

VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **KOMISJI DO SPRAW PETYCJI**
(NR 50)
z dnia 16 grudnia 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Petycji (nr 50)

16 grudnia 2016 r.

Komisja do Spraw Petycji, obradująca pod przewodnictwem posła **Sławomira Jana Piechoty (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- rozpatrzenie petycji w sprawie zmiany art. 143 ust. 2 i art. 145 ust. 2 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2015 r. poz. 1774 ze zm.) (BKSP-145-90/16) – kontynuacja;
- rozpatrzenie petycji w sprawie wprowadzenia uregulowań prawnych umożliwiających stworzenie Centralnej Bazy Ofert Pracy i Kandydatów (BKSP-145-99/16);
- rozpatrzenie petycji w sprawie zmiany ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 poz. 1414 ze zm.) w zakresie sposobu ustalania oraz wysokości kosztów używania do celów służbowych pojazdów niebędących własnością pracodawcy (BKSP-145-101/16).

W posiedzeniu udział wzięli: **Beata Czajka** zastępca dyrektora Departamentu Rynku Pracy Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wraz ze współpracownikami, **Edyta Lubaszewska** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Nieruchomościami Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Aldona Wieczorek** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Robert Czyż** autor petycji, pełnomocnik Komitetu Inicjatywy Ustawodawczej, **Urban Kolman** przedstawiciel Związku Leśników Polskich oraz **Tomasz Kuszejko** asystent przewodniczącego Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Emilia Bieniek** oraz **Kamil Micał** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komunikacji Społecznej.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Witam państwa. Otwieram 50. posiedzenie Komisji do Spraw Petycji. Mamy zatem mały jubileusz i znaczący dorobek naszej pracy, w tym pierwszym pełnym roku funkcjonowania tej nowej Komisji w polskim Sejmie.

Szanowni państwo, w projekcie porządku tego posiedzenia po korekcie, o której wspominałem już wczoraj wieczorem, mamy trzy punkty. Mianowicie: rozpatrzenie petycji w sprawie zmiany art. 143 ust. 2 i art. 145 ust. 2 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, jest to kontynuacja, dotyczy opłat adiacenckich. W punkcie drugim: petycja w sprawie wprowadzenia uregulowań prawnych umożliwiających stworzenie Centralnej Bazy Ofert Pracy i Kandydatów. W punkcie trzecim: petycja w sprawie zmiany ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w zakresie sposobu ustalania oraz wysokości kosztów używania do celów służbowych pojazdów niebędących własnością pracodawcy.

Czy do takiej propozycji porządku posiedzenia są uwagi? Nie słyszę. Zatem uznaję, że porządek posiedzenia został przyjęty. Stwierdzam, iż posiadamy kworum wymagane do skutecznego podejmowania decyzji.

Szanowni państwo, przystępujemy zatem do realizacji przyjętego porządku. Poproszę pana posła Roberta Warwasa o przypomnienie dotychczasowych dyskusji, prac w sprawie petycji wnioskującej o zmiany w zakresie opłat adiacenckich, a więc wnoszącej

o zmianę w art. 143 ust. 2 i art. 145 ust. 2 ustawy z 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.

Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Robert Warwas (PiS):

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, w trakcie ostatniego posiedzenia Komisji do Spraw Petycji w dniu 1 grudnia, na którym była omawiana petycja, została zgłoszona propozycja zmiany art. 145 ust. 2 zdanie 2 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami. Odpowiedź na ten postulat stanowi pismo nadesłane wczoraj z Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Dokonano w tym piśmie analizy przedstawionej propozycji. Niestety wskazano, że zakładana korzyść dla właścicieli może być pozorna, z uwagi na pozbawienie pewności co do zmienności i wysokości stawki procentowej opłaty adiacenckiej.

W tym przypadku można jednak podnieść wobec obowiązujących przepisów zarzut postawienia na stabilność prawa kosztem sprawiedliwości społecznej. Przy czym najbardziej pożądanym stanem byłoby przecież ich wzajemne zrównanie. Ponadto podkreślono, iż proponowana zmiana może spowodować występowanie kilku stawek procentowych, stanowiących podstawę ustalenia opłaty adiacenckiej w okresie uprawniającym do jej naliczania. Jak bowiem czytamy dalej, może się zdarzyć, że w ciągu trzech lat będą obowiązywać różne stawki, w zależności od daty wydania decyzji a ustaleniem opłaty adiacenckiej. Wysokość opłaty mogłaby być zatem ustalona według różnych stawek procentowych, ale z korzyścią tylko dla tych właścicieli, którym by później wydano decyzję.

Zdaniem ministra, naruszona została w ten sposób wyraźnie zasada w art. 32 Konstytucji, zasada równego traktowania przez władze publiczne. Oznacza ona, że podmioty podobne, na przykład, mieszkańców tej samej gminy będących właścicielami nieruchomości należy traktować podobnie. Odstępstwo od zasady równego traktowania jest w zasadzie możliwe tylko wówczas, gdy uzasadnia to, w sposób wystarczający, realizacja innych zasad, takich jak: sprawiedliwość społeczna, wolność, solidarność, zaufanie i poszanowanie wolności.

Chciałbym tutaj zwrócić uwagę, jakby odwrócić sytuację, wracając do przykładu Dąbrowy Górniczej, w tym wypadku również możemy mówić o naruszeniu zasady równego traktowania, gdy jedynym decydującym kryterium o stawce opłaty adiacenckiej będzie czas, w którym stworzono warunki do przyłączenia nieruchomości do urządzeń infrastruktury technicznej i obowiązującej w tym przedmiocie, uchwale rady miejskiej. Zróżnicowanie mieszkańców trudno uzasadnić jakąkolwiek wartością, która mogłaby stać się przesłanką do odstąpienia od zasady równości. Z tego powodu należałoby zastanowić się nad zgodnością z Konstytucją obecnej regulacji w zakresie, w jakiej umożliwia funkcjonowanie na terenie danej jednej gminy różnych uchwał ustalających wysokość stawki opłaty adiacenckiej w odniesieniu do podobnych nieruchomości oraz ich właścicieli. Zmiana przepisów powinna prowadzić do równego traktowania mieszkańców, a w tym przypadku tak się jednak nie stało. Osobom przygotowującym, a następnie uchwalającym przepisy zabrakło dalekowzroczności w ocenie możliwości funkcjonowania, zabrakło także instrumentów, które umożliwiłyby również rozwiązanie tego problemu. Przykład ten powinien być wskazówką, jak istotnym zadaniem jest stanowienie prawa.

Natomiast wracając do samej petycji, tutaj należy podkreślić, że autor petycji słusznie przytoczył przykłady na niesprawiedliwe naliczanie opłaty adiacenckiej, szczególnie w sytuacji gdy inwestycja była realizowana etapami. Możliwa jest zatem sytuacja, że na tej samej ulicy jedni płacą 50% opłaty adiacenckiej, gdzie był pierwszy etap inwestycji, a w drugim etapie na przykład płacą 3%. Właśnie taka sytuacja występuje w Dąbrowie Górniczej, że obowiązuje stawka 50% dla inwestycji zakończonych i 3% dla obecnych. W ten sposób sąsiedzi przy tej samej ulicy płacą, właśnie, różne stawki, 3% i 50%, za tą samą inwestycję i wywołuje to olbrzymie kontrowersje.

Na ostatnim posiedzeniu Komisji wskazywaliśmy i powoływaliśmy się na opinię Biura Analiz Sejmowych, że jest możliwe odstąpienie przez organ wykonawczy prezydenta, wójta, burmistrza od naliczania opłaty adiacenckiej z tytułu wybudowania urządzeń infrastruktury technicznej, na przykład kanalizacji, pomimo obowiązywania

uchwały rady gminy, ustalającej stawkę opłaty adiacenckiej. Również w piśmie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa czytamy, że uchwałodawca samorządom pozostawia swobodę, co do rozstrzygnięcia o naliczaniu opłaty adiacenckiej.

Natomiast mamy też pismo od prezydenta Dąbrowy Górniczej, który jednak stoi na stanowisku, że ustawodawca nie przewiduje odstąpienia od naliczania i pobierania opłaty adiacenckiej, jeśli są spełnione wszystkie przesłanki określone w ustawie o gospodarce nieruchomościami. Uważa, że po stwierdzeniu ich zaistnienia organ samorządu centralnego jest zobowiązany do wydania decyzji o naliczaniu opłaty adiacenckiej. Czyli ewidentnie widzimy, że władze gminy, mimo zapisu w ustawie o gospodarce nieruchomościami, że gmina tylko może, a nie musi pobierać opłatę, jednak wobec możliwości przedstawienia zarzutów podejmuje się pobierania opłaty. W opinii Biura Analiz Sejmowych również były przedstawione różne stanowiska w orzecznictwie sądów administracyjnych. Wspominałem już o tym na ostatnim posiedzeniu, że mamy do czynienia z klasycznym sporem prawnym, w którego sercu znaleźli się właściciele i użytkownicy wieczyści nieruchomości, objęci opłatą adiacencką.

Teraz zmierzając do podsumowania tych wszystkich naszych wcześniejszych ustaleń, petycja była bardzo szczegółowo omawiana na wcześniejszych dwóch posiedzeniach Komisji do Spraw Petycji. Chciałbym serdecznie podziękować panu przewodniczącemu, Wysokiej Komisji oraz przedstawicielom ministerstwa i Biura Analiz Sejmowych za tak szczegółowe i rzetelne podejście do omawianych zagadnień.

Autor petycji wskazał przykłady na niesprawiedliwe naliczanie opłaty adiacenckiej, szczególnie w sytuacji, gdy na terenie jednej gminy występują różne stawki opłaty adiacenckiej w odniesieniu do podobnych nieruchomości oraz ich właścicieli. Omówiliśmy to zagadnienie, gdzie stwierdziliśmy, że prowadzi to do pogłębienia wśród mieszkańców odczucia niesprawiedliwości ich traktowania. Mając biuro poselskie w Dąbrowie Górniczej na co dzień spotykam się z mieszkańcami, którzy mnie informują, że mają poczucie krzywdy i niesprawiedliwości prawa. Dlatego tutaj wobec braku akceptacji rozwiązań wskazanych w petycji przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, bardzo proszę przedstawicieli ministerstwa o pomoc w wypracowaniu ostatecznego kompromisu.

Pragnę zauważyć, że w Dąbrowie Górniczej ten problem dotyczy prawie 4,5 tys. gospodarstw domowych i uważam, że jeśli chodzi o możliwości wypracowania jakiś rozwiązań na Komisji do Spraw Petycji, to tutaj te możliwości w zasadzie się już kończą. Natomiast chciałbym, żebyśmy ten temat po prostu dalej prowadzili i szukali rozwiązań, gdzie znajdziemy jakieś możliwości, żeby jednak wyjść naprzeciw tym problemom. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Dziękuję. Myślę, że podziękowania należą się zwłaszcza panu posłowi Robertowi Warszawowi za tak wnikliwe i pracowite zajęcie się tą sprawą, bo dzięki temu ujawniony został problem, który dotyczy lokalnych społeczności, nie wszystkich, tylko tych, w których realizowano duże inwestycje. Problem nie musi być powszechnie znany i dlatego też pewnie jest znany tylko w tych społecznościach, w których tak mocno on zaistniał i jest odczuwalny, i jest to poszukiwanie rozwiązania.

W moim przekonaniu widać z tych analiz prowadzonych zwłaszcza przez pana posła Warwasa i tych analiz dostarczonych przez Biuro Analiz Sejmowych oraz ministerstwo, że są dwa takie elementy, w moim przekonaniu, wymagające rozwiązania. Po pierwsze, żeby uelastyczyć możliwość obliczania, naliczania i egzekwowania przez samorząd wysokości tej opłaty. Jak pan poseł Warwas nam przedstawiał, samorząd chciałby zmniejszyć, wyrównać, natomiast jest związany przepisami, a odstąpienie od egzekwowania spotkałoby się z zarzutem zaniedbań w zakresie dochodów samorządowych, a więc naruszenia też dyscypliny finansów publicznych. Drugi problem to ta nierówność wysokości tej opłaty adiacenckiej, żeby ta opłata naliczana w dwóch momentach w ciągu tego samego roku może być tak drastycznie różnej wysokości. Powoduje to też, z jednej strony, że znaczna część tych gospodarstw czuje się pokrzywdzona, a jednocześnie ich zdolność do zapłaty tak wysokiej opłaty adiacenckiej jest dość wątpliwa, czy nawet dla niektórych pewnie niemożliwa. Jak wybrnąć z tego węzła?

Jeszcze raz bardzo proszę o stanowisko przedstawicieli ministerstwa infrastruktury i cieszę się, że jest z nami ponownie zajmująca się od początku tą sprawą pani dyrektor Edyta Lubaszewska, z departamentu gospodarki nieruchomościami. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Nieruchomościami Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa Edyta Lubaszewska:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, mogę tylko potwierdzić nasze opinie. W naszej ocenie, ten przepis w jak najbardziej szerokim zakresie uwzględnia samodzielność samorządów. Wydaje się to optymalne, ponieważ to rada gminy decyduje o tym, czy podejmie uchwałę, czy będzie stawka jedna obowiązywała, czy dwie, czy trzy w danym okresie. Przepis daje tylko jakby podstawę prawną podejmowania tych uchwał. W związku z tym w sytuacji, kiedy zostały podjęte dwie uchwały, jak tutaj pan poseł podaje ten przykład, to jednak jest to rozstrzygnięcie samodzielne rady gminy. Co do obowiązku pobierania tych opłat, również stajemy na stanowisku, że wójt nie jest związany tą uchwałą, nie musi wydawać tych decyzji o ustaleniu opłaty. Przepis w zasadzie pozwala w sposób optymalny kształtować władzom samorządowym politykę pobierania opłat adiacenckich.

Oczywiście cały czas przyglądamy się temu szczególnemu przypadkowi i próbowaliśmy na gruncie przepisu sformułować nawet jakieś propozycje, ale niestety analiza tych ewentualnych alternatywnych rozwiązań prowadziła do wniosków, że w innych przypadkach, w innych gminach, w których na przykład osoby już zapłaciły opłaty roczne, byłoby to w stosunku do nich niesprawiedliwe. Tak jak mówię, rozwiązanie tej jednej sytuacji przepisem rangi ustawowej, mogłoby spowodować problemy u innych samorządów. Dlatego apelowałabym w tym momencie do gminy, żeby racjonalnie i przemyślanie podejmowały te uchwały, czy prowadziły taką politykę pobierania opłat adiacenckich. Oczywiście mogę zadeklarować, że będziemy cały czas myśleć nad tą sprawą i tylko w ramach naszych możliwości co możemy, to przeanalizujemy i wydamy opinię.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Dziękuję. Pani dyrektor, wydaje mi się, że kierunkiem, w którym należałoby szukać rozwiązań, jest umożliwienie samorządowi podjęcia takich decyzji. Oczywiście jest, że samorząd może działać tylko w ramach prawa i to tylko w takim zakresie, w jakim ma to wyraźnie wskazane jako działanie dopuszczalne, bo tu przecież obowiązuje ta zasada administracyjna, a nie cywilnoprawna. W prawie cywilnym prawie wszystko, co nie jest zakazane, a tu tylko to, co jest dopuszczalne. Wydaje się, że tu problemem jest to, że jest wola samorządu, ale nawet z tych opinii, które mamy z BAS-u i od państwa wynika, że jest tu jednak ta sprawa niejednoznaczna i samorząd może mieć obawy, że podjęcie decyzji korygującej choćby te wcześniejsze uchwały, korygujące w dół, czy też obniżanie tej opłaty, czy rezygnacja z jej ściągania spowoduje zarzut, że samorząd nie dba o swoje fundusze, że wszystkimi tego skutkami, aż po zarzut naruszenia dyscypliny finansów publicznych.

Wydaje się, że nie ryzykując wiele można wprowadzić uprawnienie dla samorządu. Ostatecznie to też samorząd będzie ponosił, oczywiście, przecież za to odpowiedzialność, tylko, żeby nie była wątpliwa możliwość podjęcia przez samorząd takiej decyzji. Jednak dziś wydaje się, również BAS nam to potwierdził, że wprawdzie samorząd może odstąpić, ale tylko w pewnych sytuacjach i one powinny być ograniczone do bardzo jednak konkretnego zakresu sytuacji, że ktoś losowo, że coś się pozmieniało. A tu mamy sytuację, powiedziałbym, taką jaskrawą, ale jak się okazuje, w pełni możliwą w dzisiejszym stanie prawnym, czyli, że mieszkańcy tej samej miejscowości, których opłaty naliczano wiosną, płacą je w zupełnie innej wysokości niż ci, których opłaty zostały obliczone jesienią. Wydaje się, że skoro to dotyczy takiej grupy gospodarstw, to jest to sytuacja, której uregulowanie potrzebne jest w sposób taki powszechny, w prawie powszechnie obowiązującym.

Pani poseł Magdalena Kochan, proszę.

Poseł Magdalena Kochan (PO):

Myślę, że wbrew pozorom umożliwienie wójtowi, burmistrzowi, prezydentowi, tak jak w przypadku niektórych podatków, umorzenie lub też wyrównanie, co do wysokości tych opłat w roku, czy na przestrzeni kilku lat, umożliwienie i wpisanie wprost takiej

kompetencji w ustawę o kompetencjach wójta, w ogóle władzy wykonawczej w gminie, byłoby w tej sprawie najlepszym rozwiązaniem. Po prostu poszerzenie kompetencji władzy wykonawczej w samorządzie, jednostce samorządu terytorialnego, co do odstępowania od konieczności ściągania tych opłat jest na tyle szerokie, że umożliwia uwzględnienie sytuacji każdej z poszczególnych gmin, różnej pewnie w różnych sytuacjach, a jednocześnie nie zamyka drogi do podejmowania określonych uchwał. Byłyby to szczególne przypadki i nie sądzę, żeby radni, którejkolwiek z gmin, w której występuje tego rodzaju problem, mieli wątpliwości co do tego, że wójt, burmistrz, prezydent podejmuje tę uchwałę, bo mu się podoba część wyborców, a część wcześniej nie podobała. Tylko, że jest to wyjątkowość sytuacji i on korzysta z wyjątkowych uprawnień, które już de facto ma, bo może odstąpić od ściągłości podatków, na przykład.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Wydaje się, że tu też są takie właśnie proste względy racjonalne. Ludzie ci mieszkają w tych samych nieruchomościach, że jakby ich sytuacja nie uległa jakiejś radykalnej zmianie, to że wartość tych nieruchomości rośnie, jest czymś oderwanym od tego, że oni mieliby z tego tytułu zyskać jakiś przychód. Wręcz przytłaczająca większość tych ludzi pewnie pozostanie w tych nieruchomościach, nie będzie ich sprzedawać, a więc nie uzyska tego zwiększonego przychodu. Gdyby sprzedawali w jakimś tam okresie, to można oczywiście tak jak w prawie podatkowym, są tego typu zakładki, że jeżeli sprzedaje się przed upływem terminu, nie wiem, 5., 10. lat, to wtedy się tę opłatę jakoś ponosi. Jeżeli jednak ci ludzie nadal przebywają w tych samych swoich domach, to oczywiste jest, że dla nich taka dodatkowa opłata stanowi bardzo duże obciążenie.

Druga kwestia, wydaje się, że danie tego uprawnienia samorządowi nie powoduje jakiś skutków dla budżetu państwa. Przynajmniej tak mi się wydaje. Dlatego też nie ma tego ryzyka, że minister finansów stanie wobec konieczności znalezienia dodatkowych środków. W moim przekonaniu, jest tu wiele argumentów, które przemawiają za znalezieniem takiego rozwiązania. Jednak wydaje się, jak już powiedział pan poseł Warwas i pani dyrektor, że w trybie petycyjnym wyczerpaliśmy możliwość naszego działania. Teraz trzeba postulować i to pewnie zadanie pana posła Warwasa, jak widzę pana dotychczasowe zaangażowanie i aktywność w tej sprawie, to wierzę, że pan nie da spokoju ministerstwu. Państwo nie możecie na to liczyć, że poseł Warwas zrezygnuje z tej sprawy, bo mieszka, gdzie mieszka i ludzie przyjdą, i będą pytać, co się dzieje.

Trzecia sprawa, to pewnie przekonać odpowiednią grupę posłów, przygotować projekt, wypracować projekt ustawy. Wiele, myślę, można wykorzystać z analiz, które zostały sporządzone w związku z naszą dyskusją w Komisji i ten projekt przygotować, uzyskać poparcie posłów, by móc go przeprowadzić w takim trybie poselskim.

Panie pośle, proszę.

Poseł Robert Warwas (PiS):

Dokładnie, tak. Dziękuję za te opinie, bo rzeczywiście są dosyć budujące i cenne. Natomiast rzeczywiście w trybie Komisji do Spraw Petycji jakby wyczerpaliśmy już możliwości szukania rozwiązań, będziemy ich szukać dalej. Dziękuję za dotychczasową dobrą współpracę z ministerstwem. Na pewno będziemy szukać takich sposobów, żeby jednoznacznie określić kompetencje samorządu i prezydenta, żeby prezydent nie musiał się zastanawiać, bać, czy może to zrobić, czy nie może, zostanie pociągnięty do jakiejś odpowiedzialności. Tak więc w tym obszarze na pewno będziemy szukać dalszych rozwiązań i poza komisją petycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Dziękuję.

W tym kontekście, przy pełnym uzasadnieniu, formalnie stawiam wniosek o nieuwzględnienie żądania będącego przedmiotem petycji, bo tak jak to, żeśmy powiedzieli, tryb petycyjny nie jest do tego odpowiedni, trzeba podjąć inicjatywę realizacji w innym trybie.

Czy jest sprzeciw wobec takiej propozycji? Nie słyszę. Zatem podjęliśmy taką decyzję. Dziękuję państwu z ministerstwa infrastruktury.

Kontynuując realizację naszego porządku posiedzenia, proszę pana posła Tomasza Szymańskiego o przedstawienie petycji w sprawie wprowadzenia uregulowań prawnych umożliwiających stworzenie Centralnej Bazy Ofert i Kandydatów. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Tomasz Szymański (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Przedmiotem omawianej petycji jest propozycja zmian w ustawie z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy oraz w aktach wykonawczych, które umożliwiłyby stworzenie Centralnej Bazy Ofert Pracy i Kandydatów. Celem proponowanych zmian jest unormowanie dotyczące organizacji pośrednictwa pracy do współcześnie panujących standardów, wspierania zatrudnienia poprzez, tak jak powiedziałem, zmiany w ustawie o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy, a także aktów wykonawczych poprzez dodanie nowej formy upowszechnienia Krajowej Informacji Pracy, o których mowa w § 10 ust. 1 rozporządzenia ministra pracy i polityki społecznej z dnia 14 maja 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków realizacji oraz trybu i sposobu wprowadzenia usług rynku pracy.

Jaki jest zakres zmian, szanowni państwo? Wnioskodawca petycji proponuje rozszerzenie Centralnej Bazy Ofert Pracy o profile kandydatów, a tym samym stworzenie Centralnej Bazy Ofert Pracy i Kandydatów. Skutkiem wprowadzenia proponowanych zmian byłoby dodanie nowej formy upowszechnienia Krajowej Informacji Pracy, o których mowa w § 10 ust. 1 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków realizacji oraz trybu i sposobu prowadzenia usług rynku pracy. Obok obecnie występujących form, otwartej, która zawiera dane umożliwiające identyfikację pracodawcy krajowego, zamkniętej, która nie zawiera danych pracodawcy krajowego, wnioskodawca petycji proponuje utworzyć kolejną formę tzw. zamkniętą nowoczesną.

Jaki jest wpływ regulacji? Nowo powstała baza zawierałaby udostępnione, za zgodą poszukującego pracy, dane zawarte w CV, które nie są zazwyczaj uwzględniane przez urzędy pracy, na przykład praca w ramach wolontariatu, działalność społeczna oraz inne formy. Pracodawca przeglądając zawarte w bazie profile poszukujących pracy, w przypadku znalezienia interesującej go osoby, mógłby kontaktować się z nią za pośrednictwem urzędu pracy, jednocześnie na prośbę pracodawcy, takiej rekrutacji dokonywaliby pośrednicy. Baza ta miałaby być dostępna tak dla pracodawców poszukujących kandydatów, jak i dla samych kandydatów.

Z racji tego, że petycja nie była obszerna w treści, można od razu wysnuć wnioski – wnioski te wypływają również z Biura Analiz Sejmowych – że ta petycja została niezgodnie złożona, została wniesiona do organu niewłaściwego w myśl art. 6 ustawy o petycjach. Adresatem tejże petycji powinna być minister rodziny, pracy i polityki społecznej. Sam zakres prowadzonych zmian powinien dotyczyć wyłącznie wprowadzenia zmiany w rozporządzeniu, bez konieczności nowelizacji ustawy o promocji zatrudnienia. Tak, że jesteśmy niewłaściwym podmiotem do rozpatrywania tejże petycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Dziękuję.

Mamy mocną reprezentację Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. Proszę państwa o stanowisko w tej sprawie. Bardzo proszę, pani dyrektor Czajka.

Zastępca dyrektora Departamentu Rynku Pracy Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej Beata Czajka:

Dzień dobry, witam. Proszę państwa, treść petycji kierunkowo zbieżna jest z założeniami ministerstwa. Prawdą jest, że w chwili obecnej istnieje coś takiego jak Centralna Baza Ofert Pracy. Jest to takie narzędzie informatyczne, na podstawie, czy za pomocą którego są zbierane ze wszystkich urzędów pracy, od wszystkich pracodawców informacje o ofertach pracy. Te oferty pracy mogą być przeglądane przez wszystkie osoby, przez wszystkie podmioty, czyli nie tylko przez pracowników urzędów pracy, ale każdy z nas, jak tutaj siedzimy, możemy otworzyć sobie stronę internetową i obejrzeć oferty pracy, które możemy wyszukiwać według różnych kryteriów.

Natomiast prawdą jest, że o ile mamy bardzo dobre narzędzie, które mówi o upowszechnianiu informacji o ofertach pracy, czyli o potrzebach pracodawców, którzy poszukują kandydatów do pracy, to nie ma czegoś analogicznego, jeśli chodzi o osoby

zarejestrowane jako osoby bezrobotne, czy poszukujące pracy. Czyli ta baza nie zawiera informacji o osobach bezrobotnych, tak żeby pracodawca sprawdził, czy są w rejestrach osoby o odpowiednich kwalifikacjach, umiejętnościach.

Niemniej jednak już od jakiegoś czasu są prowadzone prace aby ten komponent wprowadzić do praktyki zarówno urzędów pracy w Polsce, jak i wszystkich urzędów pracy w całej Unii Europejskiej. Prace te zostały zainicjowane częściowo przez Parlament Europejski w ramach działań dotyczących tego międzynarodowego pośrednictwa EURES. Natomiast po naszej stronie również istniała potrzeba wprowadzenia takiego rozwiązania. Ponieważ jednak Komisja Europejska oczekuje od nas, czyli od każdego państwa członkowskiego, aby się w odpowiedni sposób wpiąć w ten ogólnoeuropejski system, nasze prace są poniekąd zdeterminowane tym, co do końca roku będzie wypracowane przez Komisję Europejską.

W ślad za tymi materiałami o charakterze częściowo prawnym, częściowo technicznym, ponieważ rozporządzenie już jest wydane, natomiast do tego oprzyrządowanie w postaci zarówno aktów wykonawczych, jak i takich podręczników technicznych, dopiero do końca roku będzie przez Komisję Europejską przygotowane. Przepraszam, do końca przyszłego roku będzie przygotowane. W związku z tym dopiero wtedy będziemy mogli w pełnym zakresie uruchomić postępowanie po stronie polskiej.

Chciałam tylko powiedzieć, iż nasze, takie bardzo wstępne, analizy dotyczące koniecznych zmian prawnych, które umożliwiłyby wprowadzenie tego rozwiązania, wskazują na konieczność rzeczywiście zmiany rozporządzeń wykonawczych do ustawy o promocji, ale niestety również w pewnym zakresie ustawa prawdopodobnie będzie musiała być zmieniona. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Dziękuję bardzo.

Czyli jest to bardziej kompetencja ministra, a nie zawężania jego możliwości reagowania na sytuacje i na potrzeby. Również te potrzeby, które wynikają z tego rozwoju migracji, tak jak mówiła pani dyrektor.

Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos w dyskusji? Bardzo proszę jeszcze...

Poseł Tomasz Szymański (PO):

Bardzo krótko. Szanowni państwo, nie ma co ukrywać, bardzo cenna była ta petycja w swojej treści, mając na uwadze to, że ten obszar tak jakby osób poszukujących pracy, będzie również dotyczył osób, które tej pracy poszukują w postaci kandydatów. To co jest niezwykle ważne, szanowni państwo, jako wieloletni sekretarz urzędu miasta rozpatrując nabory kandydatów na stanowiska urzędnicze, pomocnicze, nigdy nie mogłem, tak jakby brać pod uwagę, i teraz jak to określić, stażu w postaci wolontariatu pracy społecznej. Jest to bardzo cenne, że akurat tego typu komponent będzie tak jakby stanowił istotną treść właśnie życiorysów potencjalnych kandydatów do pracy. Tak, że cieszę się, że tutaj ministerstwo również widzi potrzebę rozpoczęcia prac w tym zakresie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Dziękuję.

Rozumiem, że rekomendacja jest o nieuwzględnienie żądania będącego przedmiotem petycji, w świetle tych okoliczności, które przedstawił pan poseł referent i pani dyrektor.

Czy jest sprzeciw wobec takiej propozycji rozstrzygnięcia tej petycji? Nie słyszę. Zatem taką podjęliśmy decyzję.

Dziękuję pani dyrektor i paniom za udział w posiedzeniu Komisji.

Przechodzimy do trzeciej petycji w sprawie zmiany ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w zakresie sposobu ustalania oraz wysokości kosztów używania do celów służbowych pojazdów niebędących własnością pracodawcy.

Proszę pana posła Mirosława Maliszewskiego o zreferowanie istoty petycji.

Poseł Mirosław Maliszewski (PSL):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, pan przewodniczący cytując tytuł tej części posiedzenia Komisji, jak gdyby wprost powiedział, czego dotyczy petycja. Jednak jeszcze raz przypomnę, petycja jest w sprawie rozliczania tzw. delegacji służbo-

wych, czyli korzystania z samochodu prywatnego do celów służbowych w instytucjach, firmach, tam gdzie ten tabor służbowy nie funkcjonuje, albo funkcjonuje, ale akurat w danym momencie jest niemożliwy do uzyskania przez pracownika, który jest delegowany do określonych zadań.

Petycja jest złożona przez pana Roberta Czyżę, pełnomocnika Komitetu Inicjatywy Ustawodawczej i można ją traktować też jako inicjatywę ustawodawczą właśnie przez ten komitet złożoną. Ona w zasadzie dotyczy tego, aby zmienić obecnie obowiązujące prawo w tych kwestiach, mianowicie dać szersze umocowanie ustawowe, albo przenieść sprawy, które dzisiaj określa rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu do ustawy. Mianowicie dzisiaj stan prawny jest taki, że sprawy kosztów zwrotu, sprawy kosztów reguluje rozporządzenie. Rozporządzenie było niezmienniane od 2007 r. i z tego między innymi wynika petycja., czyli stawki, które są określone, stawki zwrotu kosztów użytkowania pojazdów prywatnych do celów służbowych od 2007 r. były niezmienniane do dnia dzisiejszego. W związku z tym, zdaniem wnoszących petycję, czy wnoszącego petycję, są one nieadekwatne do współczesnych kosztów użytkowania pojazdów, chociażby do utraty wartości przez pojazd, czy kosztów paliwa.

Wprost mamy przedstawiony projekt ustawy, który zasadniczo ma dwa elementy. Po pierwsze, proponuje w art. 34 określić maksymalne stawki. Podam jeden przykład tylko, stawki które są zaproponowane na przykład dla samochodu osobowego o pojemności silnika skokowej do 900 cm sześciennych na poziomie 0,80 zł za kilometr, maksymalna stawka, a obecnie obowiązująca dla tego typu pojazdu wynosi 0,52 zł za kilometr. Jest to przeniesienie zapisów, które dzisiaj są regulowane rozporządzeniem, wprost do ustawy przy określeniu maksymalnych stawek.

W kolejnej propozycji w tym projekcie, jest powiedziane, że stawki określone w ust. 2, a więc te, o których mówiłem, ulegają corocznej zmianie, czyli corocznej – i tu dajemy obowiązek ministrowi odpowiedzialnemu za sprawy transportu – będą corocznie zmieniane w stopniu odpowiadającym prognozowanemu średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem ustalonym w ustawie budżetowej na dany rok. Zmiana następuje od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym została ogłoszona ustawa budżetowa na dany rok.

Jeszcze raz tylko powiem, na czym polega ta zmiana. Ona polega na tym, że przenosimy te rzeczy, które są dzisiaj regulowane w rozporządzeniu, dające ministrowi prawo, ale nie obowiązek, przenosimy do ustawy i w tej ustawie ministrowi określamy wprost obowiązek corocznego rewaloryzowania tych stawek.

Zanim wypowie się w tej sprawie, bo tak rozumiem panie przewodniczący, ministerstwo, chcę powiedzieć, że do Sejmu wpłynęła inicjatywa poselska w tym zakresie. Ona jest w tej chwili w Komisji Infrastruktury i w swojej treści jest niemal identyczna z tą propozycją, która jest dzisiaj zawarta w petycji – jeżeli chodzi o merytorykę to identyczna, jeżeli chodzi o treść niewiele się różniąc. Ten projekt w Komisji Infrastruktury na razie nie doczekał się pierwszego czytania, czyli jest skierowany do pierwszego czytania. Swoją rekomendację przedstawię po stanowisku ministerstwa.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Dziękuję.

Bardzo proszę zatem przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa Aldona Wieczorek:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałabym tutaj nadmienić, że rzeczywiście...

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Gdyby pani zechciała się nam przedstawić.

Zastępca dyrektora departamentu MliB Aldona Wieczorek:

Wieczorek Aldona, zastępca dyrektora, departament transportu drogowego.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Dziękuję, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MliB Aldona Wieczorek:

Chciałabym zaznaczyć i podkreślić, że rzeczywiście sprawa tutaj dotyka artykułu ustawy o transporcie drogowym. Niemniej jednak w tym zakresie działamy w porozumieniu z Ministerstwem Finansów, jak sama nazwa, czy temat dotyka wysokości stawek. Tutaj ewidentnie głosem decydującym będzie Ministerstwo Finansów. Jak widać, nie mamy tutaj przedstawicieli z Ministerstwa Finansów.

Wiadomym jest, że wprowadzenie takich zmian zaproponowanych wysokości stawek, jak i ten coroczny mechanizm waloryzacji wprowadzi jak najbardziej znaczne obciążenia dla budżetu państwa, jak również budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Tym samym, tak jak powiedziałam wcześniej, tutaj bez ewentualnej informacji, czy stanowiska Ministerstwa Finansów nie będziemy się wypowiadać w tym zakresie. Tutaj głos decydujący ma minister finansów.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Ajajaj, niedobrze pani dyrektor. Myśleliśmy, że państwo macie ze sobą komunikację i że macie państwo uzgodnione stanowisko w tej sprawie. No to mamy kłopot.

Panie pośle, i co pan po takiej...

Przepraszam, panowie, proszę bardzo.

Autor petycji, pełnomocnik Komitetu Inicjatywy Ustawodawczej Robert Czyż:

Robert Czyż, autor petycji. Wysoka Komisjo, szanowny panie przewodniczący, bardzo dziękuję za możliwość uczestnictwa w jubileuszowej Komisji.

Dlaczego w ogóle ta ustawa i dlaczego tutaj jesteśmy? Rzeczypospolita Polska jest demokratycznym państwem prawnym, urzeczywistniającym zasady sprawiedliwości społecznej. Proszę państwa, my tej sprawiedliwości i zwrotu tych kosztów domagamy się od prawie 10 lat. Rokrocznie pojawiają się głosy pocztowców, głosy leśników, głosy organizacji związkowych, głosy obywateli z monitami do ministerstw w sprawie zmiany stawek kilometrówki. W tej kadencji Sejmu już jest chyba siedem interpelacji poselskich ze wszystkich chyba opcji politycznych w sprawie zmiany stawek kilometrówki i głos ministerstwa infrastruktury czy transportu jest jeden, że zmiana stawek obciąży budżet, że nadmiernie nadwyręży budżet państwa.

W takim razie mam takie pytanie do przedstawicieli ministerstwa infrastruktury. W 2011 r. ministerstwo infrastruktury przygotowało rozporządzenie wprowadzające nowe stawki kilometrówki i to wyższe niż te, które ja proponuję w swojej petycji. Obecnie, przykładowo jest 14 gr za kilometr, kiedy ktoś pracuje motorowerem. Ja proponuję 51 gr, Ministerstwo Finansów wówczas proponowało 81 gr. Jest to taki fajny przykład sprawiedliwości społecznej, że Poczta Polska czy inny pracodawca płaci na przykład listonoszowi obsługującemu swój rejon doręczeń w deszczu, w śniegu, w mrozie, w słońcu 14 gr za kilometr. To jest 14 zł za 100 km przejechane po polach, po lasach, po drogach. Średniej klasy motorower spala około 3 litrów paliwa, czyli ta kilometrówka ledwo co wystarcza na to, żeby pokryć chociaż koszty paliwa, a co dopiero o pozostałych kosztach zakupu motoroweru, utrzymania, amortyzacji, ubezpieczenia. Ubezpieczenia to jest wzrost w tym roku, tylko kilkudziesięcioprocentowy, niektórzy mówią, że kilkaset procent poszło ubezpieczenie do góry. Jeżeli chodzi o paliwo, to olej napędowy 4 zł 53 gr kosztował tydzień temu, to jest 21% więcej niż 10 lat temu. Jeżeli chodzi o LPG, to jest też jeden z argumentów ministerstwa infrastruktury, że nie ma potrzeby podnoszenia stawek kilometrówki, ponieważ pracownicy mają zainstalowaną instalację gazową w swoich samochodach. Niestety cena paliwa LPG poszła drastycznie do góry, w tym momencie jest to 18% więcej niż 10 lat temu.

Wracam do mojego pytania, co się zmieniło w stanowisku ministerstwa infrastruktury, skoro 5 lat temu, kiedy był przygotowany projekt rozporządzenia, to ministerstwo infrastruktury pisało jako uzasadnienie, że ten projekt nie będzie powodował obciążeń budżetowych. Nie rozumiem, co się zmieniło przez te 5 lat, że teraz on powoduje, a przedtem w państwa uzasadnieniu nie powodował. Są to dokumenty rządowe, ministerialne, które były uzasadnieniem do tego rozporządzenia.

Ostatnio Ministerstwo Finansów, którego tutaj wśród nas nie ma, a szkoda, też się powołuje, że te stawki nadmiernie obciążyłyby Poczta Polską. Bardzo się cieszę,

ponieważ też jestem pracownikiem Poczty Polskiej. Tylko też się zapytam, niestety nie ma ministerstwa, dlaczego 5 lat temu, kiedy zarząd Poczty Polskiej występował z inicjatywą, z prośbą o zmianę stawek kilometrówki, te stawki nie uległy zmianie? Być może dzisiaj nie mielibyśmy takich problemów jako spółka, jakie mamy ze znalezieniem pracownika do pracy, a znalezienie pracownika, który by swoim samochodem obsługiwał rejon, to graniczy z cudem.

Chciałbym jeszcze tylko dodać do wypowiedzi pana posła, że jeżeliby te stawki dotyczyły tylko delegacji, to nas by tutaj nie było, bo to nie jest problem. Stawki te dotyczą codziennej pracy tysięcy listonoszy i leśników. Mało tego, to żeby listonosz czy leśnik mógł wykonywać swoją pracę jest wręcz wymagane posiadanie własnego samochodu, ponieważ tego państwo nie zabezpiecza do pracy pracownika.

Szkoda, że nie ma przedstawiciela Ministerstwa Finansów, które ostatnio odrzuciło argumenty państwa posłów, którzy składaliście interpelacje poselskie, że pracodawca nie powinien pokrywać kosztów amortyzacji pojazdu. Jest to nieprawda, ponieważ bardzo często pracownik kupuje specjalnie drugi samochód, albo ten swój samochód wykorzystuje do celów służbowych, tylko po to, żeby mógł świadczyć tę pracę. To dlaczego pracodawca miałby nie pokrywać kosztów eksploatacji.

Kończąc chciałbym tylko powiedzieć, że proponowana w tej ustawie czy w petycji, czy w ustawie będącej przedmiotem petycji zmiana stawek, generalnie w tej najpopularniejszej grupie, czyli tych samochodów 900 cm³, to jest zmiana o 20%, czyli dokładnie tyle, ile przez 10 lat wzrosła stawka kilometrówki. Też te zapisy o waloryzacji, myślę, że zabezpieczają to, że w przyszłości nie będziemy musieli rokrocznie pisać monitów, prosić o to, żeby te stawki się zmieniły, tylko one będą się zmieniały z automatu.

Bardzo dziękuję i apeluję do szanownej Wysokiej Komisji o wniesienie projektu ustawy będącego przedmiotem tejsze petycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Dziękuję bardzo.

Proszę, pan poseł Jacek Świat.

Poseł Jacek Świat (PiS):

Szanowni państwo, przez wiele lat byłem pracownikiem poczty i oczywiście rozumiem te problemy, i zgadzam się w pełni z tym, że obecna kilometrówka jest po prostu za niska. Natomiast mam wątpliwość, czy tę sprawę da się uregulować tego typu ustawą i tym mechanizmem, ponieważ koszty eksploatacji pojazdów mają się w gruncie rzeczy nijak do średniorocznych zmian cen i usług. Zależą przede wszystkim od cen paliwa, bo to jest główny składnik kosztów tej codziennej eksploatacji, na przykład, pojazdów wykorzystywanych w rejonach przez listonoszy. Zmiany cen paliw podlegają innym mechanizmom niż zmiany cen towarów konsumpcyjnych na przykład. Również, myślę, ponieważ są to prywatne pojazdy, to budżet państwa nie powinien w 100% – choć powinien w istotnym stopniu – pokrywać kosztów amortyzacji, ale tu też jest problem, bo na przykład ceny ubezpieczeń pojazdów też nie zmieniają się zgodnie choćby ze zmianami inflacji. Dlatego myślę, że taki prosty mechanizm, który jest tutaj zaproponowany w ustawie nie bardzo oddaje istotę rzeczy i może być albo tak, że spowoduje nadmierne koszty dla budżetu, budżetów gmin, czy budżetów przedsiębiorstw, albo będzie bardzo niesprawiedliwy dla tych, którzy wykorzystują własne pojazdy.

Oczywiście w tej chwili nie potrafię powiedzieć, jaki należałoby tu zastosować mechanizm, który by rzeczywiście odpowiadał na realne potrzeby. Jednak myślę, że po pierwsze, nie musi to być regulowane ustawowo, że to w dalszym ciągu może być regulowane rozporządzeniami. Po drugie, należałoby wypracować jakiś mechanizm, który lepiej, realniej będzie odpowiadał na potrzeby. Oczywiście nie zgadzam się z taką tezą, że to zmiany stawek obciążą nadmiernie budżety. Rozumiem, że trzeba dbać o budżet państwa, ale też trzeba dbać o budżety domowe pracowników. Obie racje tutaj należy wyważać. Oczywiście jest sugestia BAS-u byśmy nie podejmowali tej inicjatywy, dlatego, że już taka inicjatywa jest w Sejmie i mam nadzieję, że w Komisji Infrastruktury odbędzie się głębsza dyskusja na ten temat.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Dziękuję. Podzielimy przekonanie pana posła Jacka Świata, że to jest szerszy katalog kosztów. W moim przekonaniu to paliwo, to nawet nie jest główny koszt, jest znaczący, ale koszty ubezpieczeń, koszty serwisowania samochodu. Przecież wiemy ile kosztuje przegląd samochodu, ile kosztuje choćby wymiana opon, a wreszcie ta amortyzacja, bo przecież po iluś latach eksploatacji samochodu, trzeba będzie kupić nowy, więc to nie są tylko bieżące koszty. Jeżeli pracodawca chce, żeby pracownik używał do tych celów służbowych swój samochód, to też się zwalnia ze swojego kosztu, bo to oczywiste, że w tych terenach, gdzie te odległości są znaczące, a drogi nienajlepsze, to koszt eksploatacji samochodu odpowiednio rośnie.

Jednak też mam przekonanie, że to trudno uregulować w ustawie, bo wtedy każdy ruch w tym zakresie wymagałby znowu zmian ustawowych. W ustawie powinny być wskazane jednoznaczne przesłanki dla regulowania tego przez ministrów, którzy powinni odpowiednio do tych zmieniających się realiów ekonomicznych, te stawki korygować. Dlatego też wydaje mi się, że to powinno być doprecyzowane w ramach delegacji ustawowej dla ministrów. Jeżeli wiemy, że tam trwają prace, to ja bym proponował, żeby nasze włączenie się w te prace polegało na wystąpieniu z dezyderatem, bo nie zostawiamy wtedy wnioskodawców bez jakby naszego zaangażowania, a widzimy, że problem jest.

Natomiast jeżeli wystąpimy z dezyderatem, to ministerstwa będą zobowiązane uzgodnić stanowisko i dać nam wspólną odpowiedź. Ta wspólna odpowiedź będzie też dla wnioskodawców petycji materiałem, który można wykorzystać w pracach nad tamtą ustawą – wskazywać, jakie tu są używane argumenty. Dlatego proponowałbym taki sposób rozstrzygnięcia tej petycji, dezyderat chyba do pani premier, bo tu są dwa ministerstwa, jak wskazuje też pani dyrektor, a więc i ministerstwo infrastruktury, i Ministerstwo Finansów, żeby pani premier wskazała, które z tych ministerstw jest zobowiązane koordynować prace nad odpowiedzią i przedstawieniem odpowiedzi u nas w Komisji. Wtedy też będziemy mogli odnieść się do tej odpowiedzi, a więc będzie kolejny etap tej dyskusji, który, tak jak już wspomniałem, jak tu rozmawiałem z panem przewodniczącym Smirnowem, będzie też naszym wkładem w prace nad tamtą ustawą. Taką miałbym propozycję.

Jeszcze pan poseł Maliszewski, potem pan i jeszcze pani dyrektor, żeby pani po usłyszeniu tych argumentów mogła się też do nich odnieść.

Poseł Mirosław Maliszewski (PSL):

Po pierwsze, chciałbym przeprosić za to sformułowanie, którego użyłem na początku mówiąc o delegacjach, to jest potoczne określenie. Natomiast w przypadku tych dwóch zawodów, o których pan Czyż mówił, czyli zawodu chociażby listonosza, czy zawodu leśnika, nie mamy do czynienia z delegacją, tylko mamy do czynienia z faktem wykonywania tego zawodu, z takim a nie innym rozliczaniem kosztów, które wykonujący ten zawód ponoszą. Nie jest to sprawa bagatelna. To powiem, że w tej chwili w Sejmie rozpoczynają się prace nad nowelizacją ustawy prawo łowieckie, która będzie nakładała na Lasy Państwowe, a więc na leśników, obowiązek szacowania strat wyrządzonych przez dziko żyjącą zwierzynę. Będzie się to odbywało właśnie w takiej formule, że to leśnicy będą musieli swoimi prywatnymi samochodami najczęściej dojeżdżać do rolników, tam gdzie te szkody występują, a więc będą regulowani tymi przepisami.

Odnośnie tego wskaźnika, który został zaproponowany, czyli średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych, wydaje się, że jakieś kryterium, czy jakiś wskaźnik trzeba przyjąć. Ten chyba jest wskaźnikiem, który oddaje koszty ubezpieczenia i koszty paliwa, koszty amortyzacji i napraw. Chyba lepszego nie znajdziemy, czy nie proponujemy.

Teraz odnośnie się do tego, o czym powiedział pan przewodniczący, mówiąc, czy akurat to regulować ustawą, to chcę tylko powiedzieć, że w ustawie stawki nie są te, które będą obowiązywały, tylko są określone stawki maksymalne. Także w tej ustawie dajemy delegację odpowiedniemu ministrowi – ministrowi odpowiedzialnemu za transport – ale nakładając na niego obowiązek corocznej waloryzacji w oparciu o ten wskaźnik przyjętych stawek. Dlatego nie będziemy musieli co roku zmieniać ustawy i określać w usta-

wie stawek, tylko jak gdyby nakładamy obowiązek na ministra, żeby co roku te stawki waloryzował.

Odnosnie propozycji pana przewodniczącego dotyczącej wystosowania dezyderatu, to ona jest, jak najbardziej zasadna i skierowanie go do pani premier, czy do odpowiedniego ministra, albo do odpowiednich ministrów. Natomiast, chcę tylko zwrócić uwagę, że w tej chwili, jak gdyby, inicjatywa jest po stronie Sejmu, bo projekt poselski został złożony do Sejmu. Jest w Komisji Infrastruktury, tylko on od września nie ruszył, czyli nie odbyło się jego pierwsze czytanie.

Oprócz propozycji, bardzo słusznej, którą pan przewodniczący przedstawił, to nie wiem czy my możemy, czy to jest w kompetencji naszej Komisji, skierować pismo do przewodniczącego Komisji, czy do prezydium Komisji Infrastruktury, żeby rozpoczął prace nad tym projektem. W związku z tym, zacznijmy się wtedy też w tej materii dyskusja i wtedy ta opinia obydwu ministerstw będzie pomocna w tej debacie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Regulaminowo możemy wystąpić o opinię do innej komisji i to jest nasze uprawnienie. Możemy oczywiście o taką opinię wystąpić, co równoległe się nie wyklucza z dezyderatem. Natomiast dezyderat w tej sytuacji, gdy jest więcej niż jeden minister kompetentny w tej dziedzinie, powinniśmy kierować do pani premier, bo to pani premier wyznacza wtedy ministra odpowiedzialnego za udzielenie nam odpowiedzi i skoordynowanie jej z innymi resortami.

Widziałem reakcję pana posła Jacka Świata. Czy pan poseł Świat, chciałby się odnieść do argumentów pana posła Maliszewskiego, bo pan zdaje się nie podziela w pełni argumentacji pana posła referenta.

Poseł Jacek Świat (PiS):

Zdecydowanie bliższe mi są argumenty pana przewodniczącego, że ustawa powinna wyznaczać pewne ramy, czy mechanizmy wyliczania stawek. Natomiast nie powinna po pierwsze, wyznaczać sztywno pewnych granic. Nie powinna być też oparta o taki mechaniczny, średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług, ponieważ koszty eksploatacji pojazdów zmieniają się skokowo, tzn. zmieniają się ceny paliwa. Wiemy, że one spadły w ostatnich latach o 20% mniej więcej, czy tam kilkanaście procent, ale jednocześnie skokowo na przykład wzrastają koszty ubezpieczeń, więc taki prosty mechanizm nie oddaje istoty rzeczy. Myślę, że powinniśmy iść raczej w stronę ramowego regulowania sprawy przez ustawę, a szczegółowego przez rozporządzenia.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Też podzielam taki pogląd. Ja na przykład obawiałbym się tego obligatoryjnego mechanizmu waloryzacji, bo to w różnych latach może być różnie, te ceny paliw nawet w ostatnich latach, jak wiemy, zawahały się nie tylko w górę, ale i ostro w dół. Jednocześnie, tak jak mówi pan poseł Świat, teraz mamy problem skokowego wzrostu kosztów ubezpieczeń, więc to mogą być różne elementy, które należy brać pod uwagę. I raczej należałoby wyraźnie wskazać te przesłanki do uregulowania w akcie wykonawczym, niż takiego wyłączenia organów wykonawczych, czyli rządu w tym zakresie.

Bardzo proszę pan i potem poproszę panią dyrektor.

Autor petycji, pełnomocnik Komitetu Inicjatywy Ustawodawczej Robert Czyż:

Wysoka Komisjo, w pierwszym rozporządzeniu dotyczącym stawek kilometrówki w 2002 r. był mechanizm dotyczący corocznej waloryzacji stawek kilometrówki. Tylko, co z tego, że ten mechanizm był zapisany w rozporządzeniu i delegowany na ministerstwo, skoro ministerstwo przez 5 lat w ogóle tych stawek nie podnosiło, chociaż było w rozporządzeniu do tego zobowiązane. Dopiero w roku 2007, pod naciskami różnych grup społecznych, dokładnie zmieniono stawki o wskaźniki inflacyjne, o te wskaźniki waloryzacji, i w tymże rozporządzeniu w 2007 r. ten punkt dotyczący waloryzacji usunięto. Dzięki temu mamy taką sytuację, że spotykamy się w dniu dzisiejszym i mamy stawki niewaloryzowane od 10 lat.

Obawiam się, że wprowadzenie tego zapisu tylko na delegacji ministra nic nie da, dlatego że minister jeżeli nie będzie chciał podnieść tych stawek kilometrówki, to chyba nikt

nie będzie tutaj dochodził do Trybunału Stanu i pociągał ministra do odpowiedzialności za to, że nie chce zmienić tych stawek. Tak jak mówię, możemy się spotkać znowu za 10 lat i znowu próbować zmienić stawki kilometrówki. Posłowie też rokrocznie składają interpelacje do ministerstwa o zmianę stawki kilometrówki i ciągle dostajemy tą samą odpowiedź, więc dlatego też poszliśmy, jako komitet i autor tej petycji, właśnie w ustawę, żeby to było zawarte ustawowo i rokrocznie te stawki się zmieniały.

Myślę też, że wszystkim wiadomo, że cena paliwa faluje, ono różnie kosztuje w poszczególnych latach, ale paliwo to jest tylko 30% kosztów eksploatacji. Pozostałe koszty jednak rosną o wskaźniki inflacyjne, czyli amortyzacja, ubezpieczenia, i tutaj ten wskaźnik inflacji też jest wyliczany w oparciu o te wartości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Poproszę panią dyrektor.

Głos z sali:

Pan się jeszcze zgłasza.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Przepraszam nie zauważyłem, dziękuję.

Proszę bardzo, pana.

Przedstawiciel Związku Leśników Polskich Urban Kolman:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, nazywam się Urban Kolman. Jestem leśnikiem, tak jak widać i reprezentuję Związek Leśników Polskich, organizację zawodową, największą, skupiającą ponad 10 tysięcy członków, z tego większość to są pracownicy terenowi. Mówię o tym, dlatego, że stereotyp widzenia pracy leśnika, czy leśniczego konkretnie, a jestem leśniczym, troszkę uległ zmianie, bo to, co widzimy gdzieś tam w jakiś filmach, czy w migawkach to już dawno nieprawda. Chodzący po lesie leśnicy z dubelówką i w kapeluszu, to już dawno minęły te czasy.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Przepraszam, ale zachęcam pana do ad rem. Z całym szacunkiem i zainteresowaniem, ale proszę konkrety o petycji.

Przedstawiciel ZLP Urban Kolman:

Zmierzam do tego, panie przewodniczący, że moim podstawowym narzędziem pracy w tej chwili jest mikrokomputer i samochód. Bez samochodu jestem ubezwłasnowolniony i nie jestem w stanie wykonywać należycie i na czas swoich obowiązków. W związku z tym, my jesteśmy grupą zawodową, która jest żywotnie zainteresowana urealnieniem i podniesieniem tej stawki, która jak tu wcześniej już było mówione, od dawna nie jest zmieniana.

Chcę zwrócić uwagę na taki aspekt sprawy, ponieważ te koszty, naszym zdaniem, są zdecydowanie zaniżone, to niejako zakłady pracy kredytują się w ten sposób na pracownikach. Nie jest to, według mnie, z punktu widzenia społecznego właściwe i na ten element chciałbym szczególnie zwrócić uwagę.

Dodam jeszcze tylko, że od wielu lat dobijamy się do różnych instancji, wielu instytucji bez żadnego skutku. Dlatego to uregulowanie, o którym przed chwilą mówił mój przedmówca, byłoby wskazane, gdyż później nie mamy możliwości dobicia się, czy też dojścia i zareagowania w porę o zmianę tej stawki, a jak widać, trwa to już parę ładnych lat i nie ulega zmianie.

Chciałbym powiedzieć, że mam przed sobą pismo, które skierowaliśmy w tej sprawie w ubiegłym roku do pani premier Szydło. Pani minister Kempa w odpowiedzi skierowała w tej sprawie pismo do pana ministra Adamczyka, także sprawa jest w toku. Na pewno panie z ministerstwa są w sprawie zorientowane, a my mamy dokumenty na to, że tak wnosiliśmy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Dziękuję.

Zatem proszę panią dyrektor, a następnie panowie posłowie, pan przewodniczący Smirnow i pan Jacek Świat. Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora departamentu MiiB Aldona Wieczorek:

Szanowni państwo, odnosząc się do państwa wywodów, czy ewentualnie stanowisk. Jak najbardziej rozumiemy państwa sytuację i tak jak wcześniej zostało podkreślone, obecnie obowiązujące rozporządzenie nie było w jakiś sposób nowelizowane od 2007 r. Dlatego też w 2010 r., jak zostało w petycji też podkreślone, zlecona została analiza, naszej podległej jednostce, Instytutowi Transportu Drogowego, w zakresie metody badania średnich jednostkowych kosztów eksploatacyjnych pojazdów i weryfikacja na przykładzie dominujących w Polsce marek i modeli samochodów osobowych, motocykli i motorowerów.

W 2011 r. otrzymaliśmy efekt tej ekspertyzy i na tej podstawie w resorcie została opracowana nowelizacja tego rozporządzenia. Właśnie tutaj zaczęły się schody związane z tym, że występując do Ministerstwa Finansów wystąpiliśmy też o stanowisko, ponieważ oczywiście podpisujemy to rozporządzenie w porozumieniu z ministrem finansów. Ministerstwo Finansów, w tym momencie, negatywnie zarekomendowało ówczesny projekt. Tak też mamy podobnie, jeżeli chodzi o sprawy związane z interpelacjami, czy ewentualnie innymi dokumentami, które wpływają do nas jako do ministerstwa. Nie ukrywamy, że akurat widzimy taką potrzebę. Jednak nie jest to jakby zależne tylko od nas, decyzje zapadają w porozumieniu z Ministerstwem Finansów, i tego będę się trzymać i podkreślać, o wysokościach stawek decyduje minister finansów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Dziękuję.

Pewnie dlatego właśnie trzeba wystosować dezyderat i wtedy będziemy mieli jednoznaczne stanowisko. Panowie też będziecie wiedzieli, co w tej sprawie jest możliwe.

Pan poseł Jacek Świat, proszę bardzo.

Poseł Jacek Świat (PiS):

Tylko jedno słowo uzupełnienia. Rzeczywiście jest rzeczą, powiedziałbym, niedopuszczalną, że przez lata te stawki się nie zmieniały mimo wzrostu kosztów i ja mówiąc, że ustawa nie powinna szczegółowo regulować sprawy, to jednak powinna zawierać mechanizm, który zmusza ministerstwo infrastruktury, czy generalnie rząd, do tego, żeby te stawki były urealniane przynajmniej raz do roku. Żeby nie było takiej sytuacji, że właściwie przez 9 lat nie zostały zmieniane zupełnie, powiedziałbym, „bezkarnie”.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Czyli, żeby był mechanizm analizy i weryfikacji tych stawek.

Pan przewodniczący Andrzej Smirnow.

Poseł Andrzej Smirnow (PiS):

Dziękuję bardzo. Myślę, że propozycja pana przewodniczącego, żeby skierować dezyderat jest o tyle słuszna, że to jest jedyna możliwość w tej chwili przekazania opinii Komisji w tej sprawie – mówię o Komisji do Spraw Petycji. Oczywiście podejmowanie inicjatywy ustawodawczej w momencie kiedy się toczy inicjatywa, to nie jest możliwe dlatego, że przecież Sejm jest jeden i Sejm uchwała ustawy. Stąd jedyna możliwość dla nas, z punktu widzenia oczywiście uprawnień tej Komisji, to jest tylko skierowanie dezyderatu, w którym możemy dokładnie przedstawić naszą opinię, która zresztą jest chyba w dużym stopniu zbieżna z postulatami danej petycji. Stąd prowadzimy tę dyskusję.

Natomiast, jeżeli chodzi o udział w pracach Komisji, to my nie mamy takiej możliwości, bo nawet skierowanie prośby o opinię do Komisji Infrastruktury nic nie da, dlatego że wtedy naszej nie jesteśmy w stanie przekazać, tylko wysłuchać opinii innej komisji. Oczywiście autorzy petycji mogą w formie informacyjnej również skierować tę petycję do przewodniczącego Komisji Infrastruktury. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Dziękuję.

Pan poseł Latosiński, proszę bardzo.

Poseł Bogdan Latosiński (PiS):

Też jestem za tym, żeby to było ustalone w drodze ustawy, ale jako branżysta z transportu wiem, że przyjęcie wskaźnika średniego cen towarów i usług przez GUS nie

odzwierciedla kosztów transportu. Założmy, że teraz w kraju mamy deflację i wzrost paliwa następował, automatycznie ceny spadały, i stawka za wozokilometr, założmy, jest obniżana. Czyli tutaj, gdy przyjmujemy taki sztywny wskaźnik określony przez GUS, to pracownicy czasami mogą stracić, bo są takie sytuacje, że paliwo wzrasta, ale inne produkty spadają i występuje deflacja w kraju.

Chciałbym przez to przestrzec, bo między innymi moja firma, w której pracowałem do tej pory, właśnie między innymi 10-letni kontrakt na tej bazie został przyjęty, a mamy ostatnio w kraju deflację. Dlatego tutaj powinny być tylko wskaźniki wpisane typowo w eksploatację pojazdu, czyli: paliwo, eksploatacja, ubezpieczenia. Coś takiego powinno być wpisane, a nie jak GUS określa, wszystkie towary i usługi, bo tak jest tylko określone w tym rozporządzeniu, więc naprawdę przestrzegam przed takim zapisem w przyszłości.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Dziękuję.

Pan przewodniczący Grzegorz Raniewicz.

Poseł Grzegorz Raniewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Tutaj jak najbardziej należy skierować ten dezyderat. Ważne żebyśmy pozyskali sposób, w jaki wyliczone zostały poprzednio te stawki, aby porównać te elementy, jak one historycznie przez ten okres ostatnich 9 lat się zmieniły, bo to nie tylko cena paliwa, to są właśnie ubezpieczenia, które bardzo podrożały w międzyczasie. Będą to koszty obsługi tego samochodu, robocizny przy tych obsługach, ta robocizna bardzo mocno poszła w międzyczasie w górę. Porównując te wszystkie elementy, dopiero wtedy będziemy mogli niejako wywnioskować, na ile ta stawka jest odrealniona od dzisiejszych cen. Musimy zwrócić uwagę na to, że te stawki bardzo często są bardzo mocno kosztotwórcze dla firmy. W wielu działalnościach gospodarczych ten element kosztu transportu jest głównym elementem poza kosztami robocizny.

Ważne jest też, żeby ministerstwo przeanalizowało, bo w budżecie całego kraju to wpłynie dosyć istotnie, podejrzewam, zarówno na podatek CIT w firmach, jak i podatek PIT przy jednoosobowych działalnościach gospodarczych, gdyż firmy te będą mogły to wtedy zapisać, zwiększyć ten element kosztowy. Tak, że tutaj też Ministerstwo Finansów musi to przeanalizować, na ile to wpłynie na budżet państwa.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Proszę zatem, pana posła referenta, o konkluzję. Propozycje są, dezyderat do pani premier i pismo do Komisji Infrastruktury też o stanowisko.

Poseł Mirosław Maliszewski (PSL):

Są to bardzo dobre propozycje. Myślę, że wyczerpujące nasze możliwości i spełniające oczekiwania, chociaż może nie do końca, ale w bardzo dużej części wnoszących petycję. Zaś sama dyskusja, pokazuje, że problem jest. Dlatego, panie przewodniczący, uważam, że to są bardzo dobre propozycje.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO):

Dziękuję.

Zatem propozycja jest, abyśmy wystąpili z dezyderatem do pani Prezes Rady Ministrów o stanowisko, zwłaszcza o stanowisko rządu wobec propozycji ustawowego uregulowania, ale także wobec argumentów zawartych w tej petycji. Z takim naszym mocnym wnioskiem, by te koszty były przynajmniej corocznie weryfikowane, czyli analizowane, żeby nie wprowadzać tego automatyzmu, ale żeby był obowiązek analizy i podania na ile stawki dotychczasowe są zachowywane, a na ile one wymagają zmiany.

Natomiast do Komisji Infrastruktury wystąpilibyśmy z pismem o zajęcie stanowiska wobec tej petycji, a także o informację o stanie prac nad projektem ustawy i planem procesu legislacyjnego w zakresie tego projektu.

Czy do takiej propozycji są uwagi? Nie słyszę. Zatem uznaję, że Komisja przyjęła taką decyzję.

Jak otrzymamy odpowiedź na dezyderat, to będzie też okazja do tej pogłębionej, powtórnej, szerszej dyskusji. Być może równolegle ruszą prace w komisji, ale to stanowisko, które będzie w odpowiedzi, będzie też miało wartość dla wszystkich uczestników.

Myślę, że dla przedstawicieli rządu i dla panów zainteresowanych, przedstawicieli tej inicjatywy, będzie miała wartość, aby móc albo się na nie powoływać, albo z nim polemizować.

Na tym wyczerpaliśmy porządek tego posiedzenia.
Dziękuję państwu za udział. Życzę dobrego dnia.