

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 238)

z dnia 14 maja 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 238)

14 maja 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Centrum)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (druk nr 2552);
- pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (druk nr 2551).

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Agata Pytlińska** zastępca dyrektora Departamentu Poboru Opłat Drogowych Ministerstwa Finansów wraz ze współpracownikami, **Andrzej Najmanowicz** dyrektor Biura Prawnego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami oraz **Joanna Trzaska** specjalista ds. legislacji, komisji oraz innych struktur Biura Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak**, **Jakub Sindrewicz** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych, **Konrad Nietrzebka**, **Wojciech Paluch** i **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości. Stwierdzam kworum. W szczególności pragnę powitać pana ministra... pana ministra Stanisława Bukowca, którego nie mam...

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Skandal! Żeby... *(niestłyszalne)*

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, dokładnie, posypuję głowę popiołem, ale chodziło raczej o czas konieczny na znalezienie nazwiska. Panie pośle, nie ma jednak tego wyzwania, które nie wyszłoby na dobre. Otóż przed chwilą byliśmy świadkami tego, że czołowy poseł opozycji, znany z bardzo krytycznego podejścia do wszelkich decyzji, bardzo chwalił pana ministra Stanisława Bukowca za to, co pan minister robi. Bardzo dziękuję, panie pośle, za tę otwartą deklarację w stosunku do pana ministra i decyzji, które pan minister podejmuje. To oczywiście dotyczy też nas wszystkich, czyli koalicji 15 października, bo przecież pan minister jest znaczącym przedstawicielem naszej koalicji. Bardzo dziękuję. Zawsze dobrze jest usłyszeć dobre słowo ze strony opozycji.

Witam także bardzo szeroką reprezentację Departamentu Transportu Drogowego: panią dyrektor Katarzynę Kościeszę, panią dyrektor Annę Kowalczyk, pana naczelnika Przemysława Matysiaka, panią naczelnik Agnieszkę Buczmę, i oczywiście Departamentu Dróg Publicznych: panią naczelnik Karolinę Dankowską i pana radcę prawnego Krzysztofa Denko. Bardzo serdecznie witam. Witam przedstawicieli Ministerstwa Finansów. Jest z nami pani Agata Pytlińska, zastępca dyrektora Departamentu Poboru Opłat Drogowych, oraz pani Aldona Orłowska, naczelnik Wydziału Rozwoju Sieci Dróg Płatnych i EETS. Witam przedstawicieli Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej, w szczególności panią mecenas Joannę Trzaską, a także przedstawicieli Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Jest z nami pan dyrektor Andrzej Najmanowicz oraz pan dyrektor Kamil Rudzki. Wszystkich państwa witam bardzo serdecznie.

Przedmiotem posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (druk nr 2552), uzasadnia poseł Mirosław Suchoń, oraz pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (druk nr 2551), uzasadnia

pan poseł Bartłomiej Pejo. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Przystępujemy do realizacji.

Szanowni państwo, wobec tego pozwolę sobie przedstawić uzasadnienie projektu ustawy z druku nr 2552. Szanowni państwo, ustawa przewiduje zmiany w szeregu aktów prawnych, w szczególności w ustawie z dnia 21 marca 1989 r. o drogach publicznych, w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, ustawie z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, ustawie z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw oraz ustawie z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Teraz przedstawię te zmiany w formie konkretnych propozycji, które są zawarte w projekcie ustawy, po kolei odnosząc się do kolejnych aktów prawnych. Po pierwsze, proponujemy wyłączenie z obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych zarządzanych przez generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad zespołów pojazdów składających się z pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony oraz przyczepy lub naczepy. Obciążenie – to wszyscy wiemy – stanowi zbyt duże obciążenie zarówno obywateli, jak i osób prowadzących działalność gospodarczą, przedsiębiorców... i pobór opłaty, która jest de facto skierowana i przygotowana dla pojazdów ciężkich, ze względu na to, że one dodatkowo powodują niszczenie infrastruktury drogowej, natomiast te pojazdy, o których mówiłem, poruszają się po drogach i oddziałują na infrastrukturę podobnie jak pojazdy lekkie. W związku z tym pobieranie opłat drogowych od pojazdów, które nie niszczą infrastruktury, do których ta opłata nie była adresowana, nie jest celowe. Przypomnę, że zmiana ta będzie korzystna dla użytkowników samochodów osobowych oraz lekkich pojazdów dostawczych wyposażonych w przyczepy, na przykład w przyczepy kempingowe. To oczywiście w pewnym zakresie dotyczy również kamperów.

Szanowni państwo, kolejna proponowana przez nas zmiana ustawy – Prawo o ruchu drogowym ma na celu uregulowanie zasad przekazywania odpowiednich informacji do CEK zarówno przez branżowe centra umiejętności, jak i przez wojewodę. Jest to niezbędne w celu zachowania spójności danych odwzorowanych z Centralnej Ewidencji Kierowców. Zaproponowane przez nas w projekcie ustawy rozwiązania wprowadzają ułatwienia w zakresie prowadzenia szkoleń przez branżowe centra umiejętności dla kierowców zawodowych poprzez dopuszczenie możliwości korzystania z symulatorów lub jazdy w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy w sytuacji, kiedy oni nie posiadają miejsca przeznaczonego do jazdy w warunkach specjalnych.

Proponujemy również zmiany związane z wprowadzeniem nowego zawodu technika mobilności drogowej osób i przygotowaniem słuchaczy szkoły policealnej do uzyskania tego zawodu wraz z certyfikatem kompetencji zawodowych w transporcie drogowym. Jest to niezwykle ważne z punktu widzenia interesów przedsiębiorców prowadzących transport drogowy i rozwoju bezpiecznego użytkowania naszych dróg.

Zaproponowany przez nas projekt zmienia także przepisy ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, uzupełniając te regulacje o przepisy dotyczące szkolenia osób ubiegających się o uzyskanie uprawnień do kierowania pojazdami przez branżowe centra umiejętności, jak i przez szkoły policealne. Dzięki tym rozwiązaniom stworzymy lepsze warunki dostępu młodych ludzi do zawodów oraz poprawimy efektywność wykorzystania bazy szkoleniowej. Przypomnę, że w ostatnich latach jako państwo, jako samorządy inwestowaliśmy w tę substancję znaczące środki. Dzisiaj trzeba tworzyć te możliwości, które z jednej strony odpowiadają na współczesne wyzwania, na zainteresowanie młodych ludzi. Dzięki temu te środki i ten zasób zostaną wykorzystane bardziej efektywnie.

Proponowane przez nas zmiany przepisów ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw będą stanowić podstawę prawną do cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej przez wojewodę, tego wydanego przez BCU, dla którego wojewoda wydał decyzję o zakazie prowadzenia szkolenia, oraz przekazywania na bieżąco do profilu kierowcy zawodowego określonych danych i informacji przez BCU do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych w CEK. Ta ostatnia zmiana w tym zakresie stanowi dopełnienie legislacyjne wcześniej proponowanych zmian. To oczywiście ma również na celu wzmocnienie branżowych centrów umiejętności w możliwości, dzięki którym jeszcze lepiej będą one odzwierciedlały lokalne, regionalne potrzeby.

Proponujemy również zmianę, która ma na celu wydłużenie czasowego zachowania w mocy przepisów wykonawczych, tj. rozporządzenia ministrów infrastruktury oraz spraw wewnętrznych i administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz rozporządzenia ministra infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach.

Szanowni państwo, wszyscy wiemy, ponieważ mieliśmy posiedzenie Komisji w tym obszarze, że Ministerstwo Infrastruktury podjęło decyzję o wydaniu nowych aktów wykonawczych i o tym, żeby one zostały dobrze przygotowane. MI zleciło konsorcjum przeprowadzenie analizy warunków technicznych oraz zasad stosowania elementów organizacji ruchu na drogach. Analiza ta została wykonana i przekazana do ministerstwa w listopadzie 2025 r., ale odbiór tej analizy jeszcze się nie zakończył. Nie jest zatem możliwe wydanie nowych regulacji o tak wysokim stopniu skomplikowania i szerokim zakresie oddziaływania.

Przypomnę, że to jest każda droga, to jest każdy użytkownik drogi, to jest każdy zarządca drogi, to są wszystkie służby i inne organizacje. W zasadzie to dotyczy nas wszystkich. W związku z tym jest to wysoce skomplikowany proces, który w trakcie konsultacji publicznych po pierwsze z pewnością będzie wymagał czasu, a po drugie będzie oznaczał wysoki poziom skomplikowania ze względu na różnorodność tego wszystkiego, co dzieje się na naszych drogach.

W związku z tym proponujemy ustanowienie nowego, realnego terminu na dzień 31 grudnia 2028 r. Żeby wyposażać państwa w pełną wiedzę, pragnę też zwrócić uwagę, że to jest termin graniczny i nic nie stoi na przeszkodzie, aby te przepisy zostały wdrożone wcześniej.

Ostatnia rzecz. Proponujemy również usunięcie błędnego odesłania do art. 91 ust. 1 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami oraz doprecyzowanie, kto będzie podlegał okresowi próbnemu. Ta zmiana jednoznacznie określa, że nowe przepisy dotyczące okresu próbnego, któremu będą podlegać wszyscy kierowcy, którzy po raz pierwszy uzyskają prawo jazdy kategorii B po 4 września 2026 r., będą miały zastosowanie tylko do zdarzeń przyszłych, tj. zaistniałych po rozpoczęciu stosowania tych przepisów. Oczywiście ma to na celu ochronę bezpieczeństwa prawnego obywateli, którzy podlegają szkoleniu.

Jeżeli będą pytania, to oczywiście z przyjemnością odpowiem, natomiast bardzo państwa proszę o to, aby Wysoka Komisja raczyła przyjąć i pozytywnie zaopiniować dla Wysokiej Izby przedstawiony projekt ustawy.

Szanowni państwo, punkt drugi naszego posiedzenia obejmuje pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (druk nr 2551). Bardzo proszę pana posła Bartłomieja Pejo o przedstawienie projektu ustawy. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Projekt ustawy, który proponujemy, jest bardzo skromny, ale wspomagający wiele tysięcy użytkowników dróg. Mówimy przede wszystkim o tzw. zestawach karawaningowych, a więc samochodach, które są wyposażone w przyczepy kempingowe, oraz samochodach specjalnych kempingowych.

Proponujemy, aby w art. 1 w ustawie z 21 marca 1985 r. w art. 13 w ust. 3a w pkt 3 kropkę zastąpić średnikiem oraz dodać pkt 4 w brzmieniu: „samochody specjalne kempingowe oraz zespoły pojazdów składające się z pojazdu samochodowego i przyczepy specjalnej kempingowej, wykonujące przejazd w ramach turystyki indywidualnej”, oraz aby ta ustawa weszła w życie po upływie 30 dni.

To przede wszystkim ze względu na to, że mamy rozpoczęty sezon wakacyjny. Generalnie zmiana ta polegałaby na tym, aby zwolnić takie zestawy z przyczepami kempingowymi z tzw. opłat e-TOLL. W przekonaniu moim, ale również w przekonaniu wielu środowisk, które apelują o tę zmianę, opłata e-TOLL jest absurdem. Przykład to jazda z Krakowa do Warszawy: taka opłata jest porównywalna z przejazdem samochodu typu tir. Z tego, co pamiętam, to jest między 200 a 300 zł, więc w moim przekonaniu jest to absurd. Chcielibyśmy znieść tę opłatę dla osób, które podróżują turystycznie, zarówno Polaków, jak i turystów, którzy mogliby w większej skali odwiedzać nasz kraj i takimi zestawami poruszać się po polskich drogach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie pośle. Szanowni państwo, w tym momencie, w związku z brzmieniem art. 51 ust. 1 pkt 1 regulaminu Sejmu mówiącym, że w szczególnie uzasadnionych przypadkach postępowanie z projektami ustaw może ulec skróceniu przez przystąpienie do pierwszego czytania bez zachowania terminu określonego w art. 37 ust. 4, tj. pierwsze czytanie

może odbyć się nie wcześniej niż siódmego dnia od doręczenia posłom druku, poddaję pod głosowanie wnioski o skrócenie powyższego terminu.

Zapytam inaczej: Czy jest sprzeciw wobec tego, że te projekty są korzystne dla obywateli... Czy jest sprzeciw wobec podjęcia decyzji i uchwały w trybie przytoczonego artykułu o skróceniu terminu dla projektu z druku nr 2552? Czy jest sprzeciw? Nie słyszę sprzeciwu. Dziękuję bardzo.

Teraz poddam pod głosowanie również drugi projekt ustawy. Czy jest sprzeciw wobec skrócenia terminu dla projektu ustawy z druku nr 2551? Nie słyszę sprzeciwu. Wobec tego stwierdzam, że Komisja podjęła w tej sprawie decyzję.

Szanowni państwo, proponuję, aby nasza Komisja przeprowadziła łączną debatę nad projektami ustaw. Czy jest sprzeciw wobec tej propozycji? Nie słyszę sprzeciwu. Bardzo państwu dziękuję.

Wobec zaprezentowania tych projektów ustaw przez wnioskodawców proponuję, abyśmy w tym momencie rozpoczęli debatę. Może na początku bardzo proszę pana ministra Stanisława Bukowca o przedstawienie stanowiska ministerstwa, a później o zabranie głosu poproszę państwa posłów i osoby, które są dzisiaj zaproszone na posiedzenie naszej Komisji, oczywiście jeżeli będzie taka potrzeba. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałbym odnieść się po pierwsze do projektu zaprezentowanego przez pana przewodniczącego Mirosława Suchonia. Stanowisko rządu jest pozytywne. W kilku zdaniach odniosę się do najważniejszych punktów, które projekt ten zawiera. Chciałbym podziękować za tę inicjatywę, bo ona bardzo pozytywnie wychodzi naprzeciw potrzeb użytkowników dróg.

Pierwsza, najważniejsza zmiana dotyczy opłaty elektronicznej e-TOLL. Dziś właściciel samochodu osobowego ciągnącego przyczepę kempingową musi płacić opłatę drogową jak ciężarówka tylko dlatego, że łączna masa jego pojazdu z przyczepą przekracza 3,5 tony. To jest niesprawiedliwe i nadmiernie obciąża budżety domowe osób prywatnych, które incydentalnie korzystają z dróg. Projekt ustawy to zmienia. Pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony zostają zwolnione z obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej, nawet gdy ciągną przyczepę. Jednocześnie znoszone są wszystkie kary związane z tym obowiązkiem dla tej grupy użytkowników. Przewidziany jest również zwrot już wniesionych środków.

Drugi obszar zmian to kształcenie kierowców zawodowych. Polska zmagą się z niedoborem kierowców, dlatego projekt rozszerzenia możliwości szkolenia poprzez branżowe centra umiejętności jest pozytywny. Centra te mogły prowadzić nie tylko, jak dotychczas, kursy kwalifikacyjne dla kierowców zawodowych, ale także kursy na prawo jazdy, korzystając przy tym z nowoczesnych symulatorów i ośrodków doskonalenia techniki jazdy. Mamy już kilka specjalistycznych branżowych centrów umiejętności, które są o specjalizacji mechanicznej: kierowca, logistyk, spedytor. W tych właśnie ośrodkach będą mogły być prowadzone takie kształcenia. Tutaj zostaje również wprowadzony nowy zawód: technik mobilności drogowej osób, dostępny w szkołach ponadpodstawowych, co wychodzi naprzeciw potrzebom rozwijającego się rynku transportowego.

Projekt zawiera również zmiany porządkowe. Wydłużony zostaje czas obowiązywania rozporządzeń dotyczących znaków i sygnałów drogowych do końca 2028 r., bo opracowanie tak złożonych przepisów wymaga czasu, rzetelnych analiz i szerokich konsultacji. Nie możemy sobie pozwolić na pochopne regulacje w kwestiach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Mówiłem już o tym na jednym z posiedzeń Komisji. Proszę państwa, ponieważ zmiana ustawy z 2022 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw nakłada konieczność zmian właśnie w tym obszarze, ten termin został wtedy wyznaczony na 20 września 2026 r., jednak po przyjęciu ustawy nasi poprzednicy nie rozpoczęli żadnych prac z tym związanych. Dopiero w 2025 r. – już przez nas – podpisana została umowa z Instytutem Badawczym Dróg i Mostów. Była to umowa na opracowanie analiz warunków technicznych oraz zasad stosowania elementów organizacji ruchu na drogach w celu optymalizacji wydatków z funduszy Unii Europejskiej na inwestycje drogowe oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Te prace są zaawansowane, ale przez wcześniejsze opóźnienia nie ma fizycznej możliwości, żebyśmy zdążyli do września 2026 r., stąd propozycja wydłużenia tego okresu do końca 2028 r.

Proponowane przepisy są zgodne z prawem Unii Europejskiej, a ich wejście w życie zaplanowano w sposób dający czas na niezbędne dostosowanie techniczne i administracyjne. Projekt tej ustawy to krok w stronę sprawiedliwszych, bardziej przejrzystych reguł na polskich drogach i lepiej przygotowanej kadry kierowców. Po pierwsze, sprawiedliwość na drodze: właściciele

samochodów osobowych ciągnących przyczepy nie będą już płacić opłaty e-TOLL jak ciężarówki. Po drugie, więcej kierowców zawodowych: branżowe centra umiejętności zyskają prawo prowadzenia kursów na prawo jazdy, a nie tylko szkoleń dla kierowców zawodowych w ramach kwalifikacji branżowych, co pomoże złagodzić dotkliwy niedobór kierowców na rynku pracy.

Odnosząc się do drugiego projektu, chciałbym podkreślić, że w dużej części jest on zbieżny z zapisami projektu złożonego przez pana przewodniczącego. W tym przypadku nie możemy zaakceptować zapisów, które mówią o tym, że zwolnienia będą dotyczyć również pojazdów typu kamper powyżej 3,5 tony, dlatego że w tej chwili będzie bardzo trudno ustalić dość precyzyjne zapisy związane z rozróżnieniem pojazdów ciężarowych. Często pojazdy kamper mogą być tożsame w systemie z pojazdami ciężarowymi i dlatego – przynajmniej na tym etapie – mamy w tym zakresie negatywne zdanie, ale myślę, że generalnie ten projekt idzie w dobrym kierunku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Bardzo proszę, kto z państwa, pań posłanek, panów posłów, chciałby zabrać głos na tym etapie? Bardzo proszę, zgłasza się pan poseł Bartłomiej Pejo. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Bardzo dziękuję. Oczywiście te projekty są zbieżne pod względem zestawów ciągnących przyczepy, natomiast zupełnie nie rozumiem, dlaczego kampery miałyby być niezwolnione. Przecież kamper to jest pojazd zupełnie inny niż samochód ciężarowy. Jest to samochód użytkowany przez rodziny, rodziny z dziećmi, osoby fizyczne, osoby prywatne. Absolutnie nie można tego pojazdu porównywać z samochodem ciężarowym. W związku z tym podtrzymuję i proszę Wysoką Komisję o przyjęcie tego projektu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Zgłasza się pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Właśnie w sprawie kamperów. Kamper, o ile wiem, ma dowód rejestracyjny oznaczony wpisem „samochód specjalny”. Jeszcze teraz sprawdzam, czy widnieje przy tym dopisek „kamper”, ale na pewno jest „samochód specjalny”. Proszę więc, aby ministerstwo zadało sobie teraz trud i dokonało sprawdzenia, bo informacja przedstawiona przez przedstawiciela ministerstwa nie jest do końca precyzyjna.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Bardzo proszę. Czy są jeszcze inne wnioski bądź pytania dotyczące przedstawionych ustaw? Nie widzę. W takim razie bardzo proszę, pan... Jeszcze pan przewodniczący Adamczyk? Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Już, moment, odczytam skan: „samochód specjalny o przeznaczeniu kempingowym”. Wobec tego wątpliwości Ministerstwa Infrastruktury co do rozróżnienia są tutaj absolutnie nie na miejscu i nieadekwatne do stanu rzeczywistego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Czy są inne wnioski bądź pytania, refleksje? Nie widzę. Wobec tego pozwolę sobie oddać głos panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, na to pytanie odpowie pani dyrektor Katarzyna Kościeszka.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie proszę. Pani dyrektor Katarzyna Kościeszka, bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Katarzyna Kościeszka:

Szanowni państwo, na ten moment możemy określić, że pojazdy zarejestrowane w Polsce mają takie wskazanie w dowodzie rejestracyjnym. Na tym etapie trudno nam odnieść się do tego, jak mają pojazdy z krajów trzecich, bo być może nie ma takiej jasnej identyfikacji, która pozwoliłaby w systemie rozpoznać, czy jest to samochód ciężarowy, czy jest to samochód przeznaczony

wyłącznie do turystyki. W rozporządzeniu unijnym znajduje się definicja pojazdu kempingowego, która określa wyposażenie tego pojazdu, co też nie jest wyczerpującą definicją, która pozwoliłaby nam w ten sposób różnicować opłaty.

Dodatkowo chciałabym zauważyć, że pojazdy powyżej 3,5 tony są to pojazdy ciężarowe, które niszczą infrastrukturę. Należy rozważyć, czy powinniśmy na tym etapie zwalniać je z opłat, bo jednak jest to samochód ciężki.

A, chciałam dodać może jeszcze jedną rzecz, o statystyce. Zweryfikowaliśmy liczbę pojazdów kempingowych zarejestrowanych w Polsce. 47 tys. kamperów to są pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony. Powyżej 3,5 tony mamy niespełna 2,3 tys. pojazdów. 47 tys. pojazdów poniżej 3,5 tony już dzisiaj nie płaci. Jeszcze dla porównania: przyczep kempingowych zarejestrowanych w CEPiK mamy 157 tys. i to jest ta grupa, która przy zmianie ustawy zyska najbardziej. Osoby, które dzisiaj podróżują samochodami osobowymi i ciągną przyczepy kempingowe, nie będą płaciły. Płacić będą tylko użytkownicy tych 2 tys. pojazdów ciężkich, które, podkreślę jeszcze raz, w stopniu (*niezrozumiale*).

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Jak ciężkich, pani dyrektor? Jak pani...

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

Powyżej 3,5 tony.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Momencik. Proponuję, żeby pani dyrektor udzieliła odpowiedzi. Jeżeli będzie potrzeba dopytania, to oczywiście dopuszczę do pytania. Pani dyrektor, czy to już? Bardzo dziękuję. Słyszę, że jest potrzebna druga runda. Wobec tego bardzo proszę. Kto z państwa posłów zgłasza się do wypowiedzi? Pan przewodniczący Adamczyk, tak?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Pragnę odnieść się do wypowiedzi pani dyrektor, która reprezentuje Ministerstwo Infrastruktury. Otóż, pani dyrektor, zazwyczaj masa całkowita kampera, jego DMC to góra ok. 4 tony, do 4,5 czy 4,7 tony. To nie są samochody, które mają masę całkowitą rzędu 8, 10 ton. Wyjątkowo się zdarza, bardzo wyjątkowo – to jest może procent albo dwa – kiedy mamy do czynienia z kamperami, które są zbudowane na bazie autobusów, ale to są wyjątkowe przypadki. W Stanach Zjednoczonych owszem, tak, ale nie w Europie, więc mówienie tutaj o tym, że kamper niszczy, a samochód ciągnący przyczepę nie niszczy, nie jest adekwatne i nie odnosi się do stanu rzeczywistego.

Co zaś tyczy się kwalifikacji, nie powinniśmy odmawiać naszej Policji czy inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego tej merytorycznej wiedzy i możliwości odróżnienia kampera od samochodu dostawczego czy samochodu przewożącego jakieś towary, czy masowe, czy każde inne. W tej sytuacji uważam – myślę, że nie jestem odosobniony – że tak kampery, jak zestawy karawaningowe powinny być zwolnione z opłat. Kiedy odwołujecie się państwo do 2 tys. tych pojazdów, tym bardziej trzeba pamiętać, że te 2 tys. pojazdów przez cały rok nie uczestniczy w ruchu drogowym. Są to przejazdy incydentalne, z wyjątkiem tylko tych samochodów, które są wypożyczane, ale liczba tych samochodów też nie jest duża. Podobnie jak przyczepy kempingowe, tak samo kampery przejeżdżają incydentalnie naszymi drogami. Tak jedne, jak drugie zasługują na derogację polegającą na zniesieniu opłat w systemie e-TOLL za przejazd drogami.

Korzystając z tego, że jestem przy głosie, będę też prosił pana posła, pana przewodniczącego, bo rozumiem, że pan przewodniczący jest sprawozdawcą, o wyjaśnienie na tyle szczegółowe, na ile to jest możliwe, zapisów dotyczących... Nie mam jednolitego tekstu: „nieuiszczeniem opłaty elektronicznej wymierza się karę pieniężną w wysokości 1500 zł”; „uiszczeniem opłaty w niepełnej wysokości wymierza się karę pieniężną w wysokości 750 zł”... że to jest art. 1 proponowanego

projektu ustawy. Co oznaczają te zapisy? Czy podwyższane są kary, czy ustanawiane są kary dodatkowo? Panie przewodniczący, o co w tych zapisach dokładnie chodzi?

Odstąpiliśmy od trybu, nie wnosiliśmy sprzeciwu do przyspieszenia prac nad tym projektem, niemniej jednak wymaga to wyjaśnienia. Mówimy tutaj o karach, o pieniądzach, dlatego też powinniśmy mieć pełną świadomość tego, nad czym pracujemy i co uchwalamy dla kierowców. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan poseł Bartłomiej Pejo.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Pan poseł przed chwilą powiedział w zasadzie to, co – przynajmniej w części – chciałem powiedzieć. Otóż pani dyrektor przedstawiła statystyki, które mówią, że samochodów typu kamper powyżej 3,5 tony jest niespełna ponad 2 tys. sztuk. To przeczy tezie, że te samochody w nadmierny sposób i w dużej liczbie będą uszkadzały polskie... „uszkadzały”, bo moim zdaniem nie ma wielkiej różnicy pomiędzy autem ważącym 3,5 tony a autem ważącym 4 tys. kg. To są incydentalne przejazdy. Nawet biorąc pod uwagę te auta, które są wynajmowane, przecież w puli ok. 2 tys. zarejestrowanych samochodów są również samochody wynajmowane.

Mam apel do państwa posłów, aby podejść do tego racjonalnie. Nieskromnie mówiąc, i jeden, i drugi projekt ma potencjał i jest rozsądny, ale mam apel, abyśmy tę deregulację zastosowali realnie, również dla pojazdów, które mają DMC powyżej 3,5 tony. To są naprawdę incydentalne wyjazdy. To są wyjazdy dla osób uprawiających turystykę, nie tylko obywateli Polski, ale również z zagranicy. Chyba nie muszę bardzo dosadnie mówić, ale jest to korzyść dla budżetu państwa, dla rozwoju gospodarki, turystyki w Polsce, dla ukazywania pięknych zakątków naszego kraju. Naprawdę szczerze apeluję o to, abyśmy podeszli do tego rozsądnie i abyśmy pozytywnie prze głosowali te rozwiązania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie pośle. Nie widzę więcej zgłoszeń. Bardzo proszę, pan minister Stanisław Bukowiec. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję. Panie przewodniczący, tak jak powiedziałem, odpowiadając na projekt pana posła Pejo, nie zamykamy się na propozycję przeanalizowania projektu pod kątem kamperów powyżej 3,5 tony i zwolnienia tych pojazdów, natomiast mamy duże wątpliwości, w jaki sposób dokonać tego zapisu, żeby nie było prób pewnych nadużyć, które mogą się zdarzyć. Chcemy również przeanalizować, jak tę sytuację zapisują inne kraje. Na szybko sobie sprawdziłem, że regulacje w innych państwach są następujące: zwolnienia dla kamperów są tylko w Niemczech. Odpłatność jest w innych krajach typu Austria, Czechy, Łotwa, Rumunia, Słowacja, Węgry, Słowenia, Szwajcaria, Francja, Hiszpania, Portugalia. Musimy tę sprawę zweryfikować. Nie mówimy „nie” na tym etapie, ale jeżeli będzie tutaj przejrzystość, jeżeli chodzi o zapisy... Zgadza się, że jeśli chodzi o polskie zarejestrowane kampery, nie jest to znaczna ilość, ale jeżeli otworzymy tutaj możliwość zwolnień, to będziemy również mieć kampery z całej Europy, które będą przyjeżdżać.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

O to chodzi.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

OK, dobrze. Dobrze, tylko że pytanie jest takie: W jaki sposób te pojazdy w innych krajach... Czy oznakowanie jest na tyle precyzyjne, żebyśmy mogli uwzględnić to w naszym systemie e-TOLL? Nie mówimy „nie”. Na tym etapie musimy mieć tutaj rozwiane wątpliwości.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Jeszcze pani dyrektor Katarzyna Kościeszka. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

Odniosę do wątpliwości pana posła Adamczyka. Ta kara 1500 zł, ta zmiana wynika z konsekwencji art. 1. To jest po prostu zmiana... Tam wyłączamy opłatę od pojazdów osobowych poniżej 3,5 tony będących elementem zestawu i ta kara jest konsekwencją tej zmiany legislacyjnej.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Czyli ona nie ulega zmianie?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie, nie, nie, nie.

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

Nie wprowadzamy żadnej nowej kary. Nie wprowadzamy żadnej nowej kary. Wysokość się nie zmienia. To jest tylko zapis...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

...konsekwencja legislacyjna zapisów. Bardzo dziękuję pani dyrektor, w takim razie już mnie wyręczyła. To jest konsekwencja. One się nie zmieniają, pozostają na tym samym poziomie, natomiast z uwagi na to, jak legislacyjnie było do tej pory, i na to, że de facto znosimy opłatę do 3,5 tony i do zestawu z przyczepami, trzeba było dokonać zmiany brzmienia tych przepisów. To jest wynik tej zmiany. Ona w warstwie związanej z wysokością nic nie zmienia.

Jeszcze nawiązując do pytania panów posłów i słów pana ministra Stanisława Bukowca, potwierdzam, że przyglądaliśmy się temu. W innych krajach wygląda to tak, że opłaty od kamperów powyżej 3,5 tony obowiązują dlatego, że de facto kampery powyżej 3,5 tony są dokładnie w tej samej kategorii, w jakiej są inne cięższe pojazdy niszczące infrastrukturę w podobny sposób, więc tu nie chodzi o jakieś specjalne traktowanie. One po prostu są w tej kategorii i z tym związana jest opłata. Podziela słowa pana ministra, że musimy być na to otwarci, być może także ze względu na prognozowany zwiększony ruch, natomiast na dzisiaj przedstawiamy taką propozycję i będziemy rozmawiać. Jest jeszcze drugie czytanie. Odpowiadając na pytania dotyczące tego projektu, tutaj postawię kropkę.

Widzę, że jeszcze w trzeciej, ostatniej rundzie zgłasza się pan przewodniczący Andrzej Adamczyk i pan poseł Bartłomiej Pejo. Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Otóż wobec wątpliwości co do możliwości rozróżnienia kampera od innych samochodów o DMC powyżej 3,5 tony warto rozważyć zapis w projekcie ustawy, który skonsoliduje rozwiązania stosowane w Polsce, bo nam chodzi przede wszystkim o polskich kierowców, ale także naszych gości z zagranicy, niemniej jednak jeżeli w projekcie znalazłby się zapis o brzmieniu – tutaj patrzę na skan dowodu rejestracyjnego kampera – „rodzaj pojazdu: samochód specjalny; przeznaczenie: campingowy”, to pojazdy, które mają taki zapis w dowodzie rejestracyjnym, będą zwolnione z opłat. Jeżeli nasi zagraniczni goście postarają się o to, aby w dowodach rejestracyjnych swoich samochodów posiadać taki zapis, też będą zwolnieni. Sprawa jest jasna, czysta i oczywista. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan poseł Bartłomiej Pejo.

Posel Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Oczywiście te zapisy już istnieją w dowodach rejestracyjnych, żebyśmy wszyscy mieli świadomość. Dokładnie tak, jak powiedział pan poseł Adamczyk, trzeba przyjąć takie rozwiązania. W związku z tym przychyliam się do tego właśnie zapisu, aby zwolnić z opłaty samochody dokładnie opisane jako samochody o przeznaczeniu campingowym. Przykłady, które państwo podajecie, że tylko te auta są zwolnione w Niemczech, nie świadczą o tym, że u nas ma być podobnie. Powinniśmy być lepsi i – moim zdaniem – bardziej liberalni w tych kwestiach niż inne kraje Unii Europejskiej. Powinniśmy zadbać o naszą turystykę i o naszą gospodarkę, a takie właśnie rozwiązania będą do tego dążyły. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan minister Stanisław Bukowiec.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Proszę państwa, chciałem tylko zaznaczyć, że pewnie na kolejnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury jeden, drugi czy trzeci poseł będzie pytał o nakłady na inwestycje drogowe. Pan poseł mówi, że trzeba zwolnić, dbać o turystykę. Wpływy z e-TOLL to są wpływy, które są wprost przeznaczone na Krajowy Fundusz Drogowy, więc już w tej chwili, w tej propozycji, która została przedstawiona przez pana przewodniczącego Suchonia, rezygnujemy z wpływów

w wysokości ok. 2% wszystkich należności z tytułu wpływów z przejazdów pojazdów i to jest kwota ok. 67 mln zł.

Posel Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Ale przecież nie z tych 2 tys., które...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Chwileczkę, mówimy o uszczupleniu również wpływów z tytułu tych pojazdów, które chcemy zwolnić. Kolejne pojazdy... Mówimy o 2,3 tys. zarejestrowanych w Polsce, ale wiemy doskonale, że będą przyjeżdżać kampery z innych krajów, więc te zmniejszone wpływy będą jeszcze większe. Uważam, że powinniśmy postępować racjonalnie. Wspólnie jesteśmy zgodni co do tego, że wszyscy użytkownicy, którzy mają pojazdy z przyczepami kempingowymi albo te mniejsze kampery... To wynika również z zasobności tych właścicieli. Nie ukrywajmy, duże kampery kupują ludzie, którzy mają określone możliwości finansowe. Przecież to są duże nakłady, żeby kupić kamper powyżej 3,5 tony. Jest więc pytanie, czy jeżeli ktoś stać na bardzo drogi kamper, to nie powinien zapłacić jednak za zniszczenie polskich dróg, jadąc przez nasze trasy. Uważam, że propozycja, która jest skierowana szczególnie do właścicieli przyczep i małych kamperów, jest jednak uczciwa i sprawiedliwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Szanowni państwo, stwierdzam zakończenie pierwszego czytania. Informuję, że nie zgłoszono wniosku o wysłuchanie publiczne.

W związku z tym, że projekty są połączone tematycznie i rozpatrywane w tym samym postępowaniu, w imieniu prezydium Komisji na podstawie art. 40 ust. 4 regulaminu Sejmu proponuję, aby rozpatrzyć te projekty łącznie i przedstawić Sejmowi wspólne sprawozdanie o tych projektach. Projekt poselski z druku nr 2552 jest obszerniejszy, dlatego proponuję, aby Komisja przyjęła go jako wiodący. Czy jest sprzeciw?

Posel Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Sprzeciw.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jest sprzeciw, wobec tego będziemy podejmować decyzję w głosowaniu. Bardzo proszę o to, aby państwo posłowie zalogowali się do systemu. Przedstawię teraz propozycję zgłoszoną w imieniu prezydium Komisji. Otóż proponuję, aby Komisja podjęła decyzję, że projekt poselski z druku nr 2552 będzie projektem wiodącym. Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo, zamykam głosowanie. Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowały 22 osoby. Za przyjęciem propozycji, aby projekt poselski z druku nr 2552 był projektem wiodącym, głosowało 13 państwa posłów członków Komisji, przeciw – 9, nikt się nie wstrzymał. Stwierdzam, że projektem wiodącym będzie projekt z druku nr 2552.

Szanowni państwo, projekt ustawy będziemy rozpatrywać w trybie, który wszyscy dobrze znamy, czyli artykułami i zmianami w tych artykułach. Na wstępie proponuję upoważnić Biuro Legislacyjne do dokonania zmian o charakterze redakcyjnym i legislacyjnym. Czy jest sprzeciw wobec tej propozycji? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja upoważniła Biuro Legislacyjne do dokonania zmian o charakterze redakcyjnym i legislacyjnym.

Szanowni państwo, czy są uwagi do tytułu ustawy? Bardzo proszę, pan poseł Uściński, panie pośle.

Posel Piotr Uściński (PiS):

Panie przewodniczący, w pierwszym czytaniu przez długi czas trzymałem rękę wysoko w górze, pan tego nie zauważył, wobec czego pozwolę sobie w tym momencie odpowiedzieć panu ministrowi dwoma zdaniem. W tej deregulacji w ogóle nie chodzi o opłaty. W międzyczasie szukałem w swoim telefonie, bo chciałem zobaczyć, ile w zeszłym roku zapłaciłem za e-TOLL za podróżowanie zestawem z przyczepą kempingową, bo chciałem powiedzieć, czy to będzie 7 zł, czy 8 zł. Dla tych 7 czy 8 zł, które zapłaciłem, muszę poświęcać dużo więcej czasu niż jest to tego warte, żeby instalować aplikację, żeby z niej korzystać, żeby upewnić się, że wszystko robię dobrze i nie przekraczam żadnego przepisu prawa. Gdybym zaś w tej chwili chciał przejechać się moim zestawem, to niestety nie mógłbym tego zrobić, bo aplikacja e-TOLL nie działa w moim telefonie. Zaktualizowałem ją, dalej nie działa.

Ludzie, którzy używają przyczep kempingowych czy kamperów, mają takie problemy na co dzień. Raz w roku czy dwa razy w roku jeżdżą tym samochodem i nie są w stanie uruchomić e-TOLL. Gdybym dzisiaj chciał gdzieś pojechać, musiałbym pojechać bocznymi drogami, i tyle. Niestety właściciele kamperów i przyczep kempingowych mają tego typu utrudnienia na co dzień. To o to chodzi, a nie o wpływy, bo to są znikome wpływy dla budżetu państwa.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję, panie pośle. Czy są inne uwagi bądź wnioski do tytułu projektu ustawy? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła tytuł ustawy.

Przechodzimy do art. 1. Czy są uwagi do zmiany nr 1? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła zmianę nr 1.

Przechodzimy do zmiany nr 2. Czy są uwagi? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła zmianę nr 2.

Przechodzimy do zmiany nr 3. Czy mamy jakieś uwagi bądź wnioski? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 4. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła zmianę i tym samym cały art. 1.

Przechodzimy do art. 2. W art. 2 mamy poprawkę. Szanowni państwo, poprawki zostały państwu wydrukowane i dostarczone. To jest poprawka nr 1 z zestawienia. Proponuję, aby w art. 2 nadać brzmienie w pkt 1 oraz w pkt 2. Ta poprawka ma charakter redakcyjny oraz ma na celu właściwe odesłanie do definicji branżowych centrów umiejętności w rozumieniu w art. 4 pkt 30a ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe.

Szanowni państwo, czy w takim razie są pytania do tej poprawki? Szanowni państwo, upewniłem się, żebyśmy dobrze procedowali. Ta poprawka zmienia zarówno pkt 1, jak i pkt 2, co oznacza, że po przyjęciu poprawki te punkty zostaną rozpatrzone, czyli zostanie rozpatrzony cały art. 2. Czy wobec tego są pytania do tej poprawki? Nie widzę. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 1? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła tę poprawkę i tym samym Komisja rozpatrzyła art. 2.

Została również zgłoszona poprawka nr 1a, która powoduje, że po art. 2 dodajemy art. 2a. Ta poprawka jest konieczna w celu zapewnienia spójności legislacyjnej pomiędzy aktualną treścią art. 400b ust. 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska, w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 21 listopada 2025 r. o zmianie ustawy o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1863), a zmianami w tej ustawie wprowadzanymi ustawą z dnia 13 marca 2026 r. o zmianie ustawy o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 605).

Szanowni państwo, czy są pytania do poprawki? Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki oznaczonej jako poprawka nr 1a, która została państwu dostarczona? Nie słyszę sprzeciwu. Wobec tego stwierdzam, że Komisja przyjęła poprawkę i tym samym podjęła decyzję o ujęciu w sprawozdaniu nowej jednostki redakcyjnej, czyli art. 2a.

Szanowni państwo, przechodzimy do art. 3. Do art. 3 została zgłoszona poprawka nr 2. Ta poprawka zmienia brzmienie całego art. 3. Wobec tego rozpatrując tę poprawkę, rozpatrujemy cały art. 3. Czy są pytania do zgłoszonej poprawki nr 2? Nie widzę pytań. Czy wobec tego jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 2, która zmienia art. 3 na brzmienie zaproponowane w poprawce nr 2? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że poprawka nr 2 została rozpatrzona. Tym samym Komisja nadała nowe brzmienie art. 3.

Przechodzimy do art. 4. Szanowni państwo, do art. 4 została zgłoszona poprawka nr 3. Pozwolę sobie zaprezentować tę poprawkę. Oczywiście jest to poprawka złożona, w związku z tym bardzo proszę o to, żeby państwo też sięgnęli do poprawek, które zostały państwu dostarczone.

Poprawka w pkt 1, 5 i 6 ma charakter redakcyjny i doprecyzowujący. Ponadto poprawka w pkt 2 ma na celu właściwe odesłanie do definicji „branżowych centrów umiejętności” oraz ma na celu uporządkowanie nazewnictwa uczniów i słuchaczy szkół zgodnie z ustawą – Prawo oświatowe. Poprawka w pkt 3 wynika z konieczności dostosowania przepisów do nowego zawodu technika mobilności drogowej osób, którego podstawa programowa również obejmuje przygotowanie do uzyskania prawa jazdy kategorii D. Poprawka w pkt 4 jest konsekwencją zmiany w pkt 1 oraz wprowadzenia nowego zawodu technika mobilności drogowej osób, dla którego kształcenie będzie prowadzone w szkołach policealnych lub na kwalifikacyjnych kursach zawodowych. W tych formach kształcenia nie obowiązuje ograniczenie wiekowe uniemożliwiające

uznanie badań psychologicznych z zakresu psychologii transportu za równoważne z badaniami wymaganymi do uzyskania prawa jazdy kategorii D.

Czy są pytania do zgłoszonej poprawki nr 3? Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 3? Nie słyszę sprzeciwu. Szanowni państwo, wobec tego stwierdzam, że poprawka nr 3 została przyjęta. Ponieważ ta poprawka nie dotyczy wszystkich zmian w art. 4, pragnę państwa w tym momencie zapytać, czy są... Stwierdzam, że ta poprawka skreśliła pkt 1, zmieniła treść pkt 2, pkt 8, pkt 9, 10 i 12.

Do rozpatrzenia w art. 4 pozostały następujące punkty: zmiana nr 3... Czy są uwagi do zmiany nr 3? Jest uwaga Biura Legislacyjnego. Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Konrad Nietrzebka:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, Konrad Nietrzebka, Biuro Legislacyjne. Panie przewodniczący, tutaj jedynie zaznaczamy, że – tak jak pan przewodniczący na samym początku wspomniał – w zakresie pkt 2 nastąpiła tylko pewna korekta odesłania, w związku z czym jeżeli są uwagi, ewentualnie propozycje zmiany w innym zakresie pkt 2, to też należałoby to rozpatrzyć.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie mecenasie, bardzo dziękuję za tę uwagę. Szanowni państwo, wobec tego pozwolę sobie wrócić do pkt 2 zgodnie z zaleceniem Biura Legislacyjnego. Zapytam państwa: Czy są uwagi bądź zmiany do pkt 2 w art. 4? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła pkt 2.

Wracamy do pkt 3. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła zmianę nr 3 w art. 4.

Przechodzimy do zmiany nr 4. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 5. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła zmianę nr 5.

Przechodzimy do zmiany nr 6. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 7. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła tę zmianę.

Przechodzimy do zmiany nr 11. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła tę zmianę i tym samym rozpatrzyliśmy art. 4.

Szanowni państwo, po art. 4 została zgłoszona poprawka nr 4, która proponuje dodanie art. 4a. Treść zmiany została państwu dostarczona. Powyższa poprawka ma charakter porządkujący i wynika z realizacji wniosku ministra infrastruktury dotyczącego wprowadzenia do systemu oświaty nowego zawodu technik mobilności drogowej osób. Wymaga to odpowiednich zmian legislacyjnych w ustawie o kierujących pojazdami oraz w ustawie o transporcie drogowym, a w konsekwencji także dostosowania art. 136, 147 i 150 ustawy – Prawo oświatowe, co dzięki niniejszej poprawce będzie miało miejsce.

W związku z tym pytam państwa: Czy są pytania do poprawki? Nie widzę. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 4? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja przyjęła poprawkę nr 4, tym samym dodając nową jednostkę redakcyjną do sprawozdania.

Przechodzimy do art. 5. Do art. 5 zgłoszono poprawkę nr 5 w zakresie zmiany nr 1. Szanowni państwo, ta poprawka ma charakter redakcyjny i porządkujący. W związku z wprowadzeniem nowego zawodu technik mobilności drogowej w zakresie przewozu osób oraz z możliwością uzyskania kwalifikacji wstępnej dla kategorii prawa jazdy D1, D1+E, D i D+E konieczna stała się zmiana art. 39c ust. 5 pkt 1 i 2 ustawy zmienianej w art. 1 w pkt 7, tj. ustawy o transporcie drogowym. Zmiana obejmuje także uzupełnienie danych dotyczących cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej wydanego w ramach kształcenia dla bloku programowego obejmującego wskazane kategorie prawa jazdy. Ma to miejsce właśnie w tej poprawce.

Czy są pytania do poprawki? Nie widzę. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 5, która zmienia treść pkt 1 w art. 5? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja przyjęła poprawkę nr 5 i tym samym rozpatrzyła zmianę nr 1.

Przechodzimy do zmiany nr 2. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła zmianę nr 2 w art. 5.

Przechodzimy do zmiany nr 3. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła tę zmianę i tym samym rozpatrzyła art. 5.

Przechodzimy do art. 6. Czy są uwagi bądź wnioski? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła art. 6.

Przechodzimy do artykułu... Teraz mamy poprawkę nr 6, która została państwu dostarczona. Szanowni państwo, poprawka ma charakter redakcyjny i polega na przeniesieniu projektowanej zmiany w zakresie danych gromadzonych w Centralnej Ewidencji Kierowców do właściwej ustawy, tj. ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Treść została dostarczona.

Czy są pytania do poprawki? Nie słyszę. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 6? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja przyjęła poprawkę nr 6, tym samym dodając nową jednostkę redakcyjną do sprawozdania.

Przechodzimy do art. 7. Czy są uwagi bądź zmiany do zmiany nr 1 w art. 7? Nie ma, ale do zmiany nr 2 w art. 7 jest poprawka. Bardzo dziękuję panom mecenasom za czujność rewolucyjną. Szanowni państwo, poprawka została państwu dostarczona. Poprawka nr 7 ma charakter redakcyjny i polega na nadaniu właściwej kolejności przepisów przejściowych.

Czy są pytania do poprawki? Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 7? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła poprawkę, tym samym rozpatrując zmianę nr 2 oraz cały art. 7.

Przechodzimy do art. 8. Tutaj mamy też poprawkę nr 8. Szanowni państwo, poprawka ma charakter redakcyjny, ma na celu dostosowanie brzmienia projektu do aktualnych zasad techniki prawodawczej. Przedstawiam poprawkę nr 8. Została państwu dostarczona.

Czy są pytania do poprawki? Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 8? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że poprawka nr 8 została przyjęta, tym samym Komisja nadała nowe brzmienie art. 8.

Przechodzimy do art. 9. Tutaj, szanowni państwo, również została zgłoszona poprawka, poprawka nr 9, która została państwu dostarczona. Ta poprawka ma charakter redakcyjny, ma na celu dostosowanie brzmienia projektu do aktualnych zasad techniki prawodawczej.

Czy są pytania do poprawki nr 9? Jest. Biuro Legislacyjne, panie mecenasie, bardzo proszę.

Legislator Konrad Nietrzebka:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. To pytanie ewentualnie do wykonawców ustawy, do strony rządowej. Art. 9 pośrednio w związku z ust. 1 zdaniem drugim odnosi się do przepisów wykonawczych, które są wydawane na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1. Mając na uwadze brzmienie poprawki, która dotyczyła art. 8, chcielibyśmy tylko zapytać, czy w państwa ocenie nie będzie żadnych wątpliwości, w jakim brzmieniu będą te przepisy, tzn. na jakiej podstawie... Oczywiście na podstawie art. 40a ust. 5, ale w jakim brzmieniu? To jest nasza wątpliwość. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, szanowny panie mecenasie. Oddam głos panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi w celu odniesienia się do tej uwagi. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Panie przewodniczący, jeśli pan pozwoli, odpowie pani mecenas z Departamentu Dróg Publicznych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pani mecenas, o udzielenie odpowiedzi.

Naczelnik wydziału w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Agnieszka Buczma:

Dzień dobry. Agnieszka Buczma, Departament Dróg Publicznych. W naszej ocenie nie będzie wątpliwości, dlatego że odesłanie będzie aktualne do rozporządzenia wydanego na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy o drogach publicznych zarówno przed zmianą, jak i po zmianie, gdyż będzie odnosiło się do pewnych zapisów w tym rozporządzeniu, dotyczących wniosku o zwrot niewykorzystanych środków wniesionych, a te kwestie są uregulowane zarówno w obecnie obowiązującym rozporządzeniu, jak i będą w nowo... bo w tym zakresie delegacja do wydania rozporządzenia się nie zmienia. W związku z tym myślę, że w naszej ocenie takich wątpliwości nie powinno być.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, pani mecenas. Bardzo proszę, panie mecenasie, Biuro Legislacyjne.

Legislator Konrad Nietrzebka:

Bardzo dziękuję. Tutaj zauważamy też, że akurat w konstrukcji zdania drugiego pojawia się dość problematyczna konstrukcja legislacyjna, a mianowicie stosowanie „odpowiednio” przepisów. Rozumiem, że państwo też uwzględniają, że posłużenie się akurat tą techniką może być wątpliwe, ale w państwa ocenie tutaj będzie to zgodne z intencjami tego przepisu, tak?

Naczelnik wydziału w departamencie MI Agnieszka Buczma:

Tak, jak najbardziej tak.

Legislator Konrad Nietrzebka:

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie mecenasie. Rozumiem, że wątpliwości zostały wyjaśnione. Czy wobec tego są inne pytania do poprawki nr 9? Nie widzę. Wobec tego pytam państwa posłów: Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 9 dotyczącej art. 9? Nie widzę sprzeciwu. Wobec tego stwierdzam, że Komisja przyjęła poprawkę nr 9 i tym samym rozpatrzyła art. 9, nadając mu nowe brzmienie.

Przechodzimy do art. 10. Czy są uwagi bądź wnioski do art. 10? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła art. 10.

Czy są uwagi bądź wnioski do art. 11? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła art. 11.

Przechodzimy do art. 12. Tutaj mamy zgłoszoną poprawkę nr 10. Ona została państwu dostarczona. Ta poprawka ma charakter redakcyjny i porządkujący, dotyczy zmian nr 1 oraz 2 w art. 12.

Czy są pytania do poprawki? Nie słyszę. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki nr 10? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła poprawkę nr 10, tym samym nadając w art. 12 nowe brzmienie pkt 1 i 2. Czy są uwagi bądź wnioski do pkt 3? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła pkt 3, tym samym rozpatrzyła art. 12, ostatni artykuł w projekcie ustawy.

Szanowni państwo, wobec tego poddaję ocenie Komisji wniosek o uchwalenie przez Sejm projektu ustawy wraz z przyjętymi poprawkami.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, panie przewodniczący, pytanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jest pytanie przed głosowaniem, tak?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Tak, przed głosowaniem. Czy zostały wyłączone w końcu kampery?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie przewodniczący, w zakresie przepisów, które zostały zgłoszone, na tym etapie pozostały w takiej formule, w jakiej zostały zgłoszone, czyli jeżeli weźmiemy przykład osób dysponujących samochodami osobowymi z przyczepami, na przykład przyczepami kamperowymi, to po przyjęciu ustawy te osoby nie będą ponosiły opłat za korzystanie z dróg. Innymi słowy – panie pośle Piotrze Uściński, pozwolę sobie wykorzystać pański przykład, bo pan o tym mówił – jeżeli osoba, która dysponuje samochodem osobowym i ma do niego przyczepę, taką przyczepę kempingową, kamperową, będzie chciała poruszać się po drogach, to nie będzie już musiała zakładać tych kont, korzystać z tych wszystkich aplikacji itd. Nie będzie ponosiła kosztów. Oczywiście koszty może nie są największą w budżecie pana posła pozycją, ale tu oczywiście każdy musi mieć osobistą ocenę. Z pewnością czas poświęcony na te wszystkie czynności administracyjne będzie dla obywateli i, myślę, także dla pana posła czy osoby, o której pan mówił, wielką ulgą. Jestem przekonany, że ta ustawa będzie przywitana przez obywateli bardzo pozytywnie.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, mam pytanie dotyczące kamperów.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, ale odpowiedziałem panu.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Połączono dwa projekty, m.in. projekt Konfederacji, w którym zapisano derogacje dla samochodów specjalnych kempingowych, czyli kamperów, tak?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie przewodniczący...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale jeżeli zostały połączone dwa projekty, to rozumiem...

Posel Krystyna Sibińska (KO):

Wiodący był wybrany, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie przewodniczący, jest pan doświadczonym parlamentarzystą.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Czyli odrzuciliście państwo bez głosowania?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jest pan poseł byłym ministrem infrastruktury. Naprawdę apeluję do przyzwoitości pana przewodniczącego, bo w tym momencie zadaje pan pytania, na które pan poseł, pan przewodniczący doskonale zna odpowiedź. Rozumiem. Rozumiem, ale po drodze nie zgłosili państwo żadnej poprawki. W związku z tym trudno teraz dyskutować nad formą procedowania, ponieważ ta forma procedowania Komisji jest nie tylko zgodna, ale i, jak pan poseł doskonale wie, obowiązująca. Jest zapisana w regulaminie Sejmu.

Szanowni państwo, czy wobec tego jest sprzeciw?

Posel Piotr Uściński (PiS):

Posłużył się pan moim przykładem. Chciałbym jednak troszeczkę sprostować, bo chyba źle zostałem zrozumiany przez pana przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, ja...

Posel Marek Sowa (KO):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Co wam przeszkadza? No co wam przeszkadza? Ma konkretną informację. Proszę, Piotr.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Momencik.

Posel Piotr Uściński (PiS):

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, proszę o możliwość wypowiedzi i proszę o...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Może tak, ustalmy, panie pośle, że za chwileczkę pozwolę panu na to, żeby pan przed zakończeniem posiedzenia Komisji... Rozumiem, chce pan, żeby to znalazło się w protokole, OK.

Posel Piotr Uściński (PiS):

Nie no, przed ostatnim głosowaniem chyba powinniśmy porozmawiać?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, czy wobec tego jest sprzeciw wobec przyjęcia wniosku o uchwalenie przez Sejm...

Posel Piotr Uściński (PiS):

Panie przewodniczący, ale to w tej chwili chcemy zabrać głos.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle...

Głos z sali:

Sprzeciw!

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jest sprzeciw? Bardzo dziękuję, panie pośle. Wobec tego...

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Chciałbym zabrać głos. Zgłaszam się od pięciu minut, panie przewodniczący. Przed głosowaniem chciałbym zabrać głos.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, z racji tego, że...

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Panie przewodniczący, nie róbcie z nas głupków, dobrze?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ludzie... Przepraszam. Szanowni państwo, naprawdę. Pana posła Uścińskiego proszę, żeby pan...

Poseł Piotr Uściński (PiS):

Panie przewodniczący, proszę o możliwość sprostowania. Odnosił się pan do mojej wypowiedzi, a źle pan zrozumiał moją wypowiedź.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, dam panu tę możliwość, powiedziałem. Proszę wyłączyć mikrofon, panie pośle Uściński. Bardzo dziękuję.

Jeżeli chodzi o pana posła Pejo, z racji tego, że pan poseł przedstawił swój projekt ustawy, pański projekt nie został projektem wiodącym, umożliwię panu zabranie głosu teraz, przed głosowaniem, ale też bardzo proszę – znam pana posła, na pewno tak będzie – żeby to był głos konkretny. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Będzie konkretnie. Szanowni państwo, ja nie jestem tak doświadczonym parlamentarzystą jak pan minister, ale chciałbym zwrócić uwagę na to, co państwo właśnie zrobili, tzn. łącząc te projekty, oczywiście odrzuciliście projekt zaproponowany przeze mnie i projekt Konfederacji, a więc również zwolnienie kamperów z tej ulgi, opłaty. Oczywiście w drugim czytaniu będziemy składać poprawkę, ale apeluję do państwa i chciałbym zapytać pana ministra, co oznacza państwa dalsze zastanawianie się nad rozwiązaniem, aby zwolnić z opłat kampery, które przekraczają 3,5 tony.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Czy pan minister na tym etapie będzie udzielał informacji? Tak. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Powtórzę to, co powiedziałem wcześniej. Jeżeli państwo zgłoszą taką poprawkę, my do tej poprawki się przygotujemy i odpowiemy w drugim czytaniu. Po pierwsze, mamy duże wątpliwości pod względem formalno-prawnym. Po drugie, wątpliwości to są twarde dane związane z tym, o czym powiedziałem, że pojazdy powyżej 3,5 tony to są pojazdy ciężkie, które niszczą nam drogi. Jeżeli mówimy o aspekcie właśnie tego typu pojazdów, które w moim odczuciu powinny jednak płacić opłatę e-TOLL, tak jak płacą inne ciężarówki poruszające się po polskich drogach... Po drugie, musimy wyjaśnić te kwestie formalno-prawne i odniesiemy się. Jeżeli będzie taki wniosek w drugim czytaniu, odniesiemy się do tego wniosku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję panu ministrowi. Szanowni państwo, ponieważ został zgłoszony sprzeciw wobec wniosku o uchwalenie przez Sejm projektu ustawy wraz z przyjętymi poprawkami, poddam ten wniosek pod głosowanie.

Bardzo proszę, szanowni państwo. Kto jest za przyjęciem wniosku o uchwalenie przez Sejm projektu ustawy wraz z przyjętymi poprawkami? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie. Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowało 21 osób. Za – 13, nikt nie był przeciw, 8 osób wstrzymało się od głosu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła wniosek o uchwalenie przez Sejm projektu ustawy wraz z przyjętymi poprawkami.

Komisja musi wybrać jeszcze posła sprawozdawcę, który przedstawi sprawozdanie na posiedzeniu plenarnym. Bardzo proszę pana przewodniczącego Stanisława Lamczyka.

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Proponuję na sprawozdawcę pana przewodniczącego Mirosława Suchonia.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Czy są inne propozycje? Nie słyszę. Wyrażam zgodę. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia propozycji pana posła, pana przewodniczącego Stanisława Lamczyka? Nie ma sprzeciwu?

Posel Rafał Weber (PiS):

Sprzeciw!

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jest sprzeciw. Posel Weber. Panie pośle, proszę do protokołu i do mikrofonu.

Posel Rafał Weber (PiS):

Sprzeciw.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Liczyłem na to. Podejmiemy tę decyzję w głosowaniu. Bardzo proszę. Kto jest za przyjęciem wniosku pana posła, pana przewodniczącego Stanisława Lamczyka? Kto jest przeciw?

Posel Rafał Kasprzyk (Centrum):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Posel Barbara Oliwiecka (Centrum):

Za!

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

No za, oczywiście! Panie pośle Rafale Kasprzyk, obserwuję to, obserwuję to z uwagą. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Zamykam głosowanie. Proszę o wyświetlenie wyników. Szanowni państwo, głosowało 21 osób. Za – 13, przeciw – 7, wstrzymała się 1 osoba. Bardzo dziękuję, panie pośle, doceniam. Stwierdzam, że Komisja przyjęła wniosek pana posła Stanisława Lamczyka.

Zgodnie z obietnicą, panie pośle, Piotr Uściński, bardzo proszę.

Posel Piotr Uściński (PiS):

Panie przewodniczący, to, co pan robi, jest niedopuszczalne. Chciałem zabrać głos w tym samym momencie, w którym pan wypowiedział się na temat mojej wypowiedzi, nie rozumiejąc tego, co miałem do powiedzenia. Jeszcze raz państwu powiem, chodziło mi o kampery powyżej 3,5 tony. One są naprawdę rzadko używane. Często właściciele jeżdżą takim kamperem raz czy dwa razy w roku. Kamper ma na przykład 3,7 tony albo 4 tony DMC, natomiast państwo w tej chwili w drugim projekcie, który był wiodący, dopuściliście 7-tonowe zestawy, których jest dużo na polskich drogach i które nie jeżdżą raz czy dwa razy w roku, tylko jeżdżą codziennie polskimi drogami. 7-tonowe zestawy dopuściliście z pominięciem e-TOLL, a nie chcecie dopuścić kamperów, które jeżdżą dużo rzadziej. Te opłaty są faktycznie utrudnieniem dla kierowców, dla właścicieli tych kamperów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie pośle, za to...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, jeszcze jedno słowo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Uprzejmie pana przewodniczącego informuję, iż dopuściłem pana posła Uścińskiego, uznając, że ma prawo do sprostowania i wyjaśnienia, ponieważ powołałem się na słowa pana posła. Panie pośle, mówił pan dokładnie o tym przykładzie, o którym mówiłem ja, czyli o samochodach z przyczepami. Tą ustawą osoby te dostaną do ręki absolutnie wspaniałą wiadomość, że nie będą musiały wypełniać tych wszystkich druków, obowiązków, dlatego że to tak naprawdę zajmowało najwięcej czasu, a nie miało to odzwierciedlenia w systemowym podejściu do dróg i do opłat, który jest zupełnie inny.

Bardzo serdecznie państwu dziękuję. Szanowni państwo, na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Jeszcze raz bardzo serdecznie dziękuję.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Kończymy dobrą informacją dla tych, którzy użytkują drogi z przyczepami, dla tych, którzy chcą zdobywać nowy zawód, bo te przepisy będą służyły właśnie tym osobom. To jest bardzo dobra wiadomość dla obywateli. Szanowni państwo, zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji i w Kancelarii Sejmu. Życzę państwu dobrego wieczoru.