy pomysł, ze względu na fatalny stan naszych, polskich dróg... Nie wiem, czy za naszego życia osiągniemy poziom porównywalny z drogami w Europie Zachodniej. Wobec tego każdy pomysł, który zwiększa bezpieczeństwo, a ta nowelizacja do takich pomysłów należy, musi być nie tylko z całą pieczołowitością zauważony, ale i poparty.

Nie zadowolilo mnie wyjaśnienie pana ministra dotyczące przedłożonych przeze mnie pytań. Myślałem, że są prowadzone jakieś praktyczne badania, empiryczne, symulacyjne, o charakterze behawioralnym, których wyniki mówią, że przy danej odległości jest szansa na bezpieczne zachowanie się kierowcy. Przecież tego rodzaju badania się przeprowadza. Wydaje mi się, że to one ostatecznie powinny uzasadniać jakieś pomysły legislacyjne.

Pan minister natomiast był uprzejmy przekazać nam jakieś proste wyliczenia wynikające z elementarnych wzorów fizycznych. To po prostu nie może być potraktowane jako wystarczające. Niemniej jednak należy się zgodzić, że przedstawiony metraż na pewno byłby bezpieczny. Im więcej tym lepiej, im dłużej tym lepiej. Ale to po prostu nie jest profesjonalne wyjaśnienie przedłożenia legislacyjnego.

Ja rozumiem, że jest to projekt poselski, ale odnosi się on do dyrektyw Unii Europejskiej, więc przynajmniej należałoby się dowiedzieć, czy autorzy tych dyrektyw oparli się na takich uzasadnieniach. Jeśli tak, to jak to by wyglądało. Przykładowo, ja bym był zainteresowany trochę dokładniejszym wyjaśnieniem. Gdyby pan minister był uprzejmy gdzieś poszukać... Być może są takie uzasadnienia. Przecież niekoniecznie dzisiaj musi pan wszystkim dysponować, od razu niejako reagować na bodziec.

A brzmienie pierwszego zdania w zmianie pierwszej dotyczącej ust. 4 przypomina mi trochę kawały o Wąchocku, gdzie budowano most, choć rzeki nie było. Proszę państwa, ja rozumiem dyrektywę Unii Europejskiej mówiącą o 500 m, ale jeśli nie wiadomo, kiedy u nas wybudujemy taki tunel, to jest to po prostu śmieszne. Tego rodzaju legislacja naraża nas na ewidentny śmiech. Po prostu będą sobie kpić, że w Polsce przyjmujemy tego rodzaju ustawy; że należy odpowiednio wybudować tunel, żeby

pasował do uchwalonej ustawy. To po prostu jest śmieszne. Moim zdaniem, to ośmieszony Wysoką Izbę, jeśli przyjęlibyśmy to w takim brzmieniu.

W związku z tym proponuję poprawkę, która mówi o długości... Powiedzmy realnie, jeśli mamy dwustumetrowe, to dajmy „200 m”. To nie będzie sprzeczne z dyrektywą Unii Europejskiej, która mówi o długości przekraczającej 500 m, będzie ją spełniało, ponieważ dwustumetrowy tunel też spełnia ten warunek.

Tego rodzaju poprawkę, Panie Przewodniczący, składam. Uważam, że jeżeli jej nie przyjmujemy, to będzie to po prostu śmieszne. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Ale rozumiem, że nasi koledzy z izby niższej pamiętali o pierwszej pochodnej po czasie i drugiej pochodnej po czasie. Jeżeli o to chodzi, to ustawa odnosi się do ogólnych praw fizyki.

Jeżeli natomiast chodzi o Wąchock, żeby on już nie był elementem żartów, to jak rozumiem, pan senator zgodzi się, będzie orędownikiem tego pomysłu, żeby w województwie świętokrzyskim ten równoległy do rzeki most przebudować w obwodnicę Wąchocka. Dziękuję.

I pani senator Arciszewska.

Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Ja mam dwie uwagi. Panie Ministrze, mnie się wydaje, że pan rzeczywiście zbyt skromnie odpowiedział panu senatorowi Bieli. Przecież pan jako kierowca na pewno sam też ma zdanie na ten temat i czyta fachową literaturę. My zresztą dzisiaj też dostaliśmy do rąk parę takich opinii.

Panie Senatorze, ja mieszkając w Szwecji, przekonałam się, że jednak włączone światła to jest to, po prostu. Dla mnie jako kierowcy i osoby, która jest bardziej zauważalna przez kogoś, kto być może nie ma tego...

(*Senator Adam Biela: Pani Senator, ja nie pytałem o włączone światła. To w ogóle nie było przedmiotem mojej indagacji.*)

To znaczy, pan mówił o badaniach, które były przeprowadzane. Ja do tego zmierzam. Z całego świata mamy informacje, które potwierdzają zasadność włączonych świateł, dlatego że rzeczywiście wypadkowość spada. Mało tego, jest to przez kierowców wręcz wskazywane. Prawie 85% kierowców zauważyło, że z przyczyn bezpieczeństwa powinny być one zapalone przez cały rok.

Danych, Panie Profesorze, jest bardzo dużo. Ja też posiłkowałam się wcześniej literaturą, ale cieszę się, że dostaliśmy do ręki takie opinie. Dla mnie jako kierowcy... Osobiście nie mam wątpliwości, bo rzeczywiście kierując samochodem w różnych państwach i obserwując ten ruch... Niejeden z nas śmie twierdzić, że jednak zapalone światła są bezpieczne.

Za to jakieś empiryczne badania, które mogłyby być w Polsce przeprowadzone, zanim byśmy uchwalili ustawę, mogłyby trochę potrwać. Wydaje mi się, że już kierujemy pojazdami w naszym kraju tak długo, że możemy nie tylko posiłkować się informacjami z naszych instytucji, ale również sięgnąć do europejskich przykładów na to, że zapalone światła wpływają na mniejszą wypadkowość.

Myślę, Panie Ministrze, że pan jednak posiada taką wiedzę. Jest masa argumentów, nawet przytaczanych przez nas jako kierowców, że to jest jednak dobry pomysł.

Jeżeli natomiast chodzi o tunele, to dyskusja jest trochę śmieszna. Oczywiście u nas nie ma tak długich tuneli, ale być może kiedyś je wybudujemy, więc...

(*Senator Adam Biela: Nie przesadzajmy. Naprawdę.*)

...samo wprowadzenie lub nie takiej poprawki... Według mnie to akurat z niczym nie koliduje. Kiedyś nie przypuszczaliśmy, że w Polsce będzie tyle pojazdów, więc też pewne idee wydawały się śmieszne.

Ale mimo wszystko zwróciłabym uwagę na bezpieczeństwo jazdy z zapalonymi światłami. Jestem tego orędownikiem. Wydaje mi się, Panie Ministrze, że takimi danymi państwo mimo wszystko dysponują. Gdyby pan jednak mógł to potwierdzić i uspokoić pana senatora... Też miałabym prośbę o większą dawkę informacji.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Pani Senator.

Pozwolę sobie powiedzieć zdanie. Wypowiedź pani senator odbieram tak – by ewentualne nasze ruchy prawne nie zniechęcały niektórych inżynierów do projektowania tak długich tuneli, prawda? Dziękuję.

Jeszcze pan senator...

Senator Jerzy Szymura:

Temat rzeczywiście został dokładnie – że tak powiem – wydrążony. Ja chcę powiedzieć tylko tyle: z własnych doświadczeń wiem, iż rzeczywiście to oświetlenie wiele pomoże.

A tunelem bym się specjalnie nie przejmował. Teraz jest ogólnonarodowa dyskusja na temat obwodnicy przez dolinę Rospudy. Może jak tam zrobilibyśmy tunel, to ta długość byłaby odpowiednia. Problem byłby rozwiązany – i tu, i tam.

Jest jeszcze problem, jak postąpić z pojazdami konnymi. Czy też zaproponować jakieś światła, czy też nie? Prosiłbym o wyjaśnienia w tej sprawie.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Czy ktoś z państwa senatorów ma jeszcze pytania? Nie widzę zgłoszeń.

Panie Ministrze, proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu

Piotr Stomma:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Co do działań rządu na forum europejskim, jeśli chodzi o sprawę światel, pragnę podkreślić, że będzie to zgodne z zasadami europejskiej legislacji. Na razie jest wstępna dyskusja, w trakcie której zostanie zbadany – tak to określe – apetyt na rozwiązanie tej kwestii. Ja pragnę zapewnić, że przedstawiciel Polski, który zostanie tam delegowany, pojedzie ze stosowną instrukcją, wypracowaną przez rząd, czyli przynajmniej przez

parę resortów, włącznie chociażby z Ministerstwem Gospodarki – jak rozumiem tutaj niereprezentowanym. Oczywiście podzielimy się tym z Wysoką Izbą w trybie roboczym. A jeżeli dyrektywa dojrzeje, to – w trybie właściwej ustawy – rząd będzie współpracował z Sejmem i z Senatem w tym zakresie.

Tak że proszę mi wybaczyć, że dzisiaj nie zajmuję wyraźnego stanowiska w tej kwestii, ale nie posiadam rządowego upoważnienia. Sprawa jest wieloaspektowa. Na pewno zwrócimy uwagę na kwestie pośrednich obciążeń podatkowych i bezpośrednich obciążeń przewoźników i kierowców, bo będą oni musieli kupić droższe pojazdy, wyposażone w światła, których zwykle teraz nie mają. Jesteśmy na to wyczuleni. Bardzo dziękuję za głos pana senatora.

Jeżeli chodzi o stare pojazdy, zabytkowe, to prosiłbym, żeby do tej kwestii ustosunkował się pan dyrektor Bogdanowicz.

(*Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz*: Tak, oczywiście, tylko może, Panie Ministrze...)

Dokończę swoją...

(*Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz*: ...do końca. Później oddamy głos panu dyrektorowi.)

W takim razie odniosę się do pytania pana senatora Bieli, który wnosił o głębsze uzasadnienie co do tuneli, o badania empiryczne itd. Panie Senatorze, można powiedzieć, że na tej sali padła już odpowiedź. Nie mamy wątpliwości, że te tunele da się policzyć na palcach jednej ręki. Tak więc jakieś pogłębione badania – obawiam się – oznaczałyby wyrzucenie społecznych, publicznych pieniędzy. Podczas gdy mamy obowiązek implementacji prawa europejskiego i nie mamy wyboru. Ja jeszcze raz podkreślam: nie jest to interpretacja polskiego rządu, czy mamy wybór, czy nie. To jest kwestia generalnych rozstrzygnięć, przede wszystkim zasad dotyczących transpozycji prawnej poszczególnych rodzajów aktów unijnych. Tutaj mówimy o dyrektywie, która wymaga działania legislatywy krajowej. Gdyby to było rozporządzenie, mielibyśmy bezpośrednio stosowanie przepisów. A więc działalność Wysokiej Izby i izby niższej jest niezbędna. Jest obowiązkiem Polski. W tego rodzaju przypadkach, kiedy różne kraje, nie tylko kraje nowe w Unii, ale i te stare... Jeśli dobrze pamiętam, chodziło o Islandię. Wtedy trybunał jest bezwzględny. Jeżeli tego nie zrobimy, i to szybko, to zostanie wszczęte stosowne postępowanie. Można powiedzieć, że nasza sytuacja wskazuje na to, iż możemy nie dotrzymać terminu. Zostało to już dostrzeżone przez Komisję Europejską, bo Polska cały czas składa sprawozdania ze stanu transpozycji prawnej poszczególnych aktów. A więc po prostu nie mamy wyboru. W sytuacji, kiedy jest obowiązek i kiedy szykuje nam się jeden taki przypadek, studiowanie tego przepisu i rozważanie, czy to ma sens, mija się z celem.

Oczywiście jest propozycja, sformułowana przez pana senatora, żeby poszerzyć klasę obiektów, dotyczyłoby to tuneli. Pragnę zwrócić uwagę na bardzo poważne koszty systemów bezpieczeństwa. Bo my mówimy o całym problemie tylko na przykładzie pojazdów poruszających się w tunelu, ale po stronie inwestora i później organu zarządzającego ruchem przechodzącym przez tunel jest szereg kosztownych obowiązków. Rzeczywiście w takim przypadku, gdybyśmy chcieli iść w tę stronę, wymagałoby to poważnych analiz i musielibyśmy poinformować i Wysoką Izbę, i ministra finansów, ile by to kosztowało. To może tyle w kwestii pogłębienia uzasadnienia.

Jeżeli chodzi o apel pani senator Arciszewskiej co do większej ilości badań dotyczących, jak zrozumiałem, światła, chociaż zostało to odniesione do wypowiedzi pa-

na senatora Bieli na temat tuneli, to generalnie przedstawiłem sytuację, jeśli chodzi o badania krajowe w tym zakresie. One są skromne, aczkolwiek Instytut Transportu Samochodowego, instytut resortowy, przeprowadził badania, które dobitnie pokazały, że używanie świateł ma sens w takich podstawowych sytuacjach związanych z bezpieczeństwem ruchu, jak ocena prędkości czy odległości pojazdów znajdujących się w ruchu. Te dane zostały państwu senatorom przedstawione w materiałach.

Literatura na świecie jest bogata. Oczywiście ją znamy. Ja mogę tylko powiedzieć, że statystyka jest taka, iż większość ekspertów wskazuje na podstawie mniej czy bardziej wiarygodnych badań, że ma to sens. Ale są też badacze – i nie mam powodu, żeby traktować ich jako niepoważnych – którzy wskazują, że stosowanie świateł nie ma wpływu. Tak zwykle jest z ekspertami w każdej dziedzinie. A więc jeżeli państwo senatorowie zechcą mi uwierzyć, że statystyka jest generalnie na plus dla proponowanego rozwiązania, to będę niezmiernie wdzięczny.

Chciałbym na tym zakończyć.

Czy pan dyrektor...

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Tak. Dziękuję.

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu Piotr Stomma: Dziękuję.)

Tylko jeszcze odpowiedź na pytanie pana senatora Szymury o tego konia, co jak szwedzki samochód ma świecić cały dzień...

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu Piotr Stomma: To właśnie w tej grupie.)

Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Transportu Drogowego w Ministerstwie Transportu Andrzej Bogdanowicz:

Jeśli chodzi o oznaczenia pojazdów zabytkowych, to nie wszystkie pojazdy zabytkowe faktycznie są oznaczone żółtymi tablicami. To jest klasyfikacja zastosowana już bezpośrednio w dowodzie rejestracyjnym. Czasami pojazd zabytkowy wcale nie musi mieć żółtych tablic, może poruszać się na białych tablicach czy jeszcze na czarnych tablicach, bo one też zachowały swoją ważność. Ale to nie zmienia zasady, o której poprzednio mówiłem, że poszczególne pojazdy muszą odpowiadać warunkom technicznym stosownie do daty pierwszej rejestracji.

Jeśli chodzi zaś o sprawę bilansu energetycznego, tak można byłoby powiedzieć, w pojazdach, w których brakuje energii elektrycznej i które są wyposażone w prądnicę prądu stałego, to ten problem na pewno był dyskutowany parę lat temu, kiedy wprowadzano obowiązek jeżdżenia na światłach w okresie jesienno-zimowym. Wtedy właśnie został wprowadzony do ustawy zapis art. 51 mówiący o tym, że zamiast świateł mijania można używać świateł do jazdy dziennej. To jest ust. 2. On dotyczy pojazdów ze słabym bilansem energetycznym. Przy światłach do jazdy dziennej można uzyskać efekt widoczności pojazdu odpowiedni do tego, jaki jest przy światłach mijania. Ale te światła nie oświetlają drogi, bo używane są przy normalnej przejrzystości powietrza. Żarówki mają 6 W, a standardowe żarówki w światłach mijania mają 40–60 W.

Dlatego norma art. 52 ust. 2, wydaje się, w pełni zabezpiecza starsze pojazdy, w których bilans energetyczny jest gorszy. Żeby pojazd nadal był dopuszczony do ruchu i żeby właściciel nie popadł w kolizję z obowiązkiem używania świateł, siłą rzeczy będzie musiał doposażyć pojazd w światła do jazdy dziennej, te mniej energożerne – tak można byłoby kolokwialnie powiedzieć.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

A co do pojazdów konnych, to akurat przepisy, o których mówimy, dotyczą pojazdów silnikowych, w szczególności pojazdów samochodowych. Do pojazdów konnych odnoszą się przepisy prawa o ruchu drogowym. W takim pojeździe powinny być stosowane odpowiednie światła odblaskowe. W okresach niedostatecznej widoczności lub zmniejszonej przejrzystości powietrza istnieją pewne ograniczenia w ruchu tych pojazdów. W skrajnych przypadkach muszą one poruszać się po poboczu, żeby nie popadały w kolizję widoczności z pojazdami samochodowymi. Oczywiście w skrajnych przypadkach przewidziane jest w tych przepisach używanie odpowiednich lamp wozowych. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Dyrektorze.

Dziękuję państwu senatorom za zadane pytania, wypowiedziane uwagi i złożone poprawki legislacyjne.

(Senator Adam Biela: Czy można jeszcze mieć pytanie do pana ministra?)

Aha, jeszcze pan senator Biela. Proszę bardzo.

Panie Senatorze, mikrofon.

Senator Adam Biela:

Panie Ministrze, proszę jednak się zlitować i odpowiedzieć na moje pytanie. Z tego, co pan minister mówił, zrozumiałem, że aktualnie nie mamy ani jednego tunelu o długości przekraczającej 500 m. Czy mam rację, czy nie?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu
Piotr Stomma:**

Mamy mieć.

(Senator Adam Biela: Ja pytam o czas teraźniejszy, prawda?)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie ma.

(Senator Adam Biela: Nie mamy. A jakie mamy? Proszę nam powiedzieć, jakiej długości mamy tunele? Po prostu: czy mamy czterystumetrowe?)

Panie Senatorze, ja bardzo przepraszam, ale chciałbym wspomnieć o swoim zakresie kompetencji. Ja nie zajmuję się infrastrukturą drogową. Tak że zadaje mi pan bardzo trudne pytania. Przepraszam.

(Senator Adam Biela: Ja rozumiem, tylko...)

Pan dyrektor, który mi towarzyszący, też nie zajmuje się infrastrukturą drogową.

(Senator Adam Biela: Pan minister wybaczy, przepis...)

Ja jestem gotów na piśmie przedstawić...

(*Senator Adam Biela: ...przepis dotyczy, prawda...*)

...statystykę obiektów inżynierskich na polskich drogach, w szczególności krajowych, w ciągu paru dni.

Senator Adam Biela:

Pan minister wybaczy, jeden z senatorów zadał takie pytanie, akurat nie ja. Zaniepokoiłem się trochę sytuacją i chciałem się dowiedzieć, jakie my te tunele mamy. Skoro ma być ustawa dotycząca tuneli, to powinniśmy wiedzieć, ile elementów ma ten zbiór albo że jest to zbiór pusty. To jest dosyć elementarna wiedza z zakresu ustawy, która jest przedmiotem dzisiejszej debaty.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Panie Senatorze, rzeczywiście to konkretne pytanie. Jest ono wielowątkowe, ale na pierwszą jego część dotyczącą tego, ile takich tuneli posiadamy, otrzymaliśmy odpowiedź. Pan minister deklaruje ewentualne doprecyzowanie na piśmie odpowiedzi na temat stanu infrastruktury – że tak powiem – tunelowej w późniejszym terminie. Czy ten termin może być w miarę krótki, Panie Ministrze?

(*Senator Adam Biela: Na przykład jutro, bo jutro jest debata.*)

Jutro mamy debatę na ten temat.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu

Piotr Stomma:

Podejmę wysiłek i wystąpię do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która prowadzi statystykę. Mam nadzieję, że jest to realne.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dobrze. Sądzę, że dzień pracy jeszcze trwa, tak że pewnie będzie możliwość uzyskania tych informacji.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu Piotr Stomma: Tak, tak.*)

Jeszcze raz dziękuję za pytania, uwagi i zgłoszone poprawki.

Są również z nami państwo, którzy nas odwiedzili, są naszymi gośćmi.

Jeżeli kogoś pomnę, to proszę się nie gniewać. Jeżeli państwo chcą, to ewentualnie proszę się zgłaszać i zabierać głos.

Razem z nami są między innymi: pan Jacek Pieśniewski, który jest redaktorem naczelnym tygodnika „Motor” i który w ostatnim czasie dostarczył nam trochę danych na temat omawianego projektu; panowie reprezentujący „Koalicję na rzecz jazdy na światłach przez cały rok”, czyli pan Michał Olbrychowski, jeżeli dobrze odczytuję, i pan Tomasz Wajda. Jest również z nami pan Michał Szumski reprezentujący Automobilklub Polski, przewodniczący Komisji Pojazdów Zabytkowych – witam – oraz pan Tomasz Matuszewski, kierownik wydziału w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Warszawie.

Jeżeli kogoś z państwa pominąłem, a jest obecny na sali, przepraszam.

Jeżeli życzyacie sobie państwo zabrać głos, to proszę bardzo.

Proponuję tylko – może państwo uwzględnią moją prośbę – by w swoich wypowiedziach raczej nie zachęcać nas do ewentualnego zaistnienia tego przepisu, bo, jak państwo słyszą, jak najbardziej się z tym nie tylko zgadzamy, ale tego oczekujemy i uważamy, że taka legislacja powinna być.

Jeżeli natomiast chodzi o kwestie dotyczące danych statystycznych, o których mówiliśmy, ewentualnych innych szczegółów technicznych czy rzeczy, którymi państwo chcieliby nas szczególnie zainteresować, to proszę bardzo.

Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Proszę bardzo pan Michał Szumski, przewodniczący Komisji Pojazdów Zabytkowych.

Może pan mówić z miejsca. Proszę nacisnąć zielony podłużny guzik. Wtedy mikrofon jest czynny.

Przewodniczący Komisji Pojazdów Zabytkowych w Automobilklubie Polski Michał Szumski:

Dzień dobry. Witam wszystkich państwa bardzo serdecznie.

Na wstępie chciałbym podkreślić, że jako użytkownik w tym momencie trzyletniego samochodu, którym do państwa na to spotkanie przyjechałem, jestem za tym przepisem. Ale oczywiście w mojej ocenie ten przepis powinien dotyczyć pojazdów, które ten wymóg są w stanie w dniu dzisiejszym spełnić. A są to pojazdy, które po prostu mają założony alternator.

Jeżeli chodzi o pojazdy, to musimy pamiętać, że użytkownicy polskich dróg posiadają również pojazdy mające lat dwadzieścia pięć, pięćdziesiąt, ale i osiemdziesiąt, a nawet sto. Jeżeli chodzi o ostatnią grupę pojazdów, z lat dwudziestych albo wcześniejszych ubiegłego wieku, to w wielu przypadkach one w ogóle nie mają instalacji elektrycznej, a zmianę kierunku ruchu po prostu pokazuje się ręką nad głową. Takie były kiedyś zasady, w latach dwudziestych. Tak że apelowałbym do pomysłodawców projektu – jest on cenny – o pewien rozsądek legislacyjny i o to, żeby ludzi, którzy posiadają pojazdy zabytkowe, ale nie są w stanie wypełnić tego wymogu, po prostu z tego wymogu zwolnić. Rozsądnym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie pewnej daty granicznej, od której alternatory były standardem. To jest jedna kwestia.

Druga sprawa. Wiele mówiło się tutaj o statystykach i badaniach, które mogą rzucać pewne światło na ten problem. Ja chciałbym państwu powiedzieć, że swego rodzaju statystyki – oczywiście nie do końca odpowiadające na te wszystkie pytania, które się pojawiły – prowadzą zakłady ubezpieczeń, ubezpieczające posiadaczy pojazdów mechanicznych. I tak się składa, że największy polski ubezpieczyciel, który w swoim portfelu ma blisko 80% ubezpieczeń komunikacyjnych, posiadaczom pojazdów zabytkowych zrzeszonym w automobilklubach przyznaje specjalną, dodatkową, pozataryfową zniżkę w wysokości aż 70%. Tak więc poza wszystkimi zniżkami, które posiadamy z racji kontynuacji ubezpieczenia czy bezwypadkowości, mamy dodatkowe 70%. To oznacza, że w opinii ubezpieczyciela jesteśmy grupą bardzo mało ryzykowną, jeżdżącą rozsądnie, jeżdżącą sporadycznie, jeżdżącą bardzo rzadko. A więc w pewnym sensie, mimo że nasze pojazdy zazwyczaj odpowiadają przepisom, które obowiązywały w momencie rejestracji w latach pięćdziesiątych, czterdziestych, dwudziestych, jesteśmy po prostu bardzo bezpiecznymi użytkownikami dróg. Wychodząc naprzeciw temu, co powiedział pan dy-

rektor, powiem wprost: jeżeli nasz samochód został zarejestrowany na zasadach obowiązujących na przykład w latach pięćdziesiątych, to w tych latach obowiązku jeżdżenia na światłach całą dobę nie było. W związku z tym wydaje mi się rozsądne po prostu umożliwienie osobom posiadającym pojazdy, które nie są w stanie spełnić tego wymogu, żeby na tych światłach w ciągu dnia jeździć nie musiały. Ja zapewniam wszystkich obecnych państwa, że posiadacze pojazdów zabytkowych swój rozum mają i jeżeli konstrukcja pojazdu będzie pozwalała na jazdę na światłach, to na pewno – pomimo braku obowiązku – na tych światłach jeździć będą. Ale nie możemy po prostu przekreślić wszystkich posiadaczy takich samochodów. Dziękuję bardzo uprzejmie.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję panu.

Czy ktoś z panów chciałby jeszcze zabrać głos?

Proszę bardzo, pan Jacek Pieśniewski, redaktor naczelny tygodnika „Motor”.

Redaktor Naczelny Tygodnika „Motor”

Jacek Pieśniewski:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo! Panie Ministrze!

Ja tylko chciałbym zwrócić uwagę, że tutaj kilkakrotnie powracał temat statystyki. W materiałach, które pozwoliłem sobie państwu dostarczyć, jest również wykres, który prezentuje zarówno liczbę wypadków, jak i liczbę ofiar śmiertelnych w wypadkach od początku lat dziewięćdziesiątych. Na przełomie roku 1991 i 1992 zanotowany został bardzo znaczący, wyraźny spadek zarówno liczby wypadków, jak i liczby ofiar. Oczywiście możemy próbować oceniać, jakie czynniki sprawiły, że ten spadek nastąpił. Oprócz efektu, który na pewno przyniosło wprowadzenie obowiązku używania świateł w okresie zimowym, mogły też być inne czynniki, których nie zarejestrowaliśmy i na które nie mieliśmy wpływu. Jednak wydaje się, że ten wpływ dał o sobie znać. Oczywiście później widoczny jest wzrost liczby wypadków i liczby ofiar, który zapewne związany był z gwałtownym wzrostem liczby samochodów na polskich drogach. Niemniej jednak myślę, że wyraźny impuls, który pojawił się na przełomie tych lat, warto wziąć pod uwagę. Myślę, że to jest odpowiedź dla tych z państwa, którzy poszukiwali danych, że ten efekt przejawiał się też u nas. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Redaktorze.

Czy ktoś z obecnych na sali chciałby jeszcze zabrać głos w tej sprawie?

Proszę bardzo, pan minister Stomma.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu

Piotr Stomma:

Panie Przewodniczący!

W odniesieniu do kwestii używania bądź nieużywania świateł w starych samochodach, pragnę poinformować, że w art. 51 mamy ust. 6 mówiący, iż przepisów, o których

dyskutujemy, nie stosuje się do kierujących pojazdami niewyposażonymi w światła mijania lub światła do jazdy dziennej. Czyli to rozwiązuje całą grupę problemów. Do rozważenia pozostaje jedna jedyna kwestia. Dotyczy ona starych pojazdów, które mają te światła, ale mają niewydolną instalację elektryczną. Myślę, że względy związane z konserwacją tego zabytku nie muszą prowadzić do wniosku, iż jeżeli te instalacje są niewydolne, to nie można ich tak wzmocnić, żeby mogły funkcjonować cały dzień. Albo powiedziałbym inaczej: jeżeli te światła są, to nie widzę przyczyn, dla których nie miałyby być używane przez cały czas jazdy, a tylko przez pierwsze pół godziny jazdy. Takie są ograniczenia?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

A więc jeżeli mówimy o tak wąskim przypadku, powiedzmy to wyraźnie, żeby Wysoka Komisja miała właściwy obraz problemu. Bardzo byłbym wdzięczny za dopuszczenie jeszcze dyskusji na ten temat.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Proszę bardzo.
Pan Michał Szumski.

**Przewodniczący Komisji Pojazdów Zabytkowych
w Automobilklubie Polski Michał Szumski:**

Oczywiście, proszę państwa, pojazd wyposażony w prądnicę ma pewną wydolność ładowania akumulatora. Żeby obsłużyć całą instalację elektryczną, prądnica przez cały czas musi pracować na bardzo wysokich obrotach. Ale jeżeli na drodze jest korek, to po prostu nierealne jest osiągnięcie takiego poziomu obrotów prądnicy, żeby obsłużyć całą instalację i jeszcze doładować akumulator. W momencie, kiedy akumulator musi sam zasilać instalację elektryczną i światła, po prostu rozładowuje się. Myślę, że większe ryzyko spowoduje unieruchomienie takiego pojazdu, na przykład dwutonowego, na środku drogi – bez żadnego oświetlenia, bez akumulatora, bez świateł awaryjnych – niż sporadyczne poruszanie się takimi pojazdami. Zresztą jak już powiedziałem: uważam, że ci posiadacze pojazdów zabytkowych, którzy mogą jeździć na światłach, na pewno będą to robić. Ale są takie samochody – nie będę ukrywał, że bardzo często są to pojazdy polskiej konstrukcji, dlatego że nasza myśl techniczna przez długi czas troszeczkę pozostawała w tyle – które po prostu takim wymogom w dniu dzisiejszym nie są w stanie sprostać.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję.
Proszę bardzo jeszcze raz, Panie Ministrze.
(Wypowiedzi w tle nagrania)

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu
Piotr Stomma:**

Jeżeli w sumie mówimy o bezpieczeństwie, to sądzę, że dbałość o stare pojazdy chyba nie wyklucza kupna drugiego akumulatora i zamontowania go na wypadek, gdyby trafiła się jakaś dłuższa podróż tego rodzaju pojazdem.

Przepraszam, ale zawsze można przedstawić bardzo skrajne sytuacje.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Pani senator Arciszewska.

Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Mam pytanie: o jakiej skali mówimy? Bo to, o czym pan mówi, to są przecież sztuki, samochody, które nie wyjeżdżają w normalną trasę i nie jeździ się nimi na co dzień. Ja też miałam mustanga z 1965 r. i też musiałam dostosować się do pewnych wymogów. Oczywiście nie w zakresie tej ustawy, która obowiązuje. Ale pan mówi, wydaje mi się, w ogóle o znacznie starszych samochodach, które państwo przywozicie na jakieś zloty, zjazdy czy wystawy. Ja bym chciała wiedzieć dokładnie, o jakiej skali pan mówi, o jakich przypadkach. Bo nie chce mi się wierzyć, że są tacy odważni, żeby na co dzień poruszać się takimi pojazdami właśnie w korkach – na wycieczkę do lasu i do hipermarketu czy gdzie indziej. To są raczej przypadki, kiedy jedzie się takim samochodem na spacer albo na specjalnego rodzaju imprezy.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Proszę bardzo, pan Michał Szumski. Jeżeli może nam pan tę kwestię wyjaśnić.

**Przewodniczący Komisji Pojazdów Zabytkowych
w Automobilklubie Polski Michał Szumski:**

Oczywiście. Proszę państwa, kwestie bezpieczeństwa były poruszane wielokrotnie, nie tylko przy okazji tej ustawy. Proszę zwrócić uwagę, że bardzo często pojazdy zabytkowe nie mają hamulców tarczowych, a są nawet takie, które mają hamulce tylko na jedną oś. Są samochody, które nie są fabrycznie wyposażone w pasy bezpieczeństwa. A więc są różne mankamenty. Tych uwag można by było mnożyć. Ale wydaje mi się, że nie w tym rzecz.

Jeżeli chodzi o kwestię liczby, czyli jak duży miałby być to wyłam w ustawie, to w skali naszego kraju jest to około kilku tysięcy egzemplarzy, jeżdżących sporadycznie, głównie właśnie w sezonie wiosenno-letnim. Myślę, że ta sprawa nie była podnoszona kilka lat temu, kiedy była mowa o wprowadzeniu świateł w okresie jesienno-zimowym, dlatego że po prostu ten okres nie jest przez posiadaczy pojazdów zabytkowych wykorzystywany do poruszania się. To wynika chociażby z kalendarza imprez pojazdów zabytkowych czy stąd, że drogi posypuje się solą. Podnosimy tę kwestię, ponieważ dotyczy to właśnie okresu, kiedy na drogi wyjeżdżamy sporadycznie.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję.

Jeszcze pani senator Arciszewska.

Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Przepraszam, ale ja mam pytanie. A jak się jedzie w nocy? Ma pan do przejechania kilkaset kilometrów.

(Przewodniczący Komisji Pojazdów Zabytkowych w Automobilklubie Polski Michał Szumski: Od razu odpowiem...)

To też mam uwzględnić, że ten samochód może jechać bez świateł?

(Przewodniczący Komisji Pojazdów Zabytkowych w Automobilklubie Polski Michał Szumski: Nie, nie, nie.)

Państwo przebywacie tę drogę. Czy po drodze gdzieś nocujecie? Bo wie pan, ja bym chciała znaleźć rozwiązanie, ale chciałabym wiedzieć, jak to jest w innych krajach. Nie chciałabym rozpatrywać jakiejś skrajności, którą nam po prostu trudno uchwycić. Chodzi o to, żebyśmy nie doszli do absurdów. To zostało w świecie rozwiązane.

Do samochodu, który jest tak stary, nie możemy dostosowywać reszty pojazdów. To już jest pewnego rodzaju hobby. Rzeczywiście są tego typu zainteresowania. Większość takich bardzo starych pojazdów należy do niedzielnych kierowców, na których trzeba bardzo uważać. Z reguły są to pojazdy, które bardzo rzadko wyjeżdżają na ulicę, są sporadycznie używane, ale jeżdżą.

Pan natomiast mówi – wydaje mi się – o takich pojazdach, w przypadku których stosowanie wyłomu albo dostosowywanie do niego reszty prawa jakoś tak zgrzyta. Ja bardzo bym chciała wczuć się w pana wypowiedź, ale jakoś nie potrafię znaleźć formuły, ponieważ dla mnie to jest po prostu coś niezrozumiałego. Ja bym pojazdom, które ewidentnie nie nadają się do jazdy, nie przyporządkowywała możliwości swobodnego poruszania się na drodze. Jak mówię, dla mnie to jest wyjazd na zjazd, na zlot, na pokaz... Rozumiem, że o takich pojazdach pan mówi. W związku z tym jazda w nocy czy wieczorem w ogóle odpada, tak?

(Przewodniczący Komisji Pojazdów Zabytkowych w Automobilklubie Polski Michał Szumski: Nie, nie...)

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Pan senator Lasecki.

Senator Jarosław Lasecki:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Panie Przewodniczący, ponieważ merytoryczna dyskusja, zdaje się, wykazała już wszystkie za i przeciw, miałbym wniosek formalny o przejście do głosowania. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję.

(Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk: Gdyby pan mógł odpowiedzieć na pytanie...)

Panie Senatorze, ponieważ...

(Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk: Mnie to bardzo interesuje.)

...padło jeszcze pytanie, nie wypowiedź...

Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Ja kocham stare samochody. Nie chciałabym nikomu zrobić krzywdy, ale wydaje mi się, że pewne przypadki są tak skrajne, że albo przyjmiemy to rozporządzenie

za wystarczające, albo jakieś inne, które jest w innych państwach. Ale chciałabym, żeby pan mi odpowiedział na pytanie: o jakich pojazdach pan mówi? Bo jeżeli coś się ewidentnie nie nadaje do użytkowania na co dzień...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Chciałabym, żeby pan powiedział, że to jest w takich, a nie innych przypadkach. Chodzi o to, żebyśmy byli wobec siebie uczciwi.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Pani Senator, to pytanie padło...

(Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk: Ja tylko proszę o odpowiedź.)

Rozumiem, ale w międzyczasie padł wniosek formalny o zamknięcie dyskusji, w związku z tym jestem obowiązany poddać go pod głosowanie.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem...?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ale w międzyczasie padł wniosek.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę bardzo, pomoże nam pan mecenas Piotr Magda.

**Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Panie Przewodniczący, proponuję, aby pan przewodniczący dopuścił odpowiedź na zadane uprzednio przez panią senator pytanie.

Ponadto zwracam państwa uwagę na to, że przepisy dotyczące wniosków formalnych jednak nie mają zastosowania do posiedzeń komisji. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję za wyjaśnienie.

Proszę bardzo, pan Michał Szumski.

**Przewodniczący Komisji Pojazdów Zabytkowych
w Automobilklubie Polski Michał Szumski:**

Proszę państwa, oczywiście jest tak, że jeżeli jedziemy na imprezę czy na rajd w nocy, to tych świateł używamy, ale nie będę ukrywał, że staramy się takich nocnych przejazdów unikać. To jest jedna sprawa.

Natomiast, proszę państwa, te samochody są dopuszczone do ruchu w dzisiejszych warunkach, jeszcze w reżimie aktualnie obowiązującej ustawy, spełniają wymogi techniczne, nie stwarzają zagrożenia w ruchu, co potwierdzają statystyki ubezpieczycieli. W związku z tym, wydaje mi się, zrobienie wyjątku dla może kilku tysięcy pojazdów – w sytuacji kiedy w kraju mamy kilkadziesiąt milionów samochodów – nie narażałoby istotnie porządku prawnego u nas, w kraju.

Co więcej, powiem państwu, że jeżeli chodzi w ogóle o pojazdy zabytkowe, to są one w sposób szczególny hołubione w krajach Unii Europejskiej. Parlament Europejski wprowadza wiele różnych udogodnień, nawet bardziej istotnych niż to, o którym

w tym momencie mówimy. Jestem przekonany, że przez Parlament Europejski zostanie również przegłosowane takie zwolnienie dla pojazdów zabytkowych. Już mam takie sygnały, że sprawy zmierzają w tym kierunku.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dobrze, dziękuję.

Sądzę, że wybrzmiały już wszystkie głosy.

Pan mecenas Piotr Magda nas pouczył. W związku z tym oddaję ponownie głos, Panie Mecenasie. Zostały zgłoszone różnego rodzaju poprawki, przez pana senatora Bielę, pana senatora Łuczyckiego.

Proszę bardzo.

**Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Dziękuję uprzejmie, Panie Przewodniczący.

Nim odniosę się do poprawek państwa senatorów, chciałbym zwrócić uwagę na propozycje poprawek zawarte w opinii Biura Legislacyjnego, które dotyczą dwóch zagadnień.

Po pierwsze, proponujemy, aby w art. 47a kolokwialne sformułowanie „minimalny odstęp 5 m od poprzedzającego pojazdu” zostało zastąpione sformułowaniem „odstęp od poprzedzającego pojazdu nie mniejszy niż 5 m”.

Po drugie, zwracamy uwagę na konieczność zapewnienia konsekwencji legislacyjnych uregulowaniu wprowadzonemu w art. 51 ust. 1. Poprawka zgłoszona przez pana senatora Łuczyckiego – idąca w bardzo dobrym kierunku – dotycząca skreślenia sformułowania „w warunkach normalnej przejrzystości powietrza”, jest w tym zakresie niewystarczająca. Naszym zdaniem należy dokonać również zmian w art. 30 ust. 1 pkt 1 lit. a, art. 31 ust. 1 oraz w art. 51 ust. 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Na zakończenie chciałbym zwrócić uwagę na fakt, że poprawki dotyczące art. 19, 47a i 51 zostały zgłoszone na etapie sejmowego postępowania ustawodawczego w drugim czytaniu. Gdyby nie były one przedmiotem rozważań na etapie pierwszego czytania w Sejmie, należałoby przywołać orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego odmawiające prawa do zastosowania tak przyjętego trybu.

Odnosząc się do poprawki pana senatora Bieli, uwag nie zgłaszam, ponieważ ma ona charakter merytoryczny. Zwracam jedynie uwagę, że następuje poszerzenie zakresu adresatów ust. 4.

Co do poprawki pana senatora Łuczyckiego dotyczącej art. 51 ust. 1 już się odniosłem. Uważam ją za słuszną, ale wymaga ona łącznego głosowania wraz z innymi poprawkami.

Zasadnicze wątpliwości co do zgodności z zasadą równości budzi postulat zróżnicowania sytuacji adresatów normy w odniesieniu do pojazdów wyprodukowanych do dnia 31 grudnia 1982 r. Powstaje pytanie, jakie normy, wartości czy zasady konstytucyjne są podstawą do zróżnicowania sytuacji kierujących pojazdami. W tym zakresie zgłaszamy wątpliwość konstytucyjną. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Mecenasie.

Panie Ministrze, proszę bardzo.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu Piotr Stomma: Najistotniejszą kwestią...)

Może po kolei, Panie Ministrze, tak jak pan mecenas omawiał.

Panie Mecenasie, pierwsza poprawka dotyczyła...

(Starszy Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Poprawka pana senatora...)

...zastąpienia kolokwializmu, tak?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu
Piotr Stomma:**

Jesteśmy za tym.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Kolejna – odnośnie do „przejrzystości powietrza”.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

(Głos z sali: Po prostu głosujemy.)

Aha, w porządku. Pan po prostu będzie je wszystkie przypominał przy głosowaniu.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

(Głos z sali: Odnośnie do „przejrzystości”, tak?)

Tak.

Przystępujemy do głosowania nad pierwszą z przedstawionych poprawek.

Proszę jeszcze raz przypomnieć.

**Starszy Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Poprawka brzmiałaby tak: w art. 1 w pkt 2, w art. 47a wyrazy „minimalny odstęp 5 m od poprzedzającego pojazdu” zastępuje się wyrazami „odstęp od poprzedzającego pojazdu nie mniejszy niż 5 m”. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Pan minister, jak rozumiem, jest za.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu
Piotr Stomma:**

Tak, popieramy taki pomysł.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję.

Przystępujemy do głosowania.

Kto z państwa jest za przedstawioną poprawką? (13)

Dziękuję bardzo.

Kolejna poprawka, też Biura Legislacyjnego.

**Starszy Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Panie Przewodniczący, proponuję, zgodnie z obowiązującym regulaminem, uprzednio przegłosować poprawkę pana senatora Bieli, gdyż dotyczy ona wcześniejszego artykułu. O ile dobrze zrozumiałem, zamienia się wyrazy w art. 19 w ust. 4 „500 m” na wyrazy „200 m”.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Panie Senatorze, już oddaję głos. Ale czy ewentualnie nie powinniśmy poczekać na dane, które nam pan minister na jutro obiecał?

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Adam Biela:

Ja bym sformułował poprawkę dopiero po uzyskaniu od pana ministra danych.

(Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz: Czyli poprawkę wycofujemy.)

Na razie jej nie składam. Uważam, o czym już mówiłem, że jeśli jest to zbiór pusty, to...

(Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz: Tak.)

...po prostu będzie ośmieszenie Wysokiej Izby. Jak dostaniemy dane, jakie mamy te tunele, to dopiero wtedy będę w stanie sformułować poprawkę.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Panie Mecenasiu, kolejna poprawka.

**Starszy Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Kolejna grupa poprawek dotyczy problematyki, o której już wspomniałem, a mianowicie tego, że art. 51 ust. 1 nie zawiera konsekwencji legislacyjnych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym.

Naszym zdaniem zmiany powinny być następujące. W art. 30 w ust. 1 w pkt 1 lit. a ustawy – Prawo o ruchu drogowym powinna otrzymać brzmienie: „włączyć światła przeciwmgłowe przednie, jeżeli pojazd jest w takie światła wyposażony”. Następnie w art. 31 w ust. 1 należy uchylić pkt 2. A art. 51 ust. 1 powinien brzmieć: „kierujący pojazdem jest obowiązany używać podczas jazdy świateł mijania”. Wtedy norma ta będzie się odnosić do każdej sytuacji panującej podczas jazdy, a więc nie tylko do warunków normalnej przejrzystości powietrza, ale również każdych warunków. Ponadto istnieje konieczność nadania nowego brzmienia art. 51 ust. 6, który nie powinien odсылać do uchylonego ust. 4. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję.
Panie Ministrze, proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu
Piotr Stomma:**

Ja bym prosił – bo odpowiedź wymaga precyzji – żeby pan dyrektor Bogdanowicz zechciał przedstawić pewne podejście wskazujące na tle przepisów, które mamy do dyspozycji, że w tym bardzo syntetycznym zapisie jest konsekwencja.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Transportu Drogowego
w Ministerstwie Transportu Andrzej Bogdanowicz:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chciałbym zwrócić uwagę na pewną konstrukcję prawną ustawy i specyfikę poszczególnych oddziałów, które regulują zasady używania świateł. Zmieniany art. 51, zawarty w oddziale 3 „Używanie świateł zewnętrznych”, w całości dotyczy jazdy w warunkach normalnej przejrzystości powietrza. Chciałbym zwrócić uwagę na pozostający w niezmienionym kształcie w art. 51 ust. 2, który pozwala kierującemu pojazdem w warunkach normalnej przejrzystości powietrza zamiast świateł mijania używać świateł do jazdy dziennej. To jest norma, która ratuje te pojazdy z niedoborem energii elektrycznej. Jeżeli zmienilibyśmy brzmienie ust. 1, wyrzucili „normalną przejrzystość powietrza” i normę jeżdżenia na światłach mijania zrobili obligatoryjną, to wtedy należałoby przeanalizować wszystkie zapisy tego oddziału.

Wydaje się, że przedkładający propozycję posłowie próbowali przy minimalnej liczbie zmian osiągnąć maksymalny efekt, jeżeli chodzi o rozwiązania, ponieważ przyjęte normy zawarte w art. 30 ust. 1 pkt 1 lit. a i w art. 31 pokazują tylko specjalne sytuacje. Kierujący pojazdem w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza może używać świateł mijania lub zamiennie świateł przeciwmgielnych albo obu tych świateł jednocześnie. Jeżeli, zgodnie z propozycją, którą przed chwilą usłyszałem, w takich warunkach miałyby włączyć światła przeciwmgielne, wymusilibyśmy obowiązek wyposażenia wszystkich pojazdów w światła przeciwmgielne, bo one musiałyby być włączone. A tak to mamy normę: masz światła przeciwmgielne, to możesz z nich korzystać, ale obligatoryjnie jedziesz na światłach mijania.

Jeżeli natomiast chodzi o oddział 9 i propozycję poprawki dotyczącą wykreślenia w ust. 1 pktu 2, czyli obowiązku używania świateł mijania w okresie dostatecznej widoczności w czasie holowania, to także uważam, że ta norma powinna zostać. Jeżeli kierującemu wolno używać świateł do jazdy dziennej zamiast świateł mijania, to musi być norma, która wymusi na nim włączenie świateł mijania, gdy będzie holował.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję.

Rozumiem, że przytoczona argumentacja jest przeciwna przedstawionej przez pana mecenasa poprawce, tak?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu
Piotr Stomma:**

Panie Przewodniczący, jeszcze jedno zdanie uzupełnienia.

Mianowicie, rząd planuje działania porządkujące cały obszar uregulowany obecną ustawą – Prawo o ruchu drogowym. Wydzielamy grupę przepisów dotyczących kierujących pojazdami. Projekt tej ustawy jest już kierowany przez Radę Ministrów do Sejmu. W następnej kolejności planujemy ustawę o pojazdach. Potem będziemy czyścili przepisy ruchu drogowego. Proponowana jest taka kolejność, bo tam będzie dużo zmian związanych z legislacją unijną, tam najwięcej się dzieje. Chcemy jak najwięcej zmian, które w tej chwili często są wprowadzane w sposób – powiedzmy – nieoptymalny, później uwzględnić bardziej systematycznie. Jeśli byłby to jakiś wzgląd dla Wysokiej Komisji, to...

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Rozumiem. Dziękuję, Panie Ministrze.

Przystępujemy do głosowania...

Jeszcze pan mecenas. Proszę bardzo.

**Starszy Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Ja absolutnie nie chcę wchodzić w polemikę ani z panem ministrem, ani z panem dyrektorem, chcę tylko wyjaśnić źródło tych poprawek. Mianowicie, mamy do czynienia z bardzo specyficzną sytuacją.

Mniej więcej dwa tygodnie temu pan senator Zbigniew Rau zlecił Biuru Legislacyjnemu opracowanie projektu ustawy zmierzającego do wprowadzenia zasady, że kierujący pojazdem obowiązany jest używać świateł mijania cały czas. W wyniku tej zleconej pracy panu senatorowi został dostarczony projekt ustawy, który zmierza do przeanalizowania tego problemu w kontekście wszystkich przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W związku z tym wszystkie zaproponowane przeze mnie poprawki są kompatybilne z projektem ustawy naszego autorstwa, który został przekazany panu senatorowi Rauowi.

Naszym zdaniem w obecnym stanie prawnym systematyka ustawy – Prawo o ruchu drogowym dotycząca używania podczas jazdy świateł mijania nie jest zadowalająca, ponieważ podobne normy umieszczone są w różnych oddziałach, a powinny być skumulowane w jednym przepisie bądź w grupie uzupełniających się przepisów. W związku z tym, jeżeli przyjąć by argumentację rządu, to naszym zdaniem należałoby pozostawić art. 51 ust. 1 w obecnym brzmieniu, tak aby dotyczył on świateł mijania podczas jazdy w warunkach normalnej przejrzystości powietrza, a uzupełniająco

w zakresie innych warunków stosować te przepisy, do których Biuro Legislacyjne proponowało wnieść stosowne poprawki. Jednak naszym zdaniem – w znaczeniu legislacyjnym – chcąc osiągnąć sytuację, w której to kierujący pojazdem jest obowiązany używać podczas jazdy świateł mijania w każdych warunkach, należałoby te poprawki przyjąć. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję.

Przystępujemy do głosowania.

Panie Sekretarzu...

Kto z państwa jest za przyjęciem przedstawionej poprawki? (6)

Kto jest przeciw? (3)

Kto się wstrzymał od głosu? (1)

Dziękuję. Poprawka uzyskała akceptację komisji.

Zarówno pierwsza, jak i druga poprawka, to poprawki Biura Legislacyjnego, tak?

**Starszy Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Tak. Tym samym wyłączyły one poprawkę pana senatora Łuczyckiego dotyczącą art. 51 ust. 1. Ona bowiem również tam się znajduje.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Rozumiem. Nad nią po prostu nie będziemy głosować. Dziękuję.

Ja przejmuję te dwie poprawki.

I proszę bardzo, kolejna.

**Starszy Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Kolejna poprawka, zgłoszona przez pana senatora Łuczyckiego, dotyczy przyjęcia szczególnej regulacji prawnej w odniesieniu do pojazdów wyprodukowanych do dnia 31 grudnia 1982 r. Chodzi o to, aby nie były do nich stosowane przepisy dotyczące obowiązku używania świateł mijania. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję.

Przystępujemy do głosowania nad przedstawioną poprawką.

Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki? (3)

Kto jest przeciw? (2)

Kto się wstrzymał od głosu? (5)

Dziękuję.

Poprawka otrzymała pozytywną opinię komisji.

Panie Mecenasiu, czy są jeszcze jakieś poprawki?

**Starszy Legislador w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Nie zidentyfikowałem innych poprawek.

Zastępca Przewodniczącego Jacek Włosowicz:

Dziękuję bardzo.

Głosujemy nad całością przedstawionego projektu.

Kto z państwa jest za przyjęciem przedstawionego projektu? (11)

Dziękuję bardzo.

Zostało nam jeszcze wybranie osoby, która będzie sprawozdawcą.

Kto z państwa? Pan senator Lisiecki.

Czy są inne chętne osoby? Nie ma. Dziękuję.

W związku z tym pan senator Lisiecki zostaje wybrany na sprawozdawcę.

I w ten sposób zakończyliśmy omawianie punktu trzeciego.

Przechodzimy do punktu czwartego dzisiejszego posiedzenia.

Punkt czwarty nie dotyczy żadnego projektu, jest to prezentacja pod tytułem „Mediacje w polskim prawie gospodarczym”.

Jest kilka osób, które gościmy.

Zapraszam do przedstawienia prezentacji. Rozumiem, że ze strony rządowej nie ma osób, które by ją poprowadziły. Czy ktoś się do tego przyznaje?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Aha, przepraszam. Mamy pana ministra sprawiedliwości.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tylko że pan minister Duda na chwilę wyszedł. Rozumiem, że on niejako będzie gospodarzem. Aha i pan senator Misiak, tak?

(Głos z sali: Tak.)

W związku z tym przekazuję głos.

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

(Przewodnictwo obrad obejmuje zastępca przewodniczącego Tomasz Misiak)

Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak:

Szanowni Państwo, ja jestem osobą, która wprowadziła na posiedzenie naszej komisji dyskusję na temat mediacji w gospodarce. Za chwilę będziecie państwo mogli obejrzeć prezentację dotyczącą mediacji w gospodarce i, generalnie rzecz biorąc, problematyki, która wokół tego się pojawia.

Witam serdecznie gości, którzy przybyli w związku z tą sprawą – dwóch panów ze Stowarzyszenia „Auxilium”, pana Artura Samokara oraz pana Krzysztofa Ślęzaka. Jak rozumiem, są również osoby z Ministerstwa Sprawiedliwości, które przyszły na nasze zaproszenie – pani Katarzyna Kowalska oraz pani Joanna Kiełkowska. Panie z Ministerstwa Sprawiedliwości zawodowo zajmują się sędziowaniem. Serdecznie witamy. Patrzą, czy wszystkich gości wymieniłem. Jeszcze pani...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę uprzejmie.

**Przewodnicząca Społecznej Rady
do spraw Alternatywnych Metod Rozwiązywania
Konfliktów i Sporów przy Ministrze Sprawiedliwości
Janina Waluk:**

Janina Waluk. Jestem prezesem Polskiego Centrum Mediacji oraz przewodniczącą Społecznej Rady do spraw Alternatywnych Metod Rozwiązywania Konfliktów i Sporów przy Ministrze Sprawiedliwości.

Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak:

Witamy serdecznie. Przepraszam, ale nie znalazłem pani na liście. Mam trzy różne karteczki, a pan przewodniczący akurat miał to u siebie na biurku.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przepraszam uprzejmie. Witamy serdecznie.

Proszę państwa, przekazuję głos osobom prezentującym sprawę.

Zainteresowałem się tym, dlatego że być może jest to dobry pomysł na alternatywne rozwiązywanie konfliktów, szczególnie w sprawach gospodarczych. Nie naruszałoby to i nie nadwierałoby całego systemu sprawiedliwości, który dzisiaj i tak jest wyjątkowo przeciążony. Myślę, że każdy, kto ma do czynienia z prawem gospodarczym i z tym, co się w tym prawie dzieje, wie, jak dużo przypadków zupełnie niepotrzebnie trafia do sądów. Zdaje się, że jest to jedno z możliwych rozwiązań, które zmniejszy obciążenie wynikające z tego typu sytuacji.

Proszę bardzo, przekazuję głos.

**Wspólnik w Kancelarii Mediacyjnej „Auxilium”
Krzysztof Ślęzak:**

Może zacznijmy od wyjaśnienia tego, co to jest mediacja i czym się ona zajmuje. Mediacja to jedna z alternatywnych metod rozwiązywania sporów, zbiorczo nazywanych terminem ADR – Alternative Dispute Resolution. To nowoczesna metoda rozwiązywania konfliktów z udziałem niezależnej osoby trzeciej, mediatora, który pomaga stronom nawiązać porozumienie. Mediator nie rozstrzyga sprawy, jest zorientowany na konflikt. Pomaga nawiązać dialog stronom, które bardzo często w sporze nie potrafią się same ze sobą dogadać, ponieważ kierują się negatywnymi emocjami. Jedna strona nie potrafi z drugą rozmawiać, a mediator, który dysponuje odpowiednią wiedzą z zakresu prawa i z zakresu psychologii, pomaga stronom osiągnąć porozumienie i doprowadzić do rozwiązania sporu.

Najbardziej spektakularny, najszybszy rozwój mediacji nastąpił w Stanach Zjednoczonych w latach osiemdziesiątych XX w. Jego główną przyczyną była reakcja przedsiębiorców, korporacji i osób fizycznych – zdecydowanych stosować to rozwiązanie – na takie elementy jak: niewydolność sądów, która się wtedy pojawiła, wysokie koszty postępowania sądowego i bardzo długi czas oczekiwania na wyrok i jego wykonanie.

Z taką właśnie sytuacją niewątpliwie mamy do czynienia dzisiaj. Polskie sądy nie są wydolne. Koszty postępowania sądowego są bardzo wysokie, a czas oczekiwania na wyrok i jego wykonanie jest bardzo długi. Według raportu opracowanego przez

Bank Światowy na wyrok i wykonanie w Polsce oczekuje się tysiąc dni. Dla porównania, w innych krajach OECD – przypomnę, że Polska też jest członkiem OECD – średnia wynosi dwieście dwadzieścia pięć dni. Czyli w Polsce czeka się na wyrok i jego wykonanie czterokrotnie dłużej.

Według tego samego raportu, w 2005 r. 46% sporów gospodarczych zostało rozwiązanych na drodze postępowania sądowego. To znaczy, że reszta przedsiębiorców nie zdecydowała się zaufać wymiarowi sprawiedliwości i nie wniosła sprawy do sądu, nie poddała jej pod rozstrzygnięcie sądu.

A tu są zestawione przyczyny – również przygotowane przez Bank Światowy w raporcie – z powodu których przedsiębiorcy nie zdecydowali się wnieść powództwa do sądu. Na pierwszym miejscu, jako bardzo ważna przyczyna, jest podana niewydolność sądów, potem reputacja firmy, zachowanie relacji biznesowych oraz koszt obsługi prawnej, który jest wysoki – o czym mówiłem. Te wszystkie czynniki, mające wpływ na decyzje o niewniesieniu powództwa, można wyeliminować przez stosowanie, przez promowanie, przez wdrażanie idei mediacji i postępowania mediacyjnego.

Mediacja jest rozwiązaniem już uregulowanym w polskim prawodawstwie. Mianowicie, została wprowadzona do kodeksu postępowania karnego w styczniu 2003 r. i może być prowadzona na każdym etapie tego postępowania. Raport opracowany pod koniec roku 2004, czyli dwa lata po wprowadzeniu mediacji, mówi jasno, że mediacja sprawdza się w sprawach z zakresu prawa karnego. Aż 65% spraw skierowanych do mediacji zakończyło się zawarciem ugody między stronami, natomiast 79% wszystkich postanowień zawartych w ugodzie zostało wykonanych bez potrzeby angażowania aparatu egzekucyjnego.

Kolejnym krokiem na drodze wprowadzania mediacji do polskiego prawa była nowelizacja kodeksu postępowania cywilnego z grudnia 2005 r. Przepisy kodeksu postępowania cywilnego zakładają możliwość prowadzenia mediacji zarówno wtedy, kiedy sąd na pierwszym posiedzeniu kieruje strony do mediacji – nie zachęca, nie promuje tego rozwiązania, tylko kieruje strony do mediacji, informując je o możliwości takiego rozwiązania – jak i wtedy, kiedy strony biorące udział w sporze same szukają mediatora na wolnym rynku. To jest zgodny wniosek stron albo jedna ze stron składa taki wniosek przed złożeniem pozwu do sądu.

Jest projekt nowelizacji kodeksu postępowania cywilnego w zakresie obligatoryjnego kierowania do mediacji wszystkich spraw o rozwód i separację małżonków, którzy posiadają małoletnie dziecko. Wspominam o tym projekcie, ponieważ jest on zgodny z kierunkiem rozwoju, który przedstawię w drugiej części prezentacji. Wtedy pokażę, dlaczego właśnie o tym projekcie wspominałem.

Na jedną rzecz chciałbym zwrócić uwagę. Tak naprawdę zastosowanie mediacji w każdej dziedzinie prawa jest troszeczkę inne. W prawie karnym mediacja czyni załość przede wszystkim idei sprawiedliwości naprawczej i ma za zadanie pojednanie ofiary ze sprawcą – to jest to, o czym mówiłem. Tu mediacja niewątpliwie się sprawdza. W prawie administracyjnym jest to nawiązanie dialogu między obywatelem a organem władzy publicznej. Organy władzy publicznej niechętnie ten dialog nawiązują, niechętnie rozmawiają, na ogół czekają na wyrok, ponieważ jest to jedyna podstawa do podjęcia działań przez organ administracji publicznej. Mediacja dotycząca prawa cywilnego, na którym się skupiamy, o którym chcemy mówić i którego kierunki rozwoju chcemy przedstawić, przede wszystkim ma za zadanie szybsze i tańsze rozwiązanie

konfliktów niż w procesie sądowym. Takie jest zadanie mediacji w przypadku prawa cywilnego i w przypadku procedury cywilnej.

Chciałbym przedstawić zalety mediacji, o których już wcześniej mówiłem. Mianowicie: postępowanie sądowe, wyrok i jego wykonanie to, według raportu Banku Światowego, tysiąc dni; mediacja to, według zebranych przez nasze stowarzyszenie informacji z firm i ośrodków mediacyjnych, trzydzieści dni. Na ogół to postępowanie nie trwa dłużej niż trzydzieści dni. Bardzo często bywa również tak, że zostaje zakończone po pierwszym dniu, po pierwszej sesji mediacyjnej. Tak więc w porównaniu z okresem tysiąca dni oczekiwania na wyrok i jego wykonanie jest to niewątpliwie szybciej, jest to niewątpliwa korzyść.

Koszty postępowania. Jeżeli przyjąć, że wartość przedmiotu sporu wynosi 100 tysięcy zł, to całkowity koszt postępowania przed sądem powszechnym i dochodzenia roszczeń przed sądem powszechnym to 13% wartości przedmiotu sporu. W przypadku mediacji natomiast – też są to informacje zebrane przez stowarzyszenie z firm i ośrodków mediacyjnych – to jest nie więcej niż 4%.

Bardzo ważna zasada – mianowicie postępowanie sądowe zawsze jest jawne. Bardzo rzadko można wyłączyć jawność postępowania sądowego. Postępowanie mediacyjne natomiast z zasady jest poufne – to jest koronna i naczelna zasada postępowania mediacyjnego – co ma bardzo duże znaczenie dla przedsiębiorców. Pomaga to zachować szczegóły kontraktu, ewentualnie zachować związane z tajemnicą handlową szczegóły.

Postępowanie sądowe to zawsze autorytatywne rozstrzygnięcia i zasada „wygrany – przegrany”, a bardzo często nawet zasada „przegrany – przegrany”, ponieważ po długotrwałym procesie ani jedna, ani druga strona nie jest zadowolona z rozstrzygnięcia i każda niechętnie wykonuje postanowienia sądu. Koronna zasada mediacji – strony same kreują rozwiązanie w trakcie postępowania. Mediator tylko wspomaga, pomaga rozładować negatywne emocje i doprowadzić do jakiegoś rozsądnego kompromisu, rozsądnego rozstrzygnięcia. Zasada „wygrany – wygrany”. Wtedy strony chętnie realizują wszystkie postanowienia zawarte w ugodzie, ponieważ same biorą udział w wypracowaniu tych postanowień, są one dla nich korzystne.

W pracy naszego stowarzyszenia często spotykamy się z różnymi ludźmi ze środowisk biznesowych, z sędziami, z prawnikami. Wszystkie te środowiska mówią wprost – na przykład tutaj mamy wypowiedź dyrektora finansowego Grupy Impel – że postępowanie sądowe jest wciąż uciążliwością codziennego życia...

Senator Jarosław Chmielewski:

Przepraszam, mogę na chwilę przerwać?

Mam dla państwa propozycję. Proszę państwa, jako członek Krajowej Rady Sądownictwa składam kategorię przeciwny wobec takiej formy prezentacji. Dlaczego? Ponieważ jest tu przedstawiana opinia jednego stowarzyszenia, zresztą oparta na materiałach z konferencji, która się nie tak dawno odbyła. Po prostu tu są stwierdzenia negujące w ogóle rolę wymiaru sprawiedliwości. Myślę, że opieranie się na opinii Stowarzyszenia „Auxilium” czy opinii firmy Impel jest wyjątkowo... To nie jest miejsce. To jest Senat Rzeczypospolitej Polskiej. My przede wszystkim mamy realizować zasadę trójpodziału władz. Władza sądownicza jest władzą Rzeczypospolitej Polskiej. Proszę państwa, taka prezentacja nie może mieć miejsca na posiedzeniu Senatu. Ja zgłaszam naprawdę kategorię przeciwny, ponieważ...

(Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak: Przepraszam bardzo, jeżeli...)

...cały czas słyszę tylko takie opinie: że wymiar sprawiedliwości jest zły, że jego orzeczenia są autorytarne itd., itd. To nie jest język prawniczy. Na pewno to nie może – z całym szacunkiem – mieć miejsca w Senacie!

Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak:

Panie Senatorze, przepraszam bardzo, ale widocznie się nie rozumiemy, bo dyskusja będzie miała miejsce za chwilę, natomiast...

(Senator Jarosław Chmielewski: Ale nie można w Senacie wypowiadać takich kwestii. One nie mają podbudowy...)

Ale przepraszam bardzo, ja się z panem akurat...

(Senator Jarosław Chmielewski: ...nie mają żadnej literatury, nie ma żadnych opinii...)

Panie Senatorze, prosiłbym bardzo o wyrażenie tego ewentualnie w trakcie dyskusji. Jeżeli już zostało to wprowadzone jako punkt programu... Pan senator oczywiście może mieć swoją opinię na ten temat...

Senator Jarosław Chmielewski:

Ja zgłoszę oficjalny sprzeciw wobec takiego postępowania na piśmie, ponieważ jest to wyraźne prezentowanie na forum Senatu zdania jednego stowarzyszenia. Praktycznie coś takiego nie może mieć miejsca. Jako były aplikant sądowy, jako sędzia dyplomowany, jako radca prawny, jako członek Krajowej Rady Sądownictwa i jako senator naprawdę zgłaszam sprzeciw.

(Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak: Dobrze. Przyjmujemy, odnotujemy.)

Ja rozumiem rolę postępowania mediacyjnego, ale coś takiego nie może mieć miejsca. Padają zdania, które w sposób nieumotywowany wręcz negują rolę wymiaru sprawiedliwości, rodzaj naszego sądownictwa. Ja rozumiem, możemy dyskutować z jego bolączkami, ale nie możemy używać tego typu stwierdzeń – niepodbudowanych żadnymi danymi – jak na przykład: nieudolność, niewydolność, autorytarne rozstrzygnięcia. Choćby z samej treści pisma: praktycznie strony poddają się autorytarnemu rozstrzygnięciu, z którego często nie są zadowolone.

Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak:

Panie Senatorze, przepraszam bardzo, odbieram panu głos, bo naprawdę –jak już powiedziałem – dyskusję będziemy toczyć po...

(Senator Jarosław Chmielewski: Nie, ale ja po prostu...)

Ale, Panie Senatorze, proszę zgłosić wniosek.

(Senator Jarosław Chmielewski: ...jestem zdziwiony, że w ogóle coś takiego ma miejsce...)

Panie Senatorze, odbieram panu głos.

(Senator Jarosław Chmielewski: ...na posiedzeniu Senatu.)

Panie Senatorze, przywołuję pana do porządku! Nie prowadzi pan tego spotkania.

(Senator Jarosław Chmielewski: Nie, taka dyskusja nie powinna mieć tutaj miejsca.)

Panie Senatorze, przywołuję pana do porządku! Powtarzam: przywołuję pana do porządku! Prosiłbym o nietoczenie dyskusji w tej chwili.

(*Senator Jarosław Chmielewski:* Tak, ale to pan zgłosił stowarzyszenie. To w ogóle nie powinno mieć tutaj miejsca.)

Dobrze, przyjmuję to. I proszę złożyć ten wniosek na piśmie.

(*Senator Jarosław Chmielewski:* Oczywiście.)

Są również inne osoby, nie tylko ze stowarzyszenia. Jest pani reprezentująca sposoby alternatywne... Później będziemy się na ten temat wypowiadali. Przecież w tej chwili nie chodzi o jakieś decyzje. To jest prezentacja, Panie Senatorze. Tu nie chodzi o podejmowanie czegokolwiek.

(*Senator Jarosław Chmielewski:* Ale jaka prezentacja, w jakim stylu zrobiona!)

Panie Senatorze, przepraszam. Być może dla pana... Pan nie jest może osobą zaangażowaną w świat gospodarczy i dla pana może nie ma znaczenia, czy pan w sądzie rozstrzyga sprawę sto dni czy trzysta. Dla przedsiębiorców to ma znaczenie. Niewydolność systemu sędziowskiego nie polega na złym założeniu... Nie mówię o sędziach, ale o sytuacji, w której nie mamy wystarczającej ilości środków na to, żeby obsłużyć coraz większą liczbę spraw gospodarczych w Polsce. I teraz zastanawiamy się nad tym, jaka jest alternatywa.

(*Senator Jarosław Chmielewski:* To gdzie są przedstawiciele innych stron? Jest ministerstwo, które nie było przygotowane do wystąpienia. Gdzie jest przedstawiciel wymiaru sprawiedliwości? Są instytucje, które się tym zajmują.)

Dobrze, proszę państwa. Rozpoczynamy dyskusję na ten temat. Są zaproszeni przedstawiciele ministerstwa, są zaproszeni przedstawiciele... Nie widzę problemu, żeby rozpocząć dyskusję. Nie rozumiem ataku pana senatora.

Kiedy pan dostał porządek obrad?

(*Senator Jarosław Chmielewski:* Wczoraj.)

Przepraszam bardzo, czy nie został on stworzony wcześniej? Z tego, co pamiętam, ja porządek obrad dostałem tydzień temu. Jeżeli pan nie sięgnął po ten porządek obrad, to mógł pan rozpocząć dyskusję...

(*Senator Jarosław Chmielewski:* Ale materiały... Trzeba się przygotować. Nie może tak być, Panie Senatorze.)

Panie Senatorze, dobrze, rozumiem, tylko że to jest dyskusja, a nie decyzja. Jeżeli trzeba będzie zaprosić kolejnych gości, dla nas opiniodawczych, to tak zrobimy. Jeżeli tylko będziemy chcieli tę rozmowę kontynuować. W tej chwili nie bardzo rozumiem problem.

(*Senator Jarosław Chmielewski:* To proszę, niech stowarzyszenie przygotowuje się do dyskusji, a nie używa tylko haseł bez pokrycia.)

Panie Senatorze, przepraszam, wielokrotnie byliśmy...

(*Senator Jarosław Chmielewski:* Oczywiście.)

...świadkami różnego rodzaju prezentacji, po których potem toczyły się dyskusje.

(*Senator Jarosław Chmielewski:* Nie widzę też, żeby materiał był poparty jakąkolwiek literaturą, jakimikolwiek statystykami. Dlatego zgłosiłem sprzeciw. Nad czym tu dyskutować?)

Panie Senatorze, ale przyjmujemy to do wiadomości. A jak pan sobie wyobraża dalszy tryb procedowania? Mamy przeprosić panów, że jednak nie podoba się panu prezentacja? Przepraszam, ale tak nie będziemy procedować. Przyjmujemy to do...

(*Senator Jarosław Chmielewski: Ale nie chodzi o to, czy się podoba, tylko o to, że są wypowiedzane oceny, a nie ma na ten temat żadnych danych.*)

No, dobrze, no to...

(*Senator Jarosław Chmielewski: Ja przepraszam, to jest Senat Rzeczypospolitej Polskiej, a nie po prostu...*)

Panie Senatorze, ale czasami porozmawiamy o ideach, a nie o liczbach.

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Jarosław Lasecki:

Panie Przewodniczący, ja zgłaszam wniosek formalny, aby teraz zaprzestać dyskusji i tę dyskusję poprowadzić po prezentacji. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak:

Wniosków formalnych nie ma. Przepraszam. Ale oczywiście dziękuję za poparcie.

Wspólnik w Kancelarii Mediacyjnej „Auxilium”

Krzysztof Ślęzak:

Poprzednia część prezentacji tylko ogólnie mówiła o alternatywach, które mogą być, nie krytykowała w sposób bezpośredni systemu sądownictwa. Tylko mówiła o alternatywach, o których – uważamy – należy rozmawiać i które już są stworzone. Są to alternatywne metody rozwiązywania sporów, są one alternatywą właśnie dla procesu sądowego.

To, o czym tak naprawdę chcieliśmy porozmawiać i co tak naprawdę nasze stowarzyszenie chciało zaproponować, to jest uczynienie z zawodu mediatora... Obowiązujące przepisy mówią jasno: mediatorem może być każdy posiadający pełną zdolność do czynności prawnych i niepozbawiony praw publicznych. Ta regulacja daje możliwość prowadzenia postępowań mediacyjnych przez mediatorów, którzy nie będą w odpowiedni sposób przygotowani, którzy nie dadzą odpowiedniej rękojmi poprowadzenia postępowania mediacyjnego, którzy mogą nie wzbudzać zaufania. Być może też instytucja ta nie wzbudza zaufania z tego względu, że daje tak bardzo szeroką regulację dotyczącą kompetencji mediatora. Tak naprawdę w przepisach nie jest jasno określone, jakie kompetencje powinien on posiadać. Jest powiedziane, że może to być każda osoba, która posiada pełną zdolność do czynności prawnych i nie jest pozbawiona praw publicznych. Uważamy, że można by z mediatora uczynić normalny zawód zaufania publicznego i w jakiś sposób certyfikować ten zawód czy wprowadzić jakiś rodzaj egzaminu państwowego czy samego certyfikatu. To mogłoby się przyczynić do zwiększenia zaufania do tej instytucji.

Kolejny krok, który ewentualnie mógłby być podjęty, jest dość odważny – jest to wprowadzenie obligatoryjności mediacji w sprawach gospodarczych. Ale nie jest on tak bardzo oderwany od rzeczywistości, bo przypominam, że jest już projekt ustawy, który zakłada wprowadzenie obligatoryjności mediacji we wszystkich sprawach o rozwód i separację małżeństw posiadających małoletnie dzieci. Na razie jest to projekt. Tu natomiast jest propozycja wprowadzenia obligatoryjności w sprawach gospodarczych. Na pewno dzisiaj zniechęciłaby ona przedsiębiorców, jeżeli funkcjonowałoby to w ten

sposób, że mediatorem może być każdy, a strony miałyby podejmować to postępowanie w trakcie postępowania sądowego. Wtedy mogłyby to uznać za dodatkową procedurę i wydłużenie całego procesu. Dlatego krokiem, mniej więcej pomiędzy wprowadzeniem obligatoryjności a stanem faktycznym, który jest dzisiaj, mógłby być program wprowadzający tak zwany obowiązek informacyjny. Polegałby on na tym, że sąd na pierwszym posiedzeniu – mówię o sporach gospodarczych – kieruje strony do odpowiedniego, wykwalifikowanego i wyszkolonego mediatora, który informuje strony o tym rozwiązaniu, o zaletach i korzyściach płynących z mediacji. A strony podejmują decyzję, czy ewentualnie chciałyby skorzystać z takiego rozwiązania, czy nie. Dopiero oceniając wyniki tego programu, który polegałby właśnie na obowiązku informacyjnym, można by jednoznacznie stwierdzić, czy jest to dobra alternatywa, czy jest to dobra propozycja, czy może to być sposób: na udroźnienie i usprawnienie polskiego sądownictwa, na pomoc i na stworzenie konkretnej alternatywy dla procesu sądowego.

Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

I to już koniec państwa prezentacji, tak?

(*Wspólnik w Kancelarii Mediacyjnej „Auxilium” Krzysztof Ślęzak: Tak.*)

(*Wspólnik w Kancelarii Mediacyjnej „Auxilium” Artur Samokar: Ja bym jeszcze chciał...*)

Proszę.

**Wspólnik w Kancelarii Mediacyjnej „Auxilium”
Artur Samokar:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Jeszcze raz podsumowując, chcielibyśmy przedstawić jasny cel prezentacji. Prezentacja nie ma na celu negocjowania polskiego systemu prawnego i polskiego sądownictwa. Ma ona na celu pokazanie, że są alternatywne metody rozwiązywania sporów, i stworzenie swoistego dualizmu w rozwiązywaniu sporów. Chodzi o rozpoczęcie dużej debaty i pokazanie przedsiębiorcom, że są alternatywne metody rozwiązywania sporów do procesu sądowego. Dzisiaj świadomość przedsiębiorców na temat mediacji jest znikoma. Zbudujmy tę świadomość. Pokażmy przedsiębiorcom, że są alternatywne metody rozwiązywania sporów, że nie tylko można iść do sądu. Mediacja jest procesem tanim, szybkim i efektywnym. Strony same kreują rozwiązania, są zachowane zasady poufności. To postępowanie jest jak najbardziej stworzone dla przedsiębiorców w sferze prawa gospodarczego. Dlatego zachęcamy do podjęcia debaty na ten temat i pokazania przedsiębiorcom, że istnieją również inne możliwości, prócz drogi sądowej, dochodzenia roszczeń kontraktowych. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, mamy innych zaproszonych gości. Co prawda akurat pan senator, który miał najwięcej do powiedzenia w tej sprawie, wyszedł, ale być może obecni państwo z ministerstwa też nam przybliżą temat mediacji.

Ja jeszcze dodam, proszę państwa, że dyskusja na ten temat na posiedzeniu komisji ma, z mojego punktu widzenia, bardzo ważny wymiar. Nie negując ciężkiej pracy naszego systemu sądownictwa, należy zauważyć, że oczywiście jest on obciążony. A to, że jest obciążony... Ja nie mam dokładnych danych, ale widzę to po ilości czasu, który upływa do momentu rozstrzygnięcia spraw, po trudnościach z informatyzacją – to się w tej chwili dzieje, państwo przygotowują bardzo duże programy w tym zakresie. Uważam, że możliwości odciążenia chociażby poprzez mądrze skonstruowany program promocyjny alternatywnych form rozwiązywania sporów jest jakąś alternatywą. Zresztą pani przewodnicząca na pewno nad tym pracuje i pewnie zaraz wypowie się na ten temat.

Na posiedzeniu naszej komisji możemy postanowić, czy w ogóle jest potrzeba nadawania temu jakiegoś biegu legislacyjnego, czy raczej powinniśmy się skupić na sprawach zarządczo-promocyjnych prowadzonych właśnie przez Ministerstwo Sprawiedliwości czy przez Ministerstwo Gospodarki.

Otwieram dyskusję.

Nie wiem, może w takim razie poprosiłbym jeszcze... Najpierw może wszystkich zaproszonych gości byśmy...

Proszę uprzejmie.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Głosy z sali: Mikrofon.)

(Głos z sali: Już jest dobrze.)

**Przewodnicząca Społecznej Rady
do spraw Alternatywnych Metod Rozwiązywania
Konfliktów i Sporów przy Ministrze Sprawiedliwości
Janina Waluk:**

Występuję w imieniu Społecznej Rady do spraw Alternatywnych Metod Rozwiązywania Konfliktów i Sporów przy Ministrze Sprawiedliwości. Nasza rada działa już ponad rok i skupia dwadzieścia osób, które są przedstawicielami najrozmaitszych organizacji mediacyjnych i które te organizacje reprezentują.

Ja się bardzo ucieszyłam, kiedy dostałam to zaproszenie – dostałam je dwa dni temu – ponieważ sądziłam, że Senat rzeczywiście chce się tą sprawą zająć, zwłaszcza że zajmuje się tym nie pierwszy raz. A wydaje mi się, że naprawdę warto się sprawą zająć. Ale bardzo się zdziwiłam, że zaproszony został przedstawiciel tylko jednego stowarzyszenia. W społecznej radzie jest w tej chwili Polskie Stowarzyszenie Mediatorów Gospodarczych, którego prezesem jest pan Maciej Bobrowicz z Zielonej Góry i które skupia bardzo wielu mediatorów zajmujących się sprawami gospodarczymi. My jesteśmy przy ministrze sprawiedliwości. Co to znaczy? To znaczy, że minister sprawiedliwości po prostu daje nam różne zlecenia, które wykonujemy. Na przykład opiniujemy różne projekty.

Między innymi chciałam coś sprostować. Pan raczył powiedzieć, że obligatoryjne będzie kierowanie do mediacji wszystkich spraw o separację i o rozwód. To nieprawda. Sędziowie nie będą kierować wszystkich spraw o separację i o rozwód, bo tych spraw są tysiące. Będą kierowane te sprawy, gdzie są małoletnie dzieci. Czyli nie wszystkie sprawy o rozwód i separację, a tylko te, gdzie rodziny mają małoletnie dzieci. Tych spraw też jest bardzo dużo, bo w tej chwili w ciągu roku mamy ich w Polsce trzydzieści sześć tysięcy.

Pan minister poprosił nas, żeby rada zaopiniowała projekt. Mówiliśmy, że bardzo się nam on podoba, dlatego że do mediacji napływa bardzo mało spraw. Po prostu uważaliśmy, że wtedy będzie duży napływ spraw do mediacji. Ale uważaliśmy, że mediatorzy powinni być fachowcami i wobec tego trzeba najpierw przeszkolić mediatorów i to przeszkolić w taki sposób, żeby rzeczywiście mediacje przeprowadzali tak, jak trzeba ją przeprowadzać. A dopiero potem realizować projekt. Pan minister się zgodził i to będzie realizowane nie wcześniej niż w drugiej połowie 2007 r.

My opracowujemy standardy prowadzenia mediacji i postępowania mediatorów. Uważamy, że bez nich w ogóle trudno mówić o mediatorach, którzy powinni być fachowcami. Opieramy się zresztą na rekomendacjach Rady Europy, ale opieramy się również na naszych zasadach, które wprowadziliśmy w Polsce. Na przykład takimi zasadami jest to: że mediacja jest dobrowolna, że mediator jest bezstronny, jest neutralny, że mediacja jest poufna, że strony powinny zaakceptować mediatora i zaakceptować reguły postępowania mediacyjnego.

Doszliśmy do wniosku, że w Polsce powinny być jeszcze trzy bardzo istotne zasady. Po pierwsze, zasada fachowości. W Polsce rzeczywiście jest taka sytuacja, że mediatorzy nie są fachowcy, a powinni być. Inaczej po prostu mediacja mija się z celem, jeżeli zabiorą się za nią ludzie, którzy nie wiedzą, jak to robić. Po drugie, zasada szacunku. To bardzo istotna zasada, która nam się w Polsce niezmiernie przyda. Jak wiadomo, tego szacunku jest w Polsce dosyć mało. Uważamy, że na zasadę szacunku trzeba położyć bardzo duży nacisk. I po trzecie, taka zasada... Wiadomo, że w naszym kraju jest dużo korupcji, walczymy z tym. Chodzi o zasadę, która polega na tym, że mediatorowi nie wolno korzystać z tego, że ma kontakty ze stronami, nie wolno tego wykorzystać. Ta zasada powinna nas wszystkich obowiązywać.

Nie chciałabym przedłużać... Ale troszkę się dziwię, że o posiedzeniu dowiedziałam się właściwie tylko przypadkiem – pan Ślęzak zadzwonił do mnie i powiedział, że coś takiego będzie i może mnie zaproszą. No i rzeczywiście mnie zaproszono. Dzwoniłam do prezesa Polskiego Stowarzyszenia Mediacji Gospodarczej, ale nic o tym nie wiedział. Dzwoniłam do mediatorów, którzy są w radzie społecznej, dzwoniłam do profesorów, którzy w niej są – ale nic na ten temat nie wiedzieli. Trochę się dziwię, dlaczego to jest w ten sposób zorganizowane.

Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak:

Dziękujemy bardzo za głos.

Ja mogę tylko przeprosić, ale faktycznie nie znam sfery mediacyjnej. Widać, jak jest ona popularna w Polsce. To znaczy, szkoda, że jest tak mało popularna.

Ja bym traktował nasze dzisiejsze spotkanie jako rozpoczęcie dyskusji. I jeżeli będziemy to kontynuować, na następne spotkanie – myślę – zaprosimy szersze grono, które również pani będzie rekomendować. Ja akurat też poprosiłem przedstawicieli komisji o zaproszenie pani osoby. Panowie powiedzieli mi o istnieniu takiej rady, o której – powiem szczerze... O istnieniu Społecznej Rady do spraw Alternatywnych Metod Rozwiązywania Konfliktów i Sporów przy Ministrze Sprawiedliwości dowiedzieliśmy się razem z panem przewodniczącym bezpośrednio od osób, które proponowały wprowadzenie tego pod obrady. Panie Przewodniczący, w poprzedniej kadencji też chyba nie było dyskusji na temat mediacji. W związku z tym dwie kadencje pozwoliły zapomnieć o pewnych rozwiązaniach. Ale wydaje mi się, że – po pani wypo-

wiedzi tym bardziej jestem o tym przekonany – sprawa mediacji powinna wrócić do Senatu, bo jest to duży temat i być może będziemy w stanie przyspieszyć rozwój mediacji jako takiej w Polsce.

(Przewodnicząca Społecznej Rady do spraw Alternatywnych Metod Rozwiązywania Konfliktów i Sporów przy Ministrze Sprawiedliwości Janina Waluk: Nie tylko sprawa mediacji cywilnych...)

Wszystkich, oczywiście.

(Przewodnicząca Społecznej Rady do spraw Alternatywnych Metod Rozwiązywania Konfliktów i Sporów przy Ministrze Sprawiedliwości Janina Waluk: Na przykład sprawa mediacji karnych.)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę uprzejmie, przekazuję głos.

Panie Ministrze, proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości
Andrzej Duda:**

Szanowny Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Przed wszystkim chciałbym podziękować pani Janinie Waluk za ten głos w dyskusji, który – uważam – jest bardzo ważny. Podniosła pani wiele na pewno cennych i słusznych argumentów.

Muszę przyznać, że jestem troszeczkę zasmucony tym, co panowie zaprezentowali, bo myślę, że jak na forum komisji senackiej to ta prezentacja pozostawia wiele do życzenia. Zdumiewa mnie fakt, że panowie nie przedstawili żadnych danych statystycznych, które przecież są dostępne, bo mamy ustawę o dostępie do informacji publicznej. Można je było uzyskać choćby od nas, z ministerstwa, i pokazać państwu, jak wygląda stosowanie przepisów, które obowiązują już od roku. One weszły w życie w grudniu 2005 r., więc mediacje są toczony już od ponad roku. Można było pokazać, jak często przedsiębiorcy z mediacji korzystają, jak często mediacje są skuteczne, czyli kończą się pozytywnie dla obydwu stron. A zatem kończą się efektem mediacyjnym w postaci jakiejś ugody między stronami, zgodnego załatwienia sprawy – czyli tym, o czym panowie mówili, że obydwie strony czują się wygrane.

Muszę się przyznać, że jest mi też troszkę przykro z tego powodu, że panowie nie przedstawili aktualnych danych, jeżeli chodzi o liczbę spraw załatwianych przez sądy. Dane, które panowie podali, zostały wyartykułowane przez Bank Światowy w 2006 r., ale nie można ich uznać za aktualne. W tej chwili, w wyniku szeregu zabiegów legislacyjnych, jakie podjęło ministerstwo od początku tej kadencji parlamentu, liczba spraw, w których postępowanie nadmiernie się przedłuża, spada, a więc efektywnie skracają się terminy załatwiania spraw. W tej chwili na pewno jest to już jakiś dorobek parlamentu, Ministerstwa Sprawiedliwości oraz polskiego systemu sądownictwa. Procedury są poprawiane.

Muszę przyznać, że nie jestem zadowolony z prezentacji. Osobiście jestem po prostu zaskoczony, że była ona na tak niskim poziomie. Myślę, że – co już powiedziałem na wstępie – na forum komisji senackiej mogłaby być ona znacznie lepsza. Przed wszystkim mogłaby pokazać, w jaki sposób podobne instytucje funkcjonują w innych krajach, gdzie doświadczenie w tego typu procedurach jest znacznie większe, gdzie takie postępowania są toczony od wielu lat. Takie dane statystyczne, takie informacje

i takie wzorce legislacyjne rzeczywiście byłyby czymś interesującym – myślę – dla państwa senatorów, jak również dla nas, gdyby to były dane, których do tej pory jeszcze nie mieliśmy przyjemności zobaczyć.

Chciałbym powiedzieć, że oczywiście Ministerstwo Sprawiedliwości uważa mediację za dużą szansę przede wszystkim dla przedsiębiorców, przede wszystkim dla polskiej gospodarki. Rzeczywiście jest możliwość kończenia postępowań nie tylko szybciej, ale też z pozytywnym wynikiem dla obydwu stron. Faktycznie zasada, że obydwie strony wygrywają, może być tutaj realizowana. Opowiadamy się za tym i będziemy pracowali nad dalszymi rozwiązaniami legislacyjnymi, które tę instytucję poprawią, które ją usprawnią, które wcielą w życie omawiane przed chwilą zasady, między innymi profesjonalizacji mediatorów. Aczkolwiek z góry chciałbym zaznaczyć, że na pewno będziemy traktowali jako wysoce dyskusyjne wszelkie pomysły zmierzające do tworzenia nowej korporacji, bo nie jesteśmy zwolennikami tworzenia nowych korporacji. Jeżeli już, to można byłoby się zastanawiać – tak sądzę – nad jakimś państwowym zawodem mediatora. Osoby, która rzeczywiście jest merytorycznie przygotowana, której kompetencje zostały zweryfikowane i która służy pomocą w różnych sprawach, nie tylko w sprawach gospodarczych, ale też, jak panowie wspomnieli, w sprawach rodzinnych czy w sprawach administracyjnych. Wydaje się, że na pewno ta instytucja powinna wpłynąć pozytywnie na szeroko pojęty wymiar sprawiedliwości. Ale – tak jak mówię – to, z czym mamy do czynienia dzisiaj, można było pokazać bardziej rzetelnie. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak:

Proszę uprzejmie.

Senator Jarosław Lasecki:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Przede wszystkim chciałbym podziękować za temat, bo jest on obszerny ważny i potrzebny.

Jednocześnie na samym początku chciałbym poprosić pana przewodniczącego, aby pan bardzo ostro reagował na tego rodzaju wystąpienia, jakie miały miejsce podczas tej prezentacji. Uważam, że Senat jest miejscem, gdzie dyskusja powinna się odbywać w odpowiedniej formie, w odpowiednim stylu, ale przede wszystkim w odpowiednim porządku. Możemy dyskutować nad bardzo kontrowersyjnymi tematami, i to jest zdecydowanie taki temat, ale dyskusja powinna się odbywać w jakimś tam stylu. I o to pana przewodniczącego proszę na przyszłość.

Jeżeli zaś chodzi o prezentację, to muszę powiedzieć, że jestem bardzo rozczarowany jej poziomem. Jestem nieprawdopodobnie rozczarowany poziomem materiału, który otrzymaliśmy. Mogę tylko powiedzieć, że z tych dwóch kartek, pięknie opakowanych w bardzo kosztowną obwolutę, ja tak naprawdę nic nie mogę wynieść. Patrzę na drugą kartkę, gdzie w tabelce jest z jednej strony postępowanie mediacyjne, a z drugiej strony postępowanie sądowe. Przy postępowaniu sądowym mam napisane: postępowanie sądowe trwa siedemset osiemdziesiąt dni, a przy postępowaniu mediacyjnym mam napisane: postępowanie mediacyjne trwa maksymalnie trzydzieści dni do potęgi trzeciej. Tak naprawdę jest to pewnego rodzaju żart – tak bym powiedział. Specjalnie

mówię w sposób humorystyczny, bo oczywiście zauważyłem odnośnik. Ale chcę tylko powiedzieć, że te dwie kartki to za mało jako dokument, który mogę zabrać z sobą z tej prezentacji.

Chciałbym natomiast, korzystając z okazji, zadać pytanie przedstawicielowi Ministerstwa Sprawiedliwości. Otóż, Panie Ministrze, czy mamy jakieś dane porównawcze z Polski i innych krajów Unii Europejskiej, jeżeli chodzi o postępowania sądowe i postępowania mediacyjne? Czy fakt, że postępowanie sądowe w Polsce trwa, tak jak państwo raczyli zauważyć – i czy są to prawdziwe dane – tysiąc dni wyróżnia nas w jakiś sposób ze wszystkich innych krajów Unii Europejskiej? Czy rzeczywiście jesteśmy tak kłótliwym narodem, że sądy są niewydolne? Czy jest to zupełnie normalna procedura i w innych krajach Unii Europejskiej tak jest? To jest pierwsze pytanie.

I drugie pytanie do państwa. Czy zastanawiali się państwo i zbadali, jak to jest w innych krajach Unii Europejskiej? Bo o ile ja sobie przypominam, to sprawami mediacji zajmują się tam odpowiedniki izb gospodarczych w Polsce, a nie sądy. Czy nie należałoby raczej pójść w tym kierunku, nie krytykując ani polskiego sądownictwa, ani polskiego wymiaru sprawiedliwości? Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Państwo odpowiedzieli już na większość pytań. W związku z tym, że posiedzenie komisji trwa bardzo długo, pan minister musiał nas opuścić, ale zostały panie, które reprezentują ministerstwo.

Jednak najpierw prosiłbym państwa senatorów o zadawanie pytań i ewentualnie zabieranie głosu w dyskusji.

Proszę uprzejmie, Panie Senatorze.

Senator Aleksander Bentkowski:

Panie Przewodniczący!

Przepraszam, że wszedłem na posiedzenie nie swojej komisji, ale kiedy dowiedziałem się o temacie, musiałem przyjść. Żałuję, że nie byłem od początku, chociaż po opiniach na temat prezentacji mogę sądzić, że niewiele straciłem.

Niemniej jednak zastanawia mnie sam fakt poruszenia tego tematu na forum Senatu. W złym kierunku inicjatorzy tego spotkania – jak sądzę: to stowarzyszenie – kierują swoje uwagi i swoje postulaty, ponieważ nie od Senatu zależy, czy ta mediacja będzie wyglądać tak, czy inaczej.

W moim przekonaniu, mediacja w Polsce jest w miarę dobrze skonstruowana, a całą inicjatywę i energię należy skoncentrować na przedsiębiorcach i społeczeństwie, po to żeby zapoznać ludzi z możliwościami korzystania z mediacji.

Ale, proszę panów, mediacja nie jest rzeczą nową. Sądy polubowne istniały w Polsce od bardzo, bardzo dawna. Sądy gospodarcze, ale w tym wydaniu, nie takim, jakie było kiedyś, kiedy istniały kolegia... Chodzi mi o istniejące sądy gospodarcze. Nic nie stoi na przeszkodzie, żeby przedsiębiorcy – bo tym ludziom ponoć najczęściej zależy na szybkości rozstrzygnięcia – w swoich umowach, w swoich porozumieniach wpisywali zastrzeżenie, że spory będą rozstrzygać przed sądami przedstawicielskimi.

Nic nie stoi na przeszkodzie. Tylko prawda jest taka, że rzadko się zdarza, żeby obydwie strony zechciały z tego sądu skorzystać. Wiedzą bardzo dobrze, że w tym sądzie postępowanie jest krótsze – chociaż nie zawsze tak jest, czasem postępowanie trwa pół roku i to nie jest nic nadzwyczajnego – niemniej jednak po prostu nie chcą z tego sądu korzystać. Nie chcą korzystać także z tego powodu, że orzeczenia wydawane przez te sądy tak naprawdę potem mogą być jednak zaskarżane do sądów powszechnych i cała procedura zaczyna się od początku. Wszystko zależy od tego, czy to orzeczenie rzeczywiście będzie obydwu stronom odpowiadać. Jeżeli nie, to znajdą pretekst do tego, żeby je zaskarżyć. Wiem, że takie procesy się toczą i to toczą się dosyć skutecznie. Sądy kwestionują orzeczenia sądów polubownych, czasem ze względów czysto proceduralnych.

Tak więc kwestia mediatorów, poruszana tak szeroko... Przyznam, że miałem poważne wątpliwości wtedy, kiedy tę instytucję w ogóle wpisywano do naszej procedury. Uważam, że mediatorzy w sprawach rodzinnych nie zawsze – z całym szacunkiem – spełniają swoją rolę po prostu dlatego, że najczęściej strony nie chcą, żeby kolejna strona mieszała się w ich prywatne sprawy. Narzucanie im mediatora przez sąd bardzo często źle się kończy. Mediacje w sprawach karnych mają o tyle sens i rację, jeśli rzeczywiście zmierzają do szybszego pozyskania jakiejś rekompensaty finansowej dla osób pokrzywdzonych. Ale też bardzo często znakomicie wydłużają samo postępowanie sądowe. Jakkolwiek widać, że jesteście panowie zapaleńcami w tej materii – proszę bardzo – ale nigdzie na świecie sądy polubowne nie zastąpiły sądów powszechnych. I nie przesadzajcie panowie z wydłużaniem czasu postępowań, bo zwłaszcza sądy gospodarcze, przynajmniej w ostatnich czterech czy pięciu latach, wyraźnie poprawiły swoje wskaźniki i szybkość postępowania. Nie wiem, czy na przykład powiedzieliście dzisiaj, że od dwóch czy trzech lat sądy załatwiają więcej spraw niż ich pozyскуюją. A więc jest to wyraźny wskaźnik, że negatywny proceder nawarstwiania spraw został przerwany.

W moim przekonaniu zinstytucjonalizowanie w większym stopniu mediacji spowodowałoby więcej szkody niż pożytku. Ale zachęcać ludzi do tego rodzaju postępowań jak najbardziej możecie. I nie pomyślcie, że przemawia przeze mnie jakiś były adwokat. Nie, nie. W mediacjach, jak wiecie, mogą uczestniczyć pełnomocnicy, a adwokat bierze te same pieniądze, czy postępowanie w sprawach cywilnych skończy się w ciągu miesiąca, czy na przykład w ciągu ośmiu lat. Ale raczej zainteresowany jest szybkim zakończeniem sporu.

Przy wszystkich na pewno pozytywnych aspektach państwa inicjatywy, wydaje mi się, adres jest niewłaściwy. My w Senacie niewiele możemy w tej materii zrobić. W swoim krótkim opracowaniu nie postulujecie nawet jakiejś inicjatywy ustawodawczej, która zmierzałaby do – powiedzmy – poprawienia formy mediacji, jaka teraz jest. Krótko mówiąc, celem jest tylko przybliżenie roli waszego stowarzyszenia oraz nagłośnienie inicjatywy. Bo nie sądzę, że macie zamiar przekonać senatorów, żeby korzystali z mediacji, załatwiając swoje prywatne sprawy. Nie o to wam chyba chodzi. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Pani senator, proszę bardzo.

Senator Mirosława Nykiel:

Panie Przewodniczący!

Chciałbym podziękować panu, że wywołano ten temat i wniesiono pod obrady naszej komisji.

A co do rzetelności w przygotowaniu prezentacji czy ewentualnego niedosytu wiedzy, o czym pan minister mówił, to uważam, że właśnie Ministerstwo Sprawiedliwości powinno nam dostarczyć tych informacji. Nie wiem, czy pan przewodniczący przygotował, że tak powiem... Pretensje, że debata nie została właściwie przygotowana, miałabym raczej do pana przewodniczącego, a nie do panów. Panowie zrobili krótką prezentację, która wywołała temat. Można się z nimi zgadzać bądź nie. A organizatorem pracy naszej komisji jest pan przewodniczący. Należało zadbać o to, by zaprosić wszystkie stowarzyszenia, poprosić o opinię Ministerstwa Sprawiedliwości.

Dlatego chciałabym przeprosić panów za to, że panowie senatorowie tak ostro wystąpili i mieli do panów pretensje. Uważam, że wina nie leży po panów stronie. Osobiście dziękuję za ten temat.

Panie Senatorze, na pewno nie jest tak źle, jak panowie powiedzieli, ale nie jest tak dobrze, jak pan mówi. Rzeczywiście wielu przedsiębiorców – ja bywam na licznych spotkaniach – ogromnie narzeka na przewlekłość procesów. Należy je przyspieszyć. Jeśli mediacja mogłaby być jedną z form, to jak najbardziej powinniśmy o niej podyskutować.

A co do wniosku legislacyjnego, to myślę, że po zakończonej debacie, ale na pewno na dzisiejszym spotkaniu nie skończymy omawiania tego tematu. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Panie Senatorze...

Senator Adam Biela:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Ja będę kontynuował w duchu poprzedniej wypowiedzi.

Naturalnie jestem zadowolony, że wywołano temat, że mieliśmy okazję w ogóle zapoznać się z problemem mediacji w kontekście postępowania sądowego. Sądzę, że jest to kwestia właściwego ustawienia relacji: postępowanie sądowe a postępowanie mediacyjne.

Przyłączam się do tego, co mówiła pani senator. Trudno jest całkowicie winić zaproszonych gości ze stowarzyszenia, że sprawę przedstawili tak, jak ją widzą. Myślę, że jesteśmy wdzięczni, że panowie przyszli. Ale przychodząc tutaj, musieliście panowie przypuszczać, że znajdą się tu rasowi prawnicy, którzy na taki sposób prezentacji, jak wyście to zrobili, muszą zareagować. Ja nie jestem prawnikiem, ale rozumiem prawników, którzy w ten sposób zareagowali, jak coś takiego usłyszeli. Niestety, po prostu trzeba przewidywać reakcje ludzi, wśród których się wystąpi. Akurat w Senacie mamy sporo prawników. Chyba to dobrze, że jest sporo prawników, bo tutaj się pracuje nad ustawami. Mogą też być inni, i tacy są, ale prawnicy muszą temu nadać jakiś ton. Jeśli państwo ostro przeciwstawiacie się, a tak to brzmiało – obojętnie, jakie były wasze intencje – to nie miejcie pretensji, że tak to zostało odczytane, a nie inaczej.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Moim zdaniem, trochę przegięliście w trakcie prezentacji, gdyż na pewno nie chodziło wam o przeciwstawienie postępowania sądowego postępowaniu mediacyjnemu, tylko ustalenie właściwej relacji – ale tak to właśnie zabrzmiało. Niezależnie od tego, jak to zabrzmiało, jest wartością samą w sobie, że temat został przedstawiony, a akurat Senat ma możliwości legislacyjne i może przyjrzeć się dotychczasowym doświadczeniom. Ja rozumiem, że byłoby inaczej, gdybyśmy się nastawili, że ma to być seminarium na temat mediacji. Wówczas oczekiwania wobec tego referatu byłyby inne. Ale to była zwykła prezentacja jako ostatni punkt porządku, zmierzająca do wywołania tematu w ramach posiedzenia komisji.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To, że aż tylu senatorów jest jeszcze na tej sali, oznacza, że panowie trochę osiągnęli swój cel. Mogłoby ich tu nie być, a jednak są. I nawet wygłaszając krytyczne zdania, pomimo wszystko są tym wszystkim zainteresowani. Myślę, że problem istnieje, został wywołany i będzie należało do niego w takiej czy innej formie wrócić.

Jest natomiast rzeczywiście kwestią natury organizacyjnej, dlaczego przewodniczący zaproponował to spotkanie w takim kształcie. Ale to już jest kwestia wewnętrzna, która nie musi dotyczyć naszych gości. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Ja tylko króciutko odpowiem na pytanie dlaczego. I już przekazuję głos, Panie Senatorze. Bo wiedza na temat mediacji w Polsce jest właśnie tak szeroko rozpo-
wszechniona, że wiemy dokładnie, jak to działa. Prawdę powiedziawszy, dlatego potraktowałem naszą dyskusję jako otwierającą. Na temat mediacji i stosowania jej w rozwiązaniach gospodarczych wiem niewiele, chociaż jestem przedsiębiorcą od prawie piętnastu lat. W związku z tym, że nie mam z tym styczności, oznacza to, że temat nie jest wypromowany. Bardzo się cieszę, że taką dyskusję rozpoczniemy. Zaraz proponuję, co dalej będziemy mogli w tej kwestii zrobić.

Teraz przekazuję głos panu senatorowi.

Senator Jarosław Lasecki:

Panie Przewodniczący, dziękuję bardzo.

W związku z poziomem prezentacji dyskusja merytoryczna jest, powiedziałbym, bardzo splotona, więc mam uprzejmą prośbę i wniosek formalny o zamknięcie dyskusji, mimo że zgodnie z Regulaminem Senatu takich wniosków... Pan przewodniczący może go przyjąć albo nie. Mam też uprzejmą prośbę o udzielenie odpowiedzi na nasze pytania na piśmie i podjęcie decyzji, jak w tej sprawie Komisja Gospodarki Narodowej ma dalej procedować. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak:

Dziękuję bardzo.

Ja się zgadzam z panem senatorem. Oczywiście.

Prosiłbym o rzecz następującą, jeżeli mógłbym zaproponować kierunek dalszego postępowania. Myślę, że już z tej trybuny poproszę panią przewodniczącą Społecz-

nej Rady do spraw Alternatywnych Metod Rozwiązywania Konfliktów i Sporów przy Ministrze Sprawiedliwości o spotkanie dotyczące tej tematyki i ustalenie, jak państwo to widzicie jako osoby działające bezpośrednio przy Ministerstwie Sprawiedliwości. Myślę, że kolejne tego typu spotkanie odbędziemy już w bardziej merytorycznych warunkach – w rozumieniu ewentualnych inicjatyw, które są proponowane przez państwa jako radę społeczną przy ministrze. Bo być może okaże się, że jesteśmy w stanie jakieś z działań, którym państwo patronujecie, przyspieszyć i przeprowadzić inicjatywę senacką w tym zakresie. Gdybyśmy poszli w tym kierunku, to bym się cieszył.

W takim razie prosiłbym też Ministerstwo Sprawiedliwości o przygotowanie krótkiej informacji statystycznej, o której pan minister mówił, że nie miał na to czasu, ale mógłby przygotować. Skoro nie miał czasu, ale będzie mógł przygotować, bardzo się z tego powodu cieszymy. Prosilibyśmy o przygotowanie statystycznych danych na temat tego, jak mediacje funkcjonują w procesie sądowym od czasu ich wprowadzenia w 2003 r., jakie są dalsze plany ministerstwa i terminy.

A jeżeli ewentualnie panie chcą teraz zabrać głos, to uprzejmie proszę.

(Sędzia w Wydziale Spraw z Zakresu Prawa Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Departamencie Sądów Powszechnych w Ministerstwie Sprawiedliwości Katarzyna Kowalska: To znaczy, jeżeli chodzi o dane statystyczne...)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Panie Senatorze, jeszcze raz proszę.

(Głos z sali: Wysokość prowizji dla mediatora.)

**Sędzia w Wydziale Spraw z Zakresu Prawa Pracy
i Ubezpieczeń Społecznych w Departamencie Sądów Powszechnych
w Ministerstwie Sprawiedliwości Katarzyna Kowalska:**

To znaczy, jeżeli chodzi o sprawy gospodarcze, danymi statystycznymi dysponujemy w dniu dzisiejszym. Jesteśmy w stanie państwu przedstawić: liczbę spraw, w których strony zostały skierowane do mediacji przez sąd; liczbę protokołów złożonych przez mediatorów przed wszczęciem postępowania sądowego, to tak zwana mediacja przedsądowa; liczbę ugód zawartych w postępowaniu mediacyjnym w pionie gospodarczym – za okres od dnia wejścia w życie przepisów k.p.c. wprowadzających instytucję mediacji do polskiego systemu prawnego. Myślę oczywiście o szeroko pojętym pionie cywilnym. Czyli od dnia 10 grudnia 2005 r. do dnia 31 grudnia 2006 r.

Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak:

To może poprosiłbym, bo te dane przydadzą się nam do dyskusji. Jeżeli panie mogą... To faktycznie nie zajmie nam dużo czasu, a na pewno będzie przydatne.

**Sędzia w Wydziale Spraw z Zakresu Prawa Pracy
i Ubezpieczeń Społecznych w Departamencie Sądów Powszechnych
w Ministerstwie Sprawiedliwości Katarzyna Kowalska:**

Jasne, że tak.

W grudniu 2005 r., czyli w ciągu dwudziestu dwóch dni obowiązywania przepisów o mediacji w jednej sprawie w pionie gospodarczym strony zostały skierowane do

mediacji. A wliczając tę jedną sprawę z grudnia, czyli od 10 grudnia 2005 r. do 31 grudnia 2006 r., łącznie w trzystu siedemdziesięciu pięciu sprawach w pionie gospodarczym strony zostały skierowane przez sąd do mediacji.

Jeśli chodzi o liczbę protokołów złożonych przez mediatorów przed wszczęciem postępowania sądowego, to łącznie w tym okresie, czyli od 10 grudnia 2005 r. do 31 grudnia 2006 r., mediatorzy złożyli w sądach protokoły w siedmiu sprawach.

Jeżeli chodzi o liczbę ugód zawartych w postępowaniach mediacyjnych, które odbyły się na mocy skierowania przez sąd do mediacji, czyli tak zwanych mediacji sądowych, to w tym okresie, proszę państwa, zawarto ich trzydzieści jeden. Jeżeli jesteście państwo zainteresowani procentowym odniesieniem, to jest to 8% spraw, w których strony zostały skierowane do mediacji. Oczywiście dysponujemy też liczbami bezwzględными wpływu w pionie gospodarczym.

Jednocześnie chciałabym się odnieść do rzeczonego tysiąca dni trwania postępowania sądowego w sprawach gospodarczych, wynikającego z raportu Banku Światowego. Konkretnie Bank Światowy podał dziewięćset osiemdziesiąt jeden dni, niemniej jednak chcemy zaznaczyć, że Bank Światowy doliczał do czasu trwania postępowania sądowego czas trwania postępowania egzekucyjnego. Wliczenie postępowania rozpoznawczego i postępowania egzekucyjnego to kompletne pomieszanie dwóch części postępowania czy wrzucenie do jednego worka tak naprawdę... To troszeczkę nie ta droga, nie ta metoda. Tak naprawdę ze statystyk za 2006 r., które już do nas spłynęły, wynika, że w sądach rejonowych średni czas trwania postępowania w sprawach gospodarczych, tak zwany wskaźnik trwałości postępowania, wynosi siedem miesięcy przecinek dwie dziesiąte, więc...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Przewodnicząca Społecznej Rady do spraw Alternatywnych Metod Rozwiązywania Konfliktów i Sporów przy Ministrze Sprawiedliwości Janina Waluk: Tu oczywiście nie zostały uwzględnione sprawy prywatne?)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie, przepraszam. To sąd okręgowy. W sądzie rejonowym cztery.

(Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak: Cztery miesiące.)

Cztery miesiące. Tak jest.

(Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak: Czyli...)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak: Nie, to nie jest razem, to jest osobno.)

To nie jest razem. To była pierwsza instancja, Pani Senator. Nie wliczamy w to postępowania przed sądem drugiej instancji. To tylko pierwsza instancja. Jednym słowem: należałoby dodać. Tak jest.

Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak:

Jest jeszcze istotne pytanie. Pan minister czy któryś z panów senatorów mówił, że tak naprawdę w tej chwili liczba spraw zalegających w sądach ulega zmniejszeniu. Czyli nie ma już przyrostu liczby spraw, tak? Czy mamy dane na ten temat?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

**Przewodnicząca Społecznej Rady
do spraw Alternatywnych Metod Rozwiązywania
Konfliktów i Sporów przy Ministrze Sprawiedliwości
Janina Waluk:**

Prywatnych spraw, które zgłaszają ludzie przed pójściem do sądu. Zauważyliśmy to w naszym Polskim Centrum Mediacji. Oczywiście jest wzrost liczby tych spraw, ale jeżeli chodzi o skierowane sprawy, to tych spraw nie jest dużo, zwłaszcza że sądy kierują je do określonego mediatora, nie do ośrodków, tylko do mediatora, który jest tak zwanym stałym mediatorem zapisanym w stowarzyszeniu pozarządowym.

Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak:

Pani Przewodnicząca, jeszcze zadam jedno pytanie.

Państwo jesteście w tej chwili przy Ministerstwie Sprawiedliwości. Co należałoby zmienić w polskim prawie, żeby instytucja mediacji była bardziej wydolna i ułatwiała pracę polskich sądów, bo tu chodzi o ułatwienie pracy sądom, a nie o...

**Przewodnicząca Społecznej Rady
do spraw Alternatywnych Metod Rozwiązywania
Konfliktów i Sporów przy Ministrze Sprawiedliwości
Janina Waluk:**

Społeczna rada opracowała uzasadnienie, co należy zmienić. Ja po prostu je państwu przyślę. Opracowała to między innymi pani doktor Ewa Gmurzyńska, którą prowadzi zajęcia z mediacji na Uniwersytecie Warszawskim. To opracowali ci mediatorzy, którzy zajmują się mediacjami gospodarczymi. Tam jest cały szereg warunków, które... Tylko jeżeli państwo pozwolą, najpierw prześlemy to do ministra sprawiedliwości, a potem do państwa, dobrze? Bo jesteśmy radą przy ministrze sprawiedliwości.

(Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak: Oczywiście.)

Ale prześlemy to w tym tygodniu.

Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak:

Bardzo się cieszymy. W takim razie bardzo byśmy prosili o te dane. Rozdysponujemy je wśród członków komisji do analizy.

Jak rozumiem, to ma jakiś charakter inicjatyw ustawodawczych, które państwo przewidujecie, czy raczej charakter programu, który...

(Przewodnicząca Społecznej Rady do spraw Alternatywnych Metod Rozwiązywania Konfliktów i Sporów przy Ministrze Sprawiedliwości Janina Waluk: To była inicjatywa samej rady społecznej.)

Inicjatywa samej rady. Dobrze.

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa senatorów ma jeszcze pytania?

Proszę przejść.

**Naczelnik Wydziału Spraw Gospodarczych
w Departamencie Sądów Powszechnych
w Ministerstwie Sprawiedliwości Joanna Kiełkowska:**

Joanna Kiełkowska.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Co do zapytania pana senatora o ewentualne porównawcze dane statystyczne dotyczące liczby spraw rozpoznawanych na drodze mediacji w innych państwach europejskich, to ministerstwo takich informacji nie posiada. W związku z tym nie jest możliwe przedstawienie państwu jakiejś prezentacji na ten temat. Danych porównawczych co do czasu trwania postępowania w sprawach gospodarczych w innych państwach europejskich również ministerstwo nie gromadzi. Informacje takie zawarte są w raporcie Banku Światowego, który został tu przywołany. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Tomasz Misiak:

Dziękuję uprzejmie.

Jeżeli nie ma więcej pytań, to zamykam dyskusję.

Dziękuję uprzejmie wszystkim zaproszonym gościom.

Dalszy tryb procedowania, myślę, jest jasny.

Dziękuję uprzejmie. Na dzisiaj to wszystko.

Tak, Panie Przewodniczący? Czy coś jeszcze? Wszystko.

Dziękuję uprzejmie. Do widzenia państwu.

(Koniec posiedzenia o godzinie 16 minut 40)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851