

VII kadencja



# **KANCELARIA SEJMU**

## **Biuro Komisji Sejmowych**

### **PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

#### **■ KOMISJI INFRASTRUKTURY**

**(NR 53)**

z dnia 29 sierpnia 2012 r.



---

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

## Komisji Infrastruktury (nr 53)

29 sierpnia 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrywała:

**– sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 376).**

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Paweł Długołęcki** główny specjalista w Departamencie Nadzoru Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, **Michał Naruszewicz** starszy specjalista w Ministerstwie Finansów, **Małgorzata Nowakowska** doradca prawny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Zbigniew Milek** zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, **Jakub Faryś** prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wraz ze współpracownikiem, **Alfred Franke** prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych, **Lucjan Grzymała** wiceprezes Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej, **Jerzy Jabłonka** członek prezydium Związku Rzemiosła Polskiego, **Robert Karpiński** kierownik w Instytucie Transportu Samochodowego, **Małgorzata Mączyńska** analityk Polskiej Izby Ubezpieczycieli, **Andrzej Muszyński** dyrektor Przemysłowego Instytutu Motoryzacji, **Piotr Pszczółkowski** przedstawiciel Klubu Antycznych Automobili i Rajdów CAAR Polski, **Rafał Sosnowski** prezes Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Michał Baranowski**, **Radosław Radosławski** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

### **Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Witam wszystkich bardzo serdecznie po przerwie wakacyjnej. Witam również wszystkich naszych gości bardzo serdecznie. Witam panie i panów posłów, pana ministra Jarmuziewicza wraz z zespołem. Planujemy rozpatrzenie sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw – druk nr 376.

Rozumiem, że nie ma uwag do porządku, za co wszystkim bardzo dziękuję. I poproszę przewodniczącą podkomisji, panią poseł Monikę Wielichowska, o złożenie sprawozdania, proszę.

### **Poseł Monika Wielichowska (PO):**

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo. Na przełomie czerwca i lipca odbyło się sześć posiedzeń podkomisji nadzwyczajnej, niektórych kilkugodzinnych, w trakcie których rozpatrywaliśmy niniejszy projekt. Podstawowym celem powołanej podkomisji było przeanalizowanie zapisów rządowej propozycji, a także wypracowanie optymalnych rozwiązań w projekcie w kontekście homologacji pojazdów silnikowych i przedmiotów wyposażenia lub części, z uwzględnieniem postulatów i uwag, które zgłaszane były przez organizacje społeczne działające w ramach branży motoryzacyjnej. W pracach podkomisji brali udział przede wszystkim producenci pojazdów oraz przedmiotów wyposażenia lub części, w tym części zamiennych. Brały też udział osoby, które reprezentują rzeczoznawców samochodowych oraz rynek pojazdów zabytkowych.

W wyniku kompromisu wypracowanego w toku prac podkomisji sejmowej, wprowadziliśmy do projektu szereg zmian redakcyjnych i prawnych, a także tych o charakte-

rze precyzującym, związanych wprost ze stosowaną w projekcie terminologią. Przyjęliśmy około stu poprawek do przedmiotowego projektu. Swoim zakresem obejmowały one przede wszystkim określenie definicji niektórych pojęć, na przykład oryginalnego przedmiotu wyposażenia lub części czy też zgodności produkcji, celem zapewnienia jednoznacznej interpretacji przepisów homologacyjnych. Zmiany dotyczyły także dokonania wyraźnego rozróżnienia obowiązku homologacji nowego typu pojazdu oraz nowego typu przedmiotu wyposażenia lub części, dla lepszej czytelności przepisów i uściślenia zakresu tego obowiązku.

Nastąpiło również uszczegółowienie niektórych pojęć i zapisów projektu w zakresie nazewnictwa dokumentów i procedur, w tym zgodnie z brzmieniem przepisów przewidzianych w dyrektywie 2007/46 WE Parlamentu Europejskiego i Rady w celu właściwego ich rozumienia w kontekście procedury homologacji typu WE i obowiązku po stronie producenta pojazdu lub przedmiotu wyposażenia i części. Określiliśmy także definicję maksymalnej masy całkowitej i zastosowanie tego pojęcia w załączniku nr 2 obejmującym kategorie pojazdów. Nastąpiło też doprecyzowanie zharmonizowanej procedury dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu wynikające wprost z rozporządzenia Rady Ministrów nr 153/2011. Stało się to poprzez wprowadzenie bezpośredniego odwołania w projekcie do zawartych w tym rozporządzeniu wymagań i procedur. Kolejną zmianą było jednoznaczne wyłączenie pojazdów zabytkowych z procedur homologacyjnych i dopuszczenia jednostkowego. Zmiany te zostały dokonane na wniosek środowiska miłośników pojazdów zabytkowych, które obawiało się, że wprowadzone w projekcie regulacje, w szczególności związane z zakazem wprowadzenia do obrotu pojazdów bez świadectw homologacji, wpłyną negatywnie na stan zasobów polskiej kultury technicznej, w tym dokumentowania historii motoryzacji. W projekcie nastąpiło również wprowadzenie wyłączeń w zakresie wymagań dla przedmiotów wyposażenia i części przeznaczonych do użycia w pojazdach zabytkowych, a także doprecyzowanie procedury badań technicznych w odniesieniu do tych pojazdów. I w końcu w projekcie podkomisja dokonała uregulowania kwestii związanych z wprowadzeniem możliwości przeprowadzenia badań technicznych pojazdów obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie umów międzynarodowych przez stacje kontroli pojazdów należące do służb mundurowych.

Podsumowując, pragnę podkreślić, że wypracowany w toku prac podkomisji i przekazany Komisji Infrastruktury przedmiotowy projekt ustawy jest wynikiem zawarcia konsensu z organizacjami społecznymi. Sprawozdanie powstało również w ścisłej współpracy ze stroną rządową i legislatorami sejmowymi. Mam nadzieję, że wprowadzone zmiany i zaproponowane brzmienia przepisów przyczynią się do jednoznacznej interpretacji i prawidłowego stosowania regulacji w zakresie homologacji typu oraz dopuszczenia jednostkowego, co w konsekwencji wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Spowoduje także wzrost konkurencyjności polskich przedsiębiorców, którzy działają na rynku motoryzacyjnym w skali Unii Europejskiej.

Wiem, że będą jeszcze wnioski mniejszości, ale o tym zapewne powie pan poseł Jerzy Szmít. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Czy w tej chwili, czy w trakcie procedowania?

**Poseł Jerzy Szmít (PiS):**

Jeśli można – teraz.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę.

**Poseł Jerzy Szmít (PiS):**

Panie przewodniczący, ja może omówię kilka tematów, które wzbudzały głębokie dyskusje w czasie obrad podkomisji. Do tych kilku spraw, o których powiem, wracaliśmy wielokrotnie. Mam nadzieję, że ostatecznie uda nam się w trakcie prac Komisji wypracować takie rozwiązanie, które z jednej strony będzie oddawało ducha dyrektywy, nad której

implementacją pracujemy, a z drugiej strony też zachowa interesy polskich producentów i polskiego rynku motoryzacyjnego.

Otóż, ostatecznie skupiono się to na czterech problemach. Pierwszy to jest definicja typu części i wyposażenia. Ponieważ wielokrotnie w ustawie sformułowanie to jest używane, ma ono o tyle kluczowe znaczenie, że jeżeli nie będzie to dostatecznie zdefiniowane, to może się okazać, że obowiązek homologacji będzie rozszerzony, powiedziałbym, wielesetkrotnie. W niektórych przypadkach znacznie więcej trzeba będzie tych procesów homologacyjnych przeprowadzać, co de facto nie poprawi bezpieczeństwa, a ogromnie zwiększy koszty, które ponoszą producenci za dopuszczenie swoich towarów do obrotu. Mówię tu przede wszystkim o producentach polskich, więc to ma kluczowe znaczenie, ale też i o częściach, które pochodzą z importu, a na naszym rynku normalnie funkcjonują.

Poprawka druga dotyczy wyłączenia producentów samochodów z obowiązku homologacji produktów z tak zwanych linii ekonomicznych. Otóż, samochód składa się z wielu tysięcy części i przy obecnym kształcie ustawy w przypadku, gdyby homologacji podlegałby cały pojazd, to zainstalowane już do niego części nie wymagałyby homologacji. To jest pewna przewaga producentów samochodów nad producentami niezależnymi. I też była prośba, aby znaleźć rozwiązanie, które zlikwiduje tę niedogodność i nierówność.

Trzecia poprawka dotyczy karania. Obszar, o którym dyskutowaliśmy, to była sprawa dotycząca karania za wprowadzanie do obrotu części niehomologowanych. Nikt nie kwestionuje tego, że jest to niedopuszczalne, że za to należy karać i że generalnie te części trzeba z obrotu wycofywać. Natomiast dyskusja koncentrowała się na dwóch zagadnieniach; na zagadnieniu informowania o tym, że jakaś część nie została poddana homologacji i nie powinna być instalowana do samochodów. I druga sprawa dotyczyła sposobu informowania. Była propozycja, aby zaangażować w to media i żeby nałożyć obowiązek informowania w mediach ogólnopolskich o zajściu takiego zdarzenia.

I druga rzecz, która też wzbudzała kontrowersje, mianowicie ustawa nakładała obowiązek niszczenia części, które trafią do obrotu, które zostały gdzieś znalezione, a nie zostały homologowane. Jakby ustawa wykluczała inne możliwości, aby po prostu te części nie znalazły się w obrocie. Tu też była propozycja innych rozwiązań. Mam nadzieję, że dzisiaj taki kompromis zostanie osiągnięty.

I wreszcie czwarty temat niezmiernie istotny; chodzi mianowicie o to, że w obecnym kształcie projektu ustawy nasi producenci praktycznie nie mogliby produkować części i podzespołów na rynki pozaeuropejskie, co znaczy, że cała produkcja w Polsce musiałaby spełniać wymagania, które stawia rynek Unii Europejskiej. Wiadomo, że produkujemy części także na inne rynki, które nie stawiają takich czy innych wymagań, ale na tych rynkach jesteśmy obecni. Mówi się to tym, że jest to około 50% produkcji, która powstaje w Polsce i która trafia na rynki poza kraje Unii Europejskiej. A więc nakładanie na producentów obowiązku, że wszystkie produkty mają spełniać wymagania Unii Europejskiej, jest też niepotrzebne, podraża koszty i obniża konkurencyjność naszego przemysłu motoryzacyjnego. W związku z tym proponujemy, aby w tej sprawie, jeśli można prosić, ministerstwo się wypowiedziało i żebyśmy znaleźli rozwiązanie, które jak powiedziałem na początku, z jednej strony zapewni realizację i wprowadzenie do polskiego obrotu prawnego stosownej dyrektywy Unii Europejskiej, a z drugiej strony zapewni normalne funkcjonowanie i równe, rynkowe warunki dla naszych producentów części samochodowych. Dziękuję bardzo.

#### **Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Jeżeli państwo pozwolicie, to tak jak powiedziała pani przewodnicząca podkomisji, ten urobek podkomisji jest konsensem pomiędzy stroną rządową, jak również organizacjami, które pracują w obrębie tego problemu, który dzisiaj analizujemy. Dlatego chciałbym zaproponować następujące procedowanie przy rozstrzygnięciu sprawozdania podkomisji; głos za zmianami, głos przeciwny. Dyskusja już się odbyła, państwo spotykaliście się sześciokrotnie podczas pracy podkomisji i myślę, że ze strony pań i panów posłów będzie akceptacja takiej propozycji. Dziękuję bardzo.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia tytułu ustawy? Nie ma sprzeciwu; tytuł ustawy został przyjęty.

Art. 1, zmiana pierwsza, proszę bardzo. Nie ma zgłoszeń, nie ma sprzeciwu; zmiana 1 zostaje przyjęta.

Zmiana druga, proszę bardzo. Również bez sprzeciwu została przyjęta.

Zmiana trzecia. Również bez sprzeciwu została przyjęta.

Zmiana czwarta. Tak.

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

Tempo procedowania jest szybkie, tymczasem zgłoszonych zostało pięć poprawek, z których pierwszą chyba przegapiliśmy.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę bardzo. Pan dyrektor Bogdanowicz? Tak? Proszę.

**Dyrektor Departamentu Transportu Samochodowego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Bogdanowicz:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisja, właśnie w zmianie trzeciej, w wyniku prowadzonych dyskusji, mielibyśmy uzupełnienie o nową definicję, która zgodnie z numeracją tej zmiany lokowana byłaby jako definicja 74a. To byłoby na stronie piątej urobku, tego sprawozdania.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę przedstawić propozycję.

**Dyrektor w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:**

Byłoby to następujące brzmienie 74a: „typ przedmiotu wyposażenia lub części – oznaczenie przedmiotu wyposażenia lub części spełniających tę samą funkcję w pojeździe, które nie różnią się od siebie pod względem istotnych cech mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego lub ochrony środowiska, jeżeli wymagania odpowiedniego przepisu UE dotyczącego badań homologacyjnych lub regulaminy EKG ONZ nie stanowią inaczej.”

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Rozumiem, że jest to jedna z propozycji, o której mówił pan poseł Jerzy Szmit, tak?

**Dyrektor w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:**

Tak.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Pan poseł przejmuje tę propozycję? Przepraszam, nie trzeba jej przejmować, bo to jest projekt rządowy, więc nie ma takiej potrzeby. Rozumiem, że pan poseł Jerzy Szmit mówił o tej poprawce. Tak?

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Tak. To jest pierwsza poprawka, o której mówiłem.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dobrze. Można poprosić o tekst poprawki? Czy panowie mecenasie dysponują treścią tej poprawki?

**Legislator Radosław Radosławski:**

Nie.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Szkoda. Więc jeżeli można, bo pan poseł Szmit mówił o sześciu poprawkach. Prosiłbym, aby je przekazać do Biura Legislacyjnego, aby panowie mecenasie mieli czas zapoznać się z poprawkami. Czy wszystkimi poprawkami dysponujecie, panie mecenasie? Proszę. Ja bym prosił pana mecenasę, żeby w pierwszej kolejności zapoznał się z poprawką, która dotyczy zapisu, o którym mówił pan dyrektor Bogdanowicz oznaczonego w projekcie jako 74a w zmianie trzeciej.

Pan poseł Piechociński, proszę.

**Poseł Janusz Piechociński (PSL):**

Ponieważ pracujemy w tym trybie, zgłaszam wniosek o 15-minutową przerwę, przygotowanie poprawek i rozdanie posłom ich tekstu. Państwo pracowaliście całe wakacje, trwały jakieś konsultacje. Tylko my bierzemy na swoje sumienie w bardzo delikatnej, wielokrotnie dyskutowanej sprawie, kontrowersyjne rozwiązanie i szczegółowe zapisy. Chciałbym po prostu to widzieć, jako poseł.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

10 minut przerwy.

*[Po przerwie]*

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

W oczekiwaniu na ksero poprawek; w związku z tym, że jest prośba części członków naszej Komisji dotycząca jutrzejszej debaty w Sejmie, aby w niej po prostu uczestniczyć, posiedzenia Komisji o godzinie 10 nie będzie. Skoro państwo chcecie uczestniczyć w debacie, nie będziemy tworzyć konkurencji w postaci posiedzenia Komisji. O godz. 15 będzie jutro posiedzenie. Bo tam jest czysta formalność związana z dzisiejszą debatą dotyczącą prawa telekomunikacyjnego. Jutro o godz. 15 powołamy podkomisję. O godz. 15 będzie posiedzenie Komisji.

Zaczynamy. Byliśmy i pozostajemy przy zmianie trzeciej. Panie mecenasie, jeżeli mogę prosić o opinię Biura Legislacyjnego, jeśli chodzi o propozycję poprawki, proszę. Po prawdzie są to bardziej uzupełnienia niż poprawki.

**Legislator Radosław Radosławski:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Poproszę stronę rządową o chwilę uwagi.

**Legislator Radosław Radosławski:**

Jeżeli chodzi o proponowaną nową definicję w punkcie 74a, to mielibyśmy jedynie uwagę o charakterze stylistyczno-redakcyjnym, tak żeby dostosować brzmienie tej definicji do już wcześniejszych, na przykład do definicji w punkcie 70. A mianowicie, propozycja taka byłaby taka, żeby zastąpić sformułowanie „odpowiedniego przepisu UE dotyczącego badań homologacyjnych” sformułowaniem „wymagania określone w przepisach Unii Europejskiej dotyczących badań homologacyjnych”. Takie sformułowanie jest w punkcie 70.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że poseł wnioskodawca zgadza się z propozycją Biura Legislacyjnego?

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Tak.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

A rząd?

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

Również.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia poprawki sygnowanej 74a i przedstawionej nam tutaj przez stronę rządową, Biuro Legislacyjne i posła Szmita? Nie ma sprzeciwu. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia całej zmiany trzeciej wraz z poprawką dotyczącą 74a? Również nie ma zgłoszeń, nie ma sprzeciwu.

Zmiana trzecia została przyjęta. Oczywiście, formalności dotyczące podpisów pod wnioskiem, jak rozumiem, są uzupełnione.

Przechodzimy do zmiany czwartej. Proszę bardzo. Teraz już patrzę na stronę rządową, żebym czasem za bardzo się nie spieszył. Nie ma żadnych zgłoszeń, nie ma uwag i nie ma sprzeciwu.

Zmiana czwarta została przyjęta.

Zmiana piąta. Również bez sprzeciwu została przyjęta.

Zmiana szósta. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęta.

Przy zmianie siódmej będziemy ze zrozumiałych powodów inaczej procedować, gdyż ona jest bardzo obszerna.

Zmiana szósta, przepraszam – siódma; art. 70a. Proszę bardzo. Czy do art. 70a są uwagi? Nie ma uwag, nie ma sprzeciwu. Art. 70a został przyjęty.

Art. 70b; proszę bardzo. Również nie ma uwag, nie ma sprzeciwu; zostaje przyjęty.

Art. 70c. Również bez głosu sprzeciwu został przyjęty.

Art. 70d. Rozumiem, że są zgłoszenia. Tak? Proszę bardzo. Kto rozpoczyna? Pan poseł Szmit czy strona rządowa?

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Poproszę stronę rządową, bo mowa o dosyć daleko idących utrudnieniach.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dobrze. Proszę, panie dyrektorze. Proszę bardzo.

**Dyrektor w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:**

Szanowna Komisjo, szanowni państwo, to jest w pewnym sensie konsekwencja definicji przyjętej wcześniej, ale to jest także to, o czym pan poseł Szmit wspominał. O tej jak gdyby próbie albo możliwości unikania homologacji ekonomicznej czy ekonomicznej linii produkcyjnej. Chodzi o to, żeby tylko te przedmioty wyposażenia i części były zwolnione z obowiązku uzyskania odrębnego świadectwa, jeżeli objęte były faktycznie świadectwem homologacji całego pojazdu, czyli homologacji typu WE pojazdu.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Pan poseł Szmit o tym mówił w swoim wystąpieniu.

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Tak jest.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Panie mecenasie?

**Legislator Radosław Radosławski:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, nie mamy uwag do tej poprawki. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że nie ma sprzeciwu wobec propozycji przyjęcia poprawki dotyczącej art. 70d? Nie ma sprzeciwu.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia całego art. 70d wraz z przyjętą poprawką? Nie ma sprzeciwu. Art. 70d zostaje przyjęty.

Art. 70e; proszę bardzo. Nie ma zgłoszeń, nie ma sprzeciwu; jest akceptacja Komisji.

Art. 70f. Również bez głosu sprzeciwu zostaje przyjęty.

Art. 70g. Proszę bardzo, proszę panie dyrektorze.

**Dyrektor w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:**

Panie przewodniczący, szanowna Komisji, szanowni państwo, to jest sprawa także podnoszona przez pana posła Szmita we wniosku mniejszości i dyskutowana wcześniej na posiedzeniach podkomisji. My ponownie po spotkaniach ze stroną społeczną na ten temat się zastanawiali. I możliwa redakcja, która by uwzględniała jak gdyby oczekiwania strony społecznej i mniejszości wobec tej poprawki, polegałaby na uzupełnieniu w ust. 7 w pkt 1. Chodzi o podanie do publicznej wiadomości faktu, że te części zostały wadliwie wprowadzone do obrotu. Oprócz środków masowego przekazu o zasięgu ogólnopolskim, byłyby to także informacje w miejscach wprowadzenia do obrotu przedmiotów wyposażenia lub części. Chodzi przede wszystkim o to, żeby w ten sposób docierać do osób za-



interesowanych, które miały takie części zamontowane w pojeździe, bo mogą pamiętać gdzie je kupiły lub gdzie te części zostały zamontowane.

I druga sprawa podnoszona w czasie dyskusji i we wniosku mniejszości dotycząca jak gdyby różnego traktowania tego błędnego czy niezgodnego z prawem wprowadzenia do obrotu pojazdów i przedmiotów wyposażenia i części. W przypadku pojazdów dopuszcza się...Po ich wycofaniu jest tylko zakaz wprowadzenia do obrotu, w przypadku części ustawa, przedłożenie rządowe przewidywało zniszczenie tych przedmiotów wyposażenia i części. Kompromisem mogłoby być to, że te normy zostałyby zrównane i że także w przypadku przedmiotu wyposażenia i części byłby nowy ust. 7a w tym artykule 70g; przedmioty te i części nie mogłyby być ponownie wprowadzone do obrotu. A we wcześniejszym ust. 7 zostałby skreślony pkt 3.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę bardzo, pan poseł Piechociński, proszę.

**Poseł Janusz Piechociński (PSL):**

Te kwestie wielokrotnie wracały w czasie sześciu posiedzeń podkomisji i wielokrotnie stałem na stanowisku, że tak jak można poprawić samochód, w którym nie spełnione są wszystkie wymogi, nie można poprawić części wyposażenia czy przedmiotu wyposażenia, dlatego że wróci to do szarej strefy. Jeśli więc została nieprawnie wprowadzona do obrotu jakaś część wyposażenia czy część pojazdu, to powinna być, tak jak w wersji rządowej, zniszczona z mocy ustawy, bo przecież to jest produkcja seryjna, a nie jednostkowa.

Jak jest fotel zepsuty albo pasy bezpieczeństwa, to nie ma tam co poprawiać. I powinniśmy akurat w tym punkcie być bezwzględni, bo narasta w tym obszarze szara strefa i uderza w tych, którzy płacą podatki, w tych, którzy funkcjonują nie w szarej strefie, w tych którzy prowadzą interesy, w tych którzy homologują itd. Więc tego typu wprowadzenie do obrotu byłoby szansą dla partaczy łamiących prawo, na to, żeby powtórnie... Nie, panie prezesie. Wielokrotnie ten temat dyskutowaliśmy i ja rozumiem, że możemy podtrzymać swoje zdanie. Więc jestem zwolennikiem utrzymania wersji ze sprawozdania, zarówno ze względu na bezpieczeństwo obrotu i legalizacji obrotu, jak i bezpieczeństwo użytkownika. A dyrektywa unijna o homologacji ma to przede wszystkim na celu. Jestem zwolennikiem utrzymania w tym zakresie rozwiązania wypracowanego przez podkomisję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę bardzo, pan poseł Szmit.

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Wysoka Komisjo, otóż chciałbym – jeżeli będziemy podejmowali decyzje z naszej rekomendacji takiego czy innego rozwiązania – abyśmy pamiętali również o tym, że w przypadku gdyby doszło do wprowadzenia do obrotu części niehomologowanych, wówczas projekt ustawy przewiduje bardzo dotkliwe kary w stosunku do tych podmiotów gospodarczych, które czegoś takiego by się dopuściły. I to są kary bardzo dotkliwe, które naprawdę uderzają bardzo poważnie w interes ekonomiczny ewentualnie tych podmiotów, które albo przez pomyłkę albo rzeczywiście ze złą wolą, takie części by wprowadzały do obrotu. Więc tutaj trudno mówić, że ta kara, o której pan przewodniczący Piechociński mówił, mianowicie zniszczenia części, jest jakby drugą karą za to samo, bo ustawa już mówi, że trzeba ukarać taką a taką kwotą stosowanie do wartości części i jeszcze dodatkowo te części zniszczyć. Więc dyskutujemy już o tym czy drugą karę nakładamy za to samo przewinienie. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę.

**Poseł Janusz Piechociński (PSL):**

Żebyśmy mieli jasność o czym mówię. Wytwórca produkuje klocki hamulcowe, nie stosuje zasad i wymogów, dystrybutor wprowadza je do obrotu; nie ma na to papieru, sprawdziliśmy to i wycofujemy z obrotu. I co? Nie niszczymy tego produktu w rozumie-

niu pewnej utylizacji, że już nie ma powrotu do obrotu. I mówimy, że można wprowadzić do obrotu część czy urządzenie przez przypadek. Panie pośle, co to za język gospodarczy, że ja coś przez przypadek wprowadzam do obrotu.

Produkcja części i podzespołów oraz samochodów jako całości nie jest produkcją prototypów, które się puszczają na rynek. Nie jestem właścicielem koła garncarskiego i raz mi wychodzi niestandardowy dzbanek, a drugi raz standardowy. No i ten niestandardowy, to w razie czego odzyskam i sprzedam za 30%. Nie. Tutaj jakby z góry mówimy o produkcji powtarzalnej, z reguły seryjnej, po homologacji, obciążonej odpowiednimi, bardzo mocnymi rygorami z punktu widzenia bezpieczeństwa.

I teraz poluzowywanie tego rozwiązania zachęca do bezkarności tych, którzy są na pograniczu szarej strefy albo są w szarej strefie. Gorzej, mamy bardzo dużą szarą strefę w handlu częściami, urządzeniami i podzespołami. W związku z tym stworzymy dodatkowy popyt i dodatkową podaż właśnie tych wycofywanych z obrotu urządzeń, które będą sprzedawane w warsztacikach, będą sprzedawane nie giełdach itd. W związku z tym ta groźba utylizacji nie jest podwójnym karaniem. To nie jest Kodeks karny. Jest ona dodatkowym mechanizmem zabezpieczającym legalność i bezpieczeństwo obrotu i bezpieczeństwo końcowego użytkownika.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Zanim oddam głos panu ministrowi z prośbą o podsumowanie dyskusji, proszę bardzo.

**Prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych Alfred Franke:**

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, Alfred Franke, prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych. Myślę, że tu jest pewne niezrozumienie tematu. Ja, po pierwsze, chciałbym tutaj jakby podkreślić to, że taki niezależny dystrybutor, który wprowadza części do obrotu, ma w magazynie około 250 tysięcy rodzajów części, a to znaczy, jest to kilka milionów części zamiennych w magazynie. W związku z tym może zdarzyć się tego typu niedopatrzenie. I to jest pierwsza rzecz.

Część, o której mówimy, a mianowicie część wycofana, to nie znaczy, że to jest część niesprawna czy część, która nie ma homologacji. Rzeczywiście, jeśli jest to część, która nie ma homologacji i trafia do obrotu, to jest to bezprawne i niedopuszczalne i przez nas nie akceptowane, ale to nie oznacza, że jest ona częścią niesprawną czy niedobłą. To może być część najwyższej jakości, tylko po prostu ktoś tego przy tak olbrzymiej skali logistycznej nie dopatrył.

Chciałbym też podkreślić jeszcze jedną rzecz. Nasze Stowarzyszenie od roku 2008 roku bardzo intensywnie walczy z szarą strefą. Jesteśmy bardzo przeciwni temu. Złożyliśmy wiele pism, wiele materiałów przygotowaliśmy, nawet raporty na temat szarej strefy, na temat tego co się dzieje w Słomczynie, tego co się dzieje w Poznaniu. I absolutnie jesteśmy też za tym, żeby taki produkt nie trafił na polski rynek. Stąd propozycja, którą ministerstwo tutaj przedstawiło, też to gwarantuje, bo nie pozwala na wprowadzenie do obrotu tej części, która została wychwycona przez organa kontrolujące, że nie ma homologacji. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, proszę.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

Zwracam uwagę szczególnie na wypowiedź pana przewodniczącego Piechocińskiego, bo argumenty przez pana podnoszone są wyjątkowo ważne. Panie przewodniczący, mówiąc o kompromisie osiągniętym podczas tych tygodni wakacyjnych, myśmy mieli na uwadze części wprowadzane z błędem proceduralnym. Chodzi o jakieś papiery, coś zrobione nie na czas, coś w kwitach namieszane. I nie chcieliśmy, aby przedsiębiorca musiał z takich powodów te części po prostu zniszczyć, zutylizować. W związku z tym pojawiła się możliwość nie niszczenia tych części, ale tylko możliwość.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Zanim oddam głos panu przewodniczącemu Piechocińskiemu, to też chciałbym dwa zdania wypowiedzieć do członków Komisji, bo dzisiaj pojawiła się taka dziwna sytuacja na posiedzeniu naszej Komisji i teraz żałuję, że do niej dopuściłem. Czyli tak, jest sprawozdanie podkomisji, po czym ono jest recenzowane. Okazuje się, że poseł, które recenzuje, sam potem zgłasza poprawki, które uzgodnił z rządem i ze stroną społeczną już po przyjęciu sprawozdania przez podkomisję, więc bierze za to odpowiedzialność. Tak być nie powinno.

Ja powiem tak; nie dopuszczę już do tego, żeby sprawozdanie podkomisji było kilka razy w taki sposób recenzowane, bo to nie na tym miejscu. Tego nie można robić. To po pierwsze. Po drugie, jeżeli te poprawki są poprawkami strony rządowej, to strona rządowa ponosi za nie pełną odpowiedzialność, bo dyskusja jest dosyć ważka. Mamy czyste sprawozdanie podkomisji i o tym dyskutujemy, i mamy nowe poprawki, które składa strona rządowa w uzgodnieniu z jednym posłem. I dla nas jest to problem, panie ministrze. No, jest to problem.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

Ja się buntuję trochę przeciwko retoryce, którą stosuje pan przewodniczący. To nie są poprawki strony rządowej. Strona społeczna w dyskusji z częścią posłów, bo mówimy o poprawkach mniejszości, powzięła szereg wątpliwości i zwróciła się z prośbą do ministerstwa o udział w próbie zredagowania poprawek. To państwo je przegłosujecie, nie my. Mówię o pobudkach, dla których myśmy się zgodzili na taką redakcję, bo mówię o tym, że części mogłyby być wprowadzane do obrotu z błędem. W związku z tym w naszym pojęciu może być karą nadmierną zniszczenie tej części dlatego, że brakowało jakiegoś kwitu. To jest powód, dla którego się skłaniamy ku takiemu rozwiązaniu. I przestrzegam, panie przewodniczący, to nie są poprawki rządowe.

**Poseł Janusz Piechociński (PSL):**

Nie mam jasności, jakie jest stanowisko rządu. Czy rząd popiera swój projekt wyjściowy, rząd popiera sprawozdanie podkomisji w tej części, czy rząd popiera negocjacje ze stroną społeczną i z jednym posłem? I jeszcze jedno, panie ministrze. Czy – jeżeli papiery w przypadku jakiejś części czy zespołu nie są do końca w porządku – to rząd jest zdania, że to jest dobry argument dla tych, którzy łamią prawo, przyczyniają się do patologii i do poszerzenia szarej strefy i jej wytłumaczenia, bo były papiery nie w porządku? Czy nie zachęcamy do tego, żeby papiery były nie w porządku? I to jest fundamentalne pytanie.

Dlatego ja jestem zwolennikiem utrzymania dotychczasowego przepisu, bo mówię – wracaliśmy do tego wielokrotnie. Ja mogę przyłożyć rękę do każdego rozwiązania służącego polskiej przedsiębiorczości, ale nie – uwaga – poszerzającemu patologię czy bezkarność, co powoduje zmniejszenie bezpieczeństwa bezpośrednich użytkowników pojazdów w transporcie drogowym.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Pan poseł Szmit, proszę.

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Też chciałbym troszeczkę się odnieść do wystąpienia pana posła Piechocińskiego, bo ja oczywiście popieram poprawki, o których mówimy, ale to też nie jest tak, że to są tylko jakby moje pomysły, które rząd był łaskaw zaakceptować. Jeszcze nie mam takiej siły. Propozycje te wynikały z długich dyskusji, z kontrowersji, były przez część członków podkomisji popierane i o nich dyskutowaliśmy. I cieszę się, że znaleźliśmy rozwiązania, które mogą zadowolić zarówno stronę rządową, tak rozumiem, i stronę społeczną. Mam nadzieję, że dalej będziemy w tym duchu dyskutowali nad tą poprawką i innymi poprawkami.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Myślę, że będziemy rozstrzygać, już mamy pełną jasność, wszyscy się wypowiedzieli.

Mamy dwie propozycje. Tą dalej idącą jest przyjęcie propozycji pana posła Szmita.

Kto jest za przyjęciem...Proszę?

**Legislator Radosław Radosławski:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jeszcze dwie kwestie dotyczące poprawki odnośnie ust. 7, konkretnie w pkt 1. Obecnie w poprawce jest następujące sformułowanie: „1) podać do publicznej wiadomości w środkach masowego przekazu o zasięgu ogólnopolskim lub w miejscach wprowadzenia do obrotu przedmioty wyposażenia lub części objęte obowiązkiem wycofania z obrotu, informację o...” itd.

Wymaga to co najmniej zmiany redakcji. Wydaje się, że powinno być „ w miejscach wprowadzenia do obrotu przedmiotów wyposażenia lub części objętych obowiązkiem wycofania z obrotu..”.

Pytanie do wnioskodawców, czy o to chodziło?

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Pan poseł Szmit musi odpowiedzieć.

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Myślę, że ta poprawka, która...Tak, powinno być „przedmiotów”. Myślę, że to jest literówka; „przedmiotów”.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Proszę.

**Legislator Radosław Radosławski:**

Jeśli można, jeszcze jedna kwestia. To już na zasadzie pytania do Wysokiej Komisji. W art. 70g obecnie procedowanym, w ust. 5 znajduje się, można powiedzieć, przepis analogiczny do proponowanego nowego ust. 7a, a mianowicie ust. 5 stanowi „Pojazdy wycofane z obrotu nie mogą być ponownie wprowadzone do obrotu”. I podobnie brzmi proponowany w poprawce ust. 7a. Chcielibyśmy zwrócić uwagę Wysokiej Komisji, że w art. 140 m, w ust. 1, jest przewidziana kara pieniężna za wprowadzenie ponownie do obrotu pojazdu wycofanego. Zwracamy uwagę na to czy ewentualnie nie należałoby rozważyć po przyjęciu nowego ust. 7a, rozszerzenia również art. 140 m o to zachowanie. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Jeszcze? Proszę.

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, wobec tak licznych kontrowersji, wycofuję propozycję skreślenia obowiązku niszczenia przedmiotu wyposażenia lub części wycofanych z obrotu. Szukajmy kompromisu w tych sprawach. Może przy rozpatrywaniu następnych poprawek wpłynie to na wzajemne zrozumienie. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Rozumiem, że cała poprawka jest wycofana. Tak?

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Nie, nie, tylko w tej części dotyczącej niszczenia. Tam jest taki punkt, który dotyczy skreślenia obowiązku niszczenia. Jeżeli chodzi o zmianę dotyczącą informowania, to...

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Punkt 3.

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Tak.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Czyli rozumiem, że przyjmujemy nową redakcję pkt 1 w ust. 7. Tak? Spokojnie. Mam prośbę do pana posła Szmita, żeby wycofał całą poprawkę. Proszę to lepiej przemyśleć. Będzie jeszcze czas, by w drugim czytaniu złożyć stosowny wniosek...

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Dobrze.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

...bo inaczej my się tutaj pogubimy. Przyjmijmy wersję ze sprawozdania podkomisji, ona jest jasna, czytelna i klarowna. Zgoda, że dla niektórych nie do przyjęcia, ale jest jasna i czytelna.

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Tak, zgadzam się na takie rozwiązanie. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Rozumiem. Poprawka jest wycofana, wobec tego czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 70g w wersji przedstawionej w sprawozdaniu podkomisji? Nie ma sprzeciwu; art. 70g jest przyjęty.

Art. 70h. Proszę bardzo. Nie ma zgłoszeń, nie ma sprzeciwu; art. 70h został przyjęty.

Art. 70i. Proszę bardzo. Również bez zgłoszeń i bez głosu sprzeciwu; art. 70i zostaje przyjęty.

Art. 70j. Również nie ma uwag; zostaje przyjęty.

Art. 70k. Również bez uwag; zostaje przyjęty.

Art. 70l. Również bez uwag zostaje przyjęty.

Art. 70m. Również bez uwag zostaje przyjęty.

Art. 70n. Również bez głosu sprzeciwu zostaje przyjęty.

Art. 70o. Proszę, panie mecenasie.

**Legislator Michał Baranowski:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Pytanie do strony rządowej o analizę, bo...

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę głośniej, bo...

**Legislator Michał Baranowski:**

Pytanie do strony rządowej o analizę jednego z ustępów art. 70o, ust. 4. Chodzi o kwestię redakcyjną; 74o ust. 4 pkt 3. Przeczytam całość przepisu: „3) wykaz osób upoważnionych do podpisywania oświadczenia producenta o objęcie pojazdu zezwoleniem na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcyjnej zawierające...” Wydaje się, że tutaj powinno być „zawierający”, bo chodzi o wykaz, a nie o zezwolenie. A więc dalej by brzmiało „zawierający ich dane osobowe: imię i nazwisko, zajmowane stanowisko oraz wzór podpisu.”

Pytanie do strony rządowej, czy nasza uwaga jest słuszna.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Rozumiem, że jest akceptacja strony rządowej. Więcej uwag panowie nie mają?

**Legislator Michał Baranowski:**

Nie.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Również nie ma sprzeciwu co do przyjęcia art. 70o wraz z uściśleniem, które zaproponowało Biuro Legislacyjne. Dziękuję bardzo.

Art. 70p. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęty.

Art. 70q. Również zostaje przyjęty.

Art. 70r. Dziękuję bardzo; zostaje przyjęty.

Art. 70s. Również zostaje przyjęty.

Art. 70t. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęty.

Art. 70u. Również bez głosu sprzeciwu zostaje przyjęty.

Art. 70v. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęty.

Art. 70w. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęty.

Art. 70x. Również bez głosu sprzeciwu zostaje przyjęty.

Art. 70y. Proszę bardzo.

**Dyrektor Przemysłowego Instytutu Motoryzacji Andrzej Muszyński:**

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, Andrzej Muszyński, Przemysłowy Instytut Motoryzacji. Chciałem tylko przypomnieć o dyskusji na ostatnim spotkaniu

podkomisji, kiedy zgłosiliśmy trzy poprawki w tym obszarze z uzasadnieniem. Zostały one zostawione właśnie na dzisiejsze spotkanie, tak że jeżeli można prosić o dyskusję w tej sprawie.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Może po prostu poproszę o komentarz strony rządowej do tej kwestii.

**Dyrektor w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:**

Panie przewodniczący. Faktycznie takie przedłożenie Przemysłowego Instytutu Motoryzacji zostało złożone, ale w związku z tym, że było to jak gdyby pierwsze zapoznanie się z tym pismem na posiedzeniu podkomisji, daliśmy sobie czas na przemyślenie. I miało się to pojawić w momencie przyjmowania sprawozdania. Pismo dotyczy zakresu zadań jednostki uprawnionej, czyli Przemysłowego Instytutu Motoryzacji.

**Dyrektor PIM Andrzej Muszyński:**

Przepraszam, czy można?

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę.

**Dyrektor PIM Andrzej Muszyński:**

Jeżeli można, to nie dotyczy zakresu zadań PIM-u. Te poprawki, w naszym rozumieniu, są również w interesie producenta. Po prostu zapisy, które są w tej chwili, mogą okazać się w jakiś sposób nieprzyjemne producentowi ze względu na ustawowe przepisy dotyczące homologacji, kontynuacji i kontroli. I obciążanie producenta kosztami w momencie badań homologacyjnych jest po prostu przedwczesne i może okazać się, tak jak powiedziałem, szkodliwe, krzywdzące i nieuzasadnione dla producenta. Tak że nie wynika to z interesów jednostek badawczych.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Czy ktoś z pań i panów posłów zgłasza te kwestie w formie poprawki? Zaraz to skomentuję. Rozumiem, że nikt nie zgłasza. Ponieważ nie dysponujemy wiedzą na ten temat, nie potrafimy się do tego odnieść. Ja mogę tylko zgłosić uwagę do strony rządowej. Jeżeli będzie uważała za stosowane, proponuję, aby w trakcie drugiego czytania ten temat się pojawił, bo w tym momencie nie będziemy przecież na kolanie tego pisać, tym bardziej że nikt z posłów tego nie zgłasza.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 70y w wersji ze sprawozdania podkomisji? Nie ma sprzeciwu, dziękuję.

Art. 70z. Proszę. Również nie ma sprzeciwu, dziękuję bardzo.

Art. 70za. Proszę. Ale bardzo bym prosił włączyć mikrofon i głośno mówić.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Chciałbym zapytać panów radców prawnych dlaczego taka jest ekwilibrystyka z numeracją artykułów, np. 70za. Czy nie można by wprowadzić jakiegoś uproszczenia tej nie nomenklatury, ale oznaczenia artykułów? Po raz pierwszy z takim czymś się spotykam.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Jest pytanie, będzie odpowiedź. Proszę, panie mecenasie.

**Legislator Radosław Radosławski:**

Informuję, że § 77 ust. 5 Zasad techniki prawodawczej określa sposoby oznaczania dodawanych jednostek redakcyjnych. Tak że nie mamy tutaj żadnego pola manewru, taka jest technika prawodawcza i do tego musimy się stosować. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo.

Art. 70z zostaje przyjęty.

Art. 70za. Proszę.

**Dyrektor PIM Andrzej Muszyński:**

Poprawka Przemysłowego Instytutu Motoryzacji, jedna z tych trzech, która dotyczy właśnie tego artykułu, przewiduje, aby rozdzielić obszar badawczy i kontroli, ponieważ ustawa homologacyjna wyraźnie je rozdziela i w tym przepisie również takie wyodrębnienie powinno mieć miejsce. Są inne uprawnienia akredytacji w tym zakresie jednostki uprawnionej do kontroli i do badań.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dlatego chciałem zwrócić uwagę, że pan nam nie daje wyjścia. Żebyśmy się dobrze zrozumieli. Ja nie protestuję dlatego, że jestem złośliwy w stosunku do pana, tylko taka jest technika legislacyjna. Poprawkę mogą zgłosić posłowie. Może oczywiście ją zgłosić również strona rządowa. Po prostu my tej poprawki nie mamy. Nawet gdyby któryś z posłów chciałby panu pomóc, to musi ją po prostu przejąć i powiedzieć, że to jest jego poprawka. Posłowie kompletnie tej poprawki nie znają.

Oczywiście, rozumiemy pańskie uzasadnienie. Ja nawet mogę powiedzieć, że w jakiś tam sposób mogę to akceptować, ale pan nam po prostu nie daje szansy. Nie ma takiej możliwości. Dlatego też powiedziałem, że jeżeli to jest zasadne, tu się zwracam jeszcze raz do pana ministra Jarmuziewicza, to my nie kończymy procedowania nad tym projektem w dniu dzisiejszym. Jest jeszcze drugie czytanie, później oczywiście jest jeszcze Senat. Proszę popracować najlepiej jeszcze ze stroną rządową, bo wtedy bez większych problemów poprawka może być zgłoszona w trakcie drugiego czytania i później przyjęta przez Komisję w ostatecznym sprawozdaniu. Ten czas jeszcze się nie kończy. Dlatego też prosiłem, aby pan już nie powtarzał tych kwestii. My nie mamy nawet możliwości cokolwiek zrobić w tej sprawie.

**Dyrektor PIM Andrzej Muszyński:**

Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę bardzo. Rozumiem, że art. 70za bez sprzeciwu został przyjęty.

Art. 70zb. Również bez sprzeciwu został przyjęty.

Art. 70zc. Również bez sprzeciwu został przyjęty.

Art. 70zd. Również bez zgłoszenia, bez sprzeciwu został przyjęty.

Art. 70ze. Również bez sprzeciwu został przyjęty.

Art. 70zf. Również bez sprzeciwu.

Art. 70zg. Proszę. Proszę bardzo. Pan poseł Szmit.

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Ta poprawka odnosi się do produkcji części poza obszar Unii Europejskiej. Proponowane brzmienie tego artykułu jest następujące:

„1. Producent jest zobowiązany zapewnić, że przedmiot wyposażenia lub części przeznaczone do wprowadzenia do obrotu będą produkowane zgodnie z warunkami stanowiącymi podstawę do wydania zezwolenia.

2. Producent jest zobowiązany przedstawić na żądanie właściwego organu kontroli dokumenty potwierdzające przeznaczenie produkowanych przedmiotów wyposażenia i części”.

Czyli inaczej, producent będzie zobowiązany do posiadania dokumentów, że to co produkuje jest przeznaczone do konkretnego odbiorcy poza rynek europejski. I taki jest sens tej poprawki, gdyż w obecnym brzmieniu praktycznie produkcja poza rynek Unii Europejskiej w Polsce byłaby de facto zakazana.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Jakie jest stanowisko strony rządowej? Dowiedzieliśmy się od pana ministra Jarmuziewicza co w tej sprawie zrobił resort. Proszę o stanowisko strony rządowej.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

Stanowisko? Pan poseł wnioskodawca wyraźnie to powiedział i my popieramy takie stanowisko, że dopuszczamy produkowanie części niezgodnych z normami unijnymi, pod

warunkiem, że ich producent w każdej chwili jest w stanie udowodnić, że nie pójdą one na rynek europejski. I dajemy mu taką możliwość produkowania.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Czy są uwagi ze strony Biura Legislacyjnego?

**Legislator Michał Baranowski:**

Nie mamy uwag. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Czy są jakieś uwagi ze strony państwa? Proszę.

**Poseł Janusz Piechociński (PSL):**

Proszę o głosowanie w tej sprawie, dlatego że...

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Oczywiście.

**Poseł Janusz Piechociński (PSL):**

Proszę o głosowanie w tej sprawie, dlatego że konsekwentnie...Ponieważ rozumiem intencje, ale w tym rozwiązaniu nie znajduję pewności, że nie będzie to...Nie mogę poprzeć takiego rozwiązania. Znaczna część tej produkcji trafi na rynek krajowy pod pretekstem produkcji na rynek pozaeuropejski.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Ja chciałem mimo to zgłosić uwagi.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę, tylko proszę włączyć mikrofon.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Szanowni państwo, panie przewodniczący, proszę mi też wytłumaczyć taką sprawę. Z Chin sprowadzana jest cała masa części i one się znajdują na naszym rynku. Dlaczego one są dopuszczone do obrotu? Kto może mi na to odpowiedzieć?

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Do kogo jest to pytanie?

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Do pana ministra.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

Do pana dyrektora.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę.

**Dyrektor w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, obecnie przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym, a także przepisy ogólne nie przewidują sankcjonowania właśnie tego typu wprowadzenie do obrotu. I mogą trafić do obrotu przedmioty wyposażenia i części, które pomimo obowiązku uzyskania świadectwa homologacji, takiego świadectwa nie uzyskały. I dopiero ta ustawa, między innymi w art. 70g i w art. 140, wprowadza taki zakaz i sankcjonowanie takiego działania.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. W takim razie przystępujemy do głosowania.

Kto jest za propozycją przyjęcia treści art. 70zg w wersji przedstawionej przez pana posła Szmita? Proszę bardzo.

**Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:**

Siedmiu posłów.



**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw?

**Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:**

13 posłów.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał?

**Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:**

Jeden poseł. Wynik głosowania: 7, 13, 1.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Propozycja nie uzyskała akceptacji. Czy jest...?

**Poseł Janusz Piechociński (PSL):**

Można?

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę.

**Poseł Janusz Piechociński (PSL):**

Prosiłbym rząd o przygotowanie odpowiedzi na pytanie, czy w innych krajach Unii Europejskiej w obszarze tej dyrektywy są takie możliwości formalno-prawne, że tworzymy jakby inny rodzaj przepisów dla produktów produkowanych na rynek unijny i pozaunijny. Żebyśmy mieli pełną jasność. Czy intencje, które tutaj zgłaszało środowisko i niektórzy posłowie, są realizowane w innym obszarze kraju unijnego poprzez czytelne wyłączenie w ustawie? Czy też są realizowane w inny sposób, że służby kontrolne w inny sposób podchodzą do produkcji, która jest robiona dla odbiorców spoza rynku europejskiego. Żebyśmy mieli jasność.

**Poseł Jerzy Szmít (PiS):**

Panie przewodniczący.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę bardzo.

**Poseł Jerzy Szmít (PiS):**

Sprawa ważna, więc trzeba sobie to wyjaśnić. Jeżeli pan przewodniczący Piechociński mówi, że służby kontrolne mogą podchodzić inaczej, to na podstawie jakiś przypisów muszą podchodzić inaczej. W związku z tym muszą być przepisy, które takie rozwiązania dopuszczają.

**Poseł Janusz Piechociński (PSL):**

Dlatego, panie pośle, ja rozumiem te intencje. Ale przedstawiając intencje, że na rynki pozaeuropejskie można produkować części bez tego rygoru i nadmiaru europejskiej presji bezpieczeństwa, często niższej jakości, w porządku. Nie znalazłem w pańskiej poprawce tego, żeby mnie to ostatecznie przekonało, więc dlatego głosowałem przeciwko. Ale mam jeszcze szansę naprawić grzechy. I dlatego zadałem pytania rządowi, bo rząd poparł – uwaga – rząd poparł tę propozycję. Moment, panie pośle. Rząd poparł. Czyli nasz rząd ma świadomość, że jak taki zapis wpiszemy do tej ustawy, która jest przyjęciem dyrektywy europejskiej, to znaczy że Komisja Europejska w tym zakresie nie będzie ingerować. Tak? Bo tak rozumiem dyrektywy w tym obszarze. I dlatego mam pytanie, czy w innych krajach europejskich w podobny sposób w ich prawie krajowym rozwiązano ten problem.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Przepraszam bardzo. Szanowni koledzy posłowie koalicji rządzącej. Zamykacie ludziom drogę do produkcji na rynki nieunijne, na przykład do Rosji, do Chorwacji i do jeszcze innych krajów w Europie, które nie są w Unii Europejskiej. Czy sobie zdajecie sprawę co

wy robicie? Czy my jesteśmy krajem całkowicie podporządkowanym jakiemuś tam prawu europejskiemu? Pan poseł Piechociński pyta się, czy inne kraje mają jakąś furtkę, czy nie. My jesteśmy w Polsce, panie pośle. W Polsce. I mamy dbać również o producentów. Jeżeli mamy również obowiązek dbać o osoby, które korzystają z tych części, czyli mówimy o homologacji, to robimy zaostżenia przepisów. I to jest słuszne, ale również nie zamykamy drogi do produkcji ludziom, którzy produkują na inne rynki, gdzie są inne wymogi i oni się stosują do tych przepisów, które obowiązują na danym rynku. Na przykład do Chin. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Tchórzewski, proszę.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Dziękuję. Ja bym chciał, żeby do tego wniosku odniósł się rząd, dlatego że pan minister stwierdził, że taką poprawkę rząd popiera. To znaczy, że jest ona zgodna z przepisami unijnymi, a do nich się odnosimy. Więc pytanie jak jest w innych państwach, jest w tym momencie w pewnym sensie pytaniem retorycznym. Według mojej wiedzy, tak jest na przykład w Niemczech. Według mojej wiedzy, ale to wymagałoby potwierdzenia.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

Była zgłoszona formalna prośba przez pana posła Piechocińskiego, będzie formalna odpowiedź.

**Poseł Janusz Piechociński (PSL):**

Wtedy może zmienimy głosowanie.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Ale proszę...

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Tutaj było, że ci producenci obrzucili was tymi częściami zamiennymi.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Panie pośle, każdy może mieć wątpliwości. Jest tak, że osoby które zgłaszają poprawkę, mają tę przewagę, ponieważ mieli możliwość dyskusji w ostatnim okresie czasu z zainteresowanymi. My takiej możliwości nie mieliśmy, dlatego mamy wątpliwości, wolno nam. Każdemu z posłów wolno.

Proszę bardzo, jeszcze pan poseł.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

To dyskutujemy.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Właśnie to się dzieje. Pan Franke, proszę.

**Prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych Alfred Franke:**

Dziękuję, panie przewodniczący. Rzeczywiście, głosowanie przeciwko tej poprawce jest głosowaniem przeciwko polskim producentom, oznacza zamknięcie możliwości rozwoju polskich producentów. Hiszpańska firma będzie mogła produkować i sprzedawać części do Maroka czy do innych krajów, ale polski producent nie będzie mógł produkować. W związku z tym jest to zablokowanie możliwości eksportu, który dzisiaj wynosi 27 miliardów złotych. Taka jest wartość eksportu producentów części motoryzacyjnych z Polski. Oczywiście, gros tej produkcji idzie do krajów Unii Europejskiej, ale jeżeli nie pozwolimy im eksportować do krajów pozaunijnych, to po prostu wielu z tych producentów nie będzie mogło się rozwijać. Jest to działanie przeciwko tym firmom. Dziękuję bardzo.

**Poseł Janusz Piechociński (PSL):**

Demagogia.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Jest oczywiście różnica zdań. Tak jak powiedziałem, proces legislacyjny się nie skończył. Zwracam się do strony rządowej, żeby tę sprawę dokładnie przemyśleć i przeanalizować. Jest możliwość zgłoszenia zmian w drugim czytaniu. Proszę.

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Dla dopełnienia formalności zgłaszam w tym momencie tuż po głosowaniu poprawkę jako wniosek mniejszości.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Oczywiście.

Art. 70zg pozostał w wersji przedstawionej w sprawozdaniu podkomisji. Jest oczywiście złożony również wniosek mniejszości.

Art. 70zh; proszę bardzo. Nie ma sprzeciwu; art. 70zh został przyjęty.

Art. 70zi. Również bez sprzeciwu został przyjęty.

Art. 70zj. Bez sprzeciwu został przyjęty.

Art. 70zk. Bez sprzeciwu został przyjęty.

Art. 70zl. Również bez sprzeciwu został przyjęty.

Art. 70zm. Proszę, pan poseł Wojtkiewicz, proszę.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Zwracam się do panów prawników, że w polskim alfabecie jest literka „ł”. Co się stało, że został zgubiony art. 70 zł? I od razu jest art. 70zm.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Art. 70zm został bez sprzeciwu przyjęty.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Ale proszę mi odpowiedzieć.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Myślę, że w już w trakcie tworzenia sprawozdania ten błąd zostanie naprawiony. Nie? Proszę bardzo.

**Legislator Radosław Radosławski:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. To nie jest błąd. W przepisach nie stosujemy liter właściwych dla polskiego alfabetu, tylko i wyłącznie litery alfabetu łacińskiego. Dlatego mamy litery v, x, y, ale nie ma liter a, e, ł i tak dalej.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo.

Art. 70zn; proszę bardzo. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęty.

Art. 70zo. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęty.

Art. 79zp. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęty.

Art. 70zq. Bez sprzeciwu zostaje przyjęty.

Art. 70zr. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęty.

Art. 70zs. Bez sprzeciwu przyjęty.

Art. 70zt. Również bez sprzeciwu przyjęty.

Art. 70zu. Bez sprzeciwu zostaje przyjęty.

Art. 70zv. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęty.

Art. 70zw. Również bez sprzeciwu przyjęty.

Art. 70zx. Zostaje przyjęty.

Art. 70zy. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęty.

I art. 70zz. I tu jest poprawka, proszę.

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Ponownie wracamy do problematyki pojazdów zabytkowych, która też nam zajmowała sporo czasu. Jest wniosek poprawki zgłaszany przez środowisko osób – pasjonatów; jest to jakby kontynuacja tej pracy, którą omówiliśmy. Proponowana jest zmiana, aby w art. 1 pkt 6 projektu ustawy, w art. 70zz, o którym teraz mówimy, po wyrazie „zabytkowego” dodać wyrazy „lub pojazdu określonego w art. 79 ust. 4 pkt 3”. Chodzi tu o też

inną kategorię pojazdów zabytkowych wpisanych do rejestru takich pojazdów. Myślę, że tutaj pan Piotr Pszczółkowski lepiej ode mnie to wytłumaczy, bo to już są poważne i skomplikowane sprawy. Natomiast intencja jest taka, aby dopełnić przepisy, aby nie było możliwości interpretacyjnych, aby właściciele pojazdów zabytkowych nie popadali w konflikt z urzędami powiatowymi, które rejestrują samochody, gdyż mogą pojawić się wątpliwości, które by powodowały niedopuszczenie do ruchu części pojazdów zabytkowych.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Jeżeli dobrze rozumiem, bo otrzymaliśmy inną poprawkę. Rozumiem, że teraz pan poseł przedstawił inną wersję zapisu.

**Poseł Jerzy Szmít (PiS):**

Tak, tak.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Nie tę, którą otrzymaliśmy. Co innego mamy przed sobą, a o czym innym pan poseł mówił. To moja wina, oczywiście. Pytam panów mecenasów i...

**Poseł Jerzy Szmít (PiS):**

To może to odłożymy jeszcze. Rzeczywiście, żeby to jeszcze wyjaśnić.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Mamy inną wersję...

**Poseł Jerzy Szmít (PiS):**

Tak. Wycofuję w związku z tym tę sprawę.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę.

**Poseł Janusz Piechociński (PSL):**

Dziękuję bardzo, że pan poseł wycofał poprawkę, ale myślę, że sprawa wymaga uwagi, bo na posiedzeniach podkomisji cały czas o tym też mówiliśmy. Otóż, strona społeczna z praktyki, takiej codziennej relacji pomiędzy właścicielem zabytkowego, historycznego pojazdu czy potencjalnego, który ma być takim pojazdem, w kontaktach ze stosownymi organami administracji publicznej, ze starostami na czele, sygnalizuje różne interpretacje przepisów itd. Stąd kolejne poprawki. Część z nich uwzględniliśmy.

Ja rozumiem, że w tej ustawie (żeby przy tej okazji było jasne) kiedy wdrażamy dyrektywę europejską, to kluczowe są kwestie homologacji. Te kwestie zostały bardzo starannie wydzielone poprzez choćby przesunięcie jednostki redakcyjnej do innego rozdziału itd. Ale w tej chwili uważam i tu proszę, żeby środowisko przyjęło to ze zrozumieniem, więc uważam, że idziemy po prostu już zupełnie, przepraszam, na legislacyjnego wariata.

Otóż, trochę jest tu taka filozofia, że w ustawie chcemy gdzieś tam zapisać wszelkie potencjalne możliwości interpretacyjne konkretnego urzędnika. Po pierwsze, to burzy konstrukcję prawa, bo prawo, szczególnie ustawa, powinna być maksymalnie zwięzła, czytelna itd. Otóż, wchodzimy w szczegóły, że to być może jeszcze inny typ, pojazd taki, jeszcze inny itd. A – po drugie – jeżeli taka jest potrzeba z praktyki, to warto się zastanowić, aby iść w stronę właściwego doprecyzowania tej materii w rozporządzeniach, bo wydaje się, że rozszerzanie i tak już bardzo obszernej ustawy w tym zakresie nie jest celowe. Nagle wychodzi, że przy tej okazji, przy ustawie o homologacji pojazdów, chcemy uporządkować problemy formalno-prawne pojazdów zabytkowych. Więc zwracam uwagę, że to nie jest najlepsze rozwiązanie także z punktu widzenia technik legislacyjnych. Myślę, że to jest także kwestia do rozważenia przez rząd. Dlatego, że ustawa puchnie, robią się kolejne artykuły. To już nie chodzi o to, na co zwracał uwagę pan poseł Wojtkiewicz, że mamy artykuły oznaczone zz, zzz. Ustawa puchnie. Czy czasem niektórych obszarów nie wydzielać w odrębne akty legislacyjne w ramach uczytelnienia prawa dla jego konsumenta, odbiorcy?

Warto byłoby, żeby rząd zastanowił się, czy czasami nie wydzielić niektórych przepisów w formie ustawy o zabytkowych pojazdach. Tylko w tej ustawie byłaby część związana z homologacją, a reszta po prostu znalazłaby się w oddzielnej ustawie, dlatego że brniemy w dużą nieczytelność dla odbiorcy tej ustawy. I to jest poważny błąd. A to powinien być naprawdę Kodeks drogowy i o tym już od wielu lat mówimy.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

**Prezes Klubu Antycznych Automobili i Rajdów CAAR Polski Piotr Pszczółkowski:**

Jeśli można tutaj coś dodać. Piotr Pszczółkowski, Stowarzyszenie CAAR. Jest właściwie kwestia uściślenia, że oprócz tych pojazdów wpisanych w tej chwili czy do rejestru, czy do ewidencji, są pojazdy naprawdę bardzo cenne. Chodzi o pojazdy mające co najmniej 25 lat i opinie rzeczoznawcy samochodowego. Ponieważ w wielu ustawach, łącznie z ustawą – Prawo o ruchu drogowym, też te pojazdy są uwzględnione, zwłaszcza w art. 79 ust. 4 pkt 3, czy też w ustawie recyklingowej. Chodzi o to, żeby te dwie grupy połączyć, aby była pełna zgodność przepisów. I dlatego tutaj tę sprawę przedstawił. I to nie jest, powiedźmy, jak gdyby schodzenia na bok, tylko pełne przyjęcie tej materii. I właśnie o to tutaj chcieliśmy prosić. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Ja oddam na koniec głos panu ministrowi. Tylko jeszcze pytanie do pana posła Szmita, żeby to wszystko poukładać. Czyli zrobimy tak, że tę poprawkę, którą pan przedstawiał, a którą wcześniej nie była zgłoszona, już nie jest przedstawiana i pan ją wycofuje. Pytam dalej, czy ta poprawka, która już została wszystkim przedstawiona, ona jest dalej zgłoszona przez pana posła, czy też ją pan wycofuje?

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Myślę, że dla czystości sprawy ją wycofam. Jest jeszcze drugie czytanie. Ewentualnie przeanalizujemy to wszystko jeszcze raz, żeby już dzisiaj nie wchodzić w takie szczegóły, nad którymi już nie panujemy.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dobra. To dziękuję bardzo. Rozumiem, że nie ma już tutaj żadnej zgłoszonej poprawki i teraz wypowie się pan minister.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

Mam ułatwione zadanie, ponieważ nie ma żadnej zgłoszonej poprawki. *À propos* pojazdów zabytkowych. Rzeczywiście, podzielał zdanie pana posła Piechocińskiego. Myśmśmy poświęcili tyle czasu tej kwestii w czasie prac podkomisji. I dzisiaj próba opisanie w ustawie każdego możliwego zachowania urzędnika trochę się mija z celem. Ja nie wierzę w to, że da radę w ustawie opisać wszystko i zabrać do końca pole interpretacyjne urzędnikowi. Nie dajmy się zwariować.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że nie ma sprzeciwu wobec propozycji przyjęcia art. 70 zz. Nie ma sprzeciwu; artykuł został przyjęty.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia całej zmiany siódmej wraz z poprawkami, które przegłosowaliśmy? Nie ma sprzeciwu; cała zmiana siódma została przyjęta przez Komisję.

Zmiana ósma, proszę bardzo. Nie ma sprzeciwu; zmiana ósma zostaje przyjęta.

Zmiana dziewiąta. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęta.

Zmiana dziesiąta. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęta.

Zmiana jedenasta. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęta.

Zmiana dwunasta. Dziękuję bardzo, również zostaje przyjęta.

Zmiana trzynasta. Bez sprzeciwu zostaje przyjęta.

Zmiana czternasta. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęta.

Zmiana piętnasta. Również zostaje przyjęta.

Zmiana szesnasta. Również zostaje przyjęta.

Zmiana siedemnasta. Również zostaje przyjęta.

I zmiana osiemnasta. Również bez sprzeciwu zostaje przyjęta.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia całego artykułu 1 wraz ze zmianami, które Komisja zaakceptowała? Nie ma sprzeciwu; artykuł 1 zostaje przyjęty.

Przechodzimy do artykułu 2. Proszę bardzo. Proszę.

**Przedstawiciel Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Michał Wekiera:**

Szanowna Komisjo, szanowni państwo. Michał Wekiera, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. Chciałbym zwrócić uwagę na kwestię, która chyba jest pomyłką i która powstała na ostatnim etapie prac nad ustawą. Chodzi o art. 2 ust. 2 i art. 3 ust. również 2. Z przepisów tych wynika, mówiąc krótko, że potrzebujemy określić dopuszczalną ładowność pojazdów oraz liczbę miejsc w tych pojazdach, żeby móc odliczyć podatek PIT lub CIT. Natomiast wymienione są dokumenty, w których ta informacja nie jest zawarta. Na przykład świadectwo zgodności WE jest to dokument, którego wzór jest zawarty w dyrektywie ramowej 2007/46 i nie obejmuje tej informacji. W związku z tym czytając dalej treść tych przepisów, wszystkie samochody, które mają dzisiaj odliczenie podatkowe, nie będą go miały, bo nie będą mogły spełnić tego warunku.

Wydaje się, że jest to pomyłka z tego względu, że w art. 6, który odnosi się do podatku od towarów i usług, znajduje się ust. 2, który ma troszeczkę inne brzmienie. I takie brzmienie przepisu proponowalibyśmy zastosować w przypadku podatku PIT i CIT. Spowoduje to, że nie będzie tego problemu. A problemem jest niewymienienie w art. 2 w ust. 2 w art. 2 i 3 tak zwanego dokumentu z danymi niezbędnymi do rejestracji, który pojawia się we wcześniejszych artykułach zmienianych również tą ustawą.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Tak, tutaj strona rządowa musi się określić, panie dyrektorze, bo pan minister wyszedł, więc niestety na panu spoczywa ten zaszczytny obowiązek reprezentowania strony rządowej. Proszę bardzo.

**Dyrektor w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:**

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowna Komisjo, szanowni państwo, oczywiście, to jest nowa sprawa. My przy tych ustawach pracowaliśmy na posiedzeniach podkomisji, a wprowadzone tutaj uzupełnienia w ustawach polegały na zmianie nazewnictwa, które było wprowadzone tą ustawą i na niczym więcej. Do tego żeśmy się tylko ograniczyli. Nie prowadziliśmy tej analizy, której dotyczy sugestia przedstawiciela PZPM, że to może powodować inne skutki. Jest to dla nas trochę zaskoczenie. Uważaliśmy, że zmiana nazewnictwa nie powinna powodować ujemnych skutków. Może okazać się prawdą to co teraz zgłasza przedstawiciel Związku. Musiałoby to podlegać dodatkowej analizie i być może przy drugim czytaniu należałoby się przy tym pochylić.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Ja mam dla pana Wekiera takie pytanie. Jak państwo oceniacie? Jakie mogą być tego skutki dla całego sektora? Proszę.

**Przedstawiciel PZPM Michał Wekiera:**

Skutek może być następujący. Jeżeli przeczytamy artykuł dotyczący podatku VAT, tam nie ma problemu, ponieważ odnosimy się do wszystkich dokumentów wydawanych na podstawie przepisów Prawa o ruchu drogowym. Mówimy tutaj o proponowanym brzmieniu art. 70s, w którym w ust. 2 pojawia się sformułowanie „złożyć oświadczenie zawierające dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu”. Tam się też znajduje informacja o ładowności. Dokument ten jest enumeratywnie wymieniony jako odrębny dokument. Natomiast w przypadku art. 2 i 3, co chciałbym podkreślić, zawarte w nich przepisy pojawiły się między ostatnim posiedzeniem podkomisji a dzisiejszym posiedzeniem Komisji. Dlatego że zapisy dotyczące podatku VAT znajdowały się już w przedłożeniu rządowym, natomiast brakowało w nim przepisów dotyczących PIT i CIT. One zostały dostawione z enumeratywnym wymienieniem dokumentów, ale z pominięciem tego dokumentu z danymi niezbędnymi do rejestracji pojazdu, który zawiera ładowność.

W związku z tym oznacza to, że czytając dokładnie przepisy, urzędnik skarbowy nie będzie miał innego wyjścia, jak tylko uznać taki samochód za samochód osobowy, ponie-

waż ani ze świadectwa zgodności WE, ani ze świadectwa zgodności nie weźmie danych o ładowności pojazdu. W związku z tym będzie zobowiązany uznać taki pojazd za samochód osobowy. To znaczy, że jest to pojazd, od którego nie przysługuje odliczenie podatku dochodowego. Tak będzie w przypadku CIT czy PIT. Skutek będzie taki, że właściciel takiego pojazdu nie otrzyma takiego odliczenia.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Konsultuję tę kwestię z kolegami z prezydium Komisji, bo to jest generalnie poważny problem. Pytanie do pana ministra. Trudno oczywiście tutaj pisać czy uzupełniać tę wersję, bo gdyby była akceptacja pana ministra, to pewnie tak. I to jest takie pierwsze pytanie. Czy propozycja Związku zyskuje akceptację pana ministra, czy nie? Jeżeli nie uzyskuje, to ja proponuję przyjąć wersję, która jest w sprawozdaniu. Ale tutaj, panie ministrze, chcielibyśmy przed drugim czytaniem, prezydium Komisji chciałoby spotkać się z przedstawicielem ministra transportu i ministra finansów, żeby tę sprawę rozstrzygnąć.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

Wskazujemy, że w takim trybie na pewno nie.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Ja mam taką propozycję, abyśmy przyjęli wersję zapisu, która jest w sprawozdaniu podkomisji. Prezydium Komisji z kolei przed drugim czytaniem chciałoby się spotkać panem ministrem i z przedstawicielem Ministerstwa Finansów w tej sprawie, żeby ten problem rozstrzygnąć i ewentualnie złożyć stosowną poprawkę w drugim czytaniu. Proszę.

**Legislator Michał Baranowski:**

Panie przewodniczący. Biuro ma jeszcze jedną uwagę, drobną redakcję, do artykułu 2. Chodzi mi o zdanie drugie w zmianie drugiej w art. 2. Przeczytam fragment. „Pojazdy, które w świadectwie zgodności, świadectwie zgodności WE, dopuszczeniu jednostkowym pojazdu, decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo świadectwa dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu...” I tu jest problem. Tu nie ma przecinka. A w zmianie drugiej w art. 3 zdanie drugie jest w identycznym brzmieniu i tam jest postawiony przecinek przed wyrazami „nie mają”. Jest pytanie do strony rządowej, która wersja powinna być docelowa?

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

To oczywiście może być jeszcze jedna propozycja, że na tym etapie przerwiemy prace nad tym sprawozdaniem, bo też jest taka propozycja, dlatego o niej mówię. Oczywiście, jesteście gotowi. Oczywiście, chcielibyśmy skończyć przyjęcie sprawozdania podkomisji w tym tygodniu. Jutro będzie to trudne, dlatego że – jak mówiłem wcześniej – państwo chcecie uczestniczyć w debacie plenarnej. Ewentualnie moglibyśmy o godzinie 15, myślę, że do tego czasu debata się skończyć, kontynuować prace Komisji nad sprawozdaniem, bo to są zbyt ważne sprawy dotyczące zapisu, o którym żeśmy słyszeli wcześniej. Chodzi o konsekwencje eksportowe, że tak to nazwę. Toteż prosiłbym, żeby strona rządowa to ewentualnie przemyślała i nam przedstawiła rozwiązanie. Zawsze jeszcze możemy zrobić reasumpcję, z tym że wniosek mniejszości jest złożony.

Głośno się zastanawiam. Dla nas jest to lepiej, bo moglibyśmy dokonać do jutra uzgodnień z panem i z ministrem finansów.

W takim razie jest propozycja przerwy. Będziemy kontynuować prace nad sprawozdaniem jutro o godzinie 15, wracając do kwestii spornych. Jutro o godz. 10 nie będzie posiedzenia Komisji, już to mówiłem. Trudno przyjmować sprawozdanie, nie wiedząc do końca, jakie będą konsekwencje tego przyjęcia.

Jutro kontynuujemy prace o godzinie 15. A jeszcze raz przypominam; nie ma posiedzenia Komisji o godzinie 10 w dniu jutrzejszym. Oczywiście, chodzi o kwestie sektora motoryzacyjnego, nie o politykę.

Dziękuję bardzo. Spotykamy się w tej samej sali o godzinie 12.30. Dziękuję bardzo.