X kadencja

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych (nr 37)**

z dnia 5 grudnia 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych (nr 37)

5 grudnia 2024 r.

Komisja Administracji i Spraw Wewnętrznych, obradująca pod przewodnictwem poseł **Marii Małgorzaty Janyskiej (KO)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat wykonywania przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw w zakresie prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego oraz propozycje zmian w przepisach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Czesław Mroczek** sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Arkadiusz Myrcha s**ekretarz stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości wraz ze współpracownikiem, **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikiem, **nadinsp. Roman Kuster** pierwszy zastępca komendanta głównego Policji oraz **Monika Bukacka** starszy inspektor kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Anna Ornat i Kamila Pawluczuk** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dzień dobry, witam państwa, otwieram posiedzenie Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych. Mamy kworum, w związku z czym możemy obradować. W dzisiejszym porządku obrad mamy przedstawienie informacji na temat wykonywania przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw w zakresie prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego oraz propozycje zmian w przepisach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. Informację będą przedstawiać: Minister Sprawiedliwości, Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Minister Infrastruktury. Czy państwo posłowie mają jakieś uwagi do przedstawionego porządku obrad? Nie widzę zgłoszeń, w takim razie przyjęliśmy porządek obrad.

Szanowni państwo, pozwólcie, że przywitam pana ministra Czesława Mroczka – Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, pana gen. Romana Kustera, pierwszego zastępcę komendanta głównego Policji, pana ministra Arkadiusza Myrchę – Ministerstwo Sprawiedliwości, pana ministra Stanisława Bukowca – Ministerstwo Infrastruktury, panią Monikę Bukacką, przedstawicielkę Departamentu Infrastruktury w Najwyższej Izby Kontroli. Witam też wszystkich przedstawicieli departamentów z resortów, które wymieniłam.

Szanowni państwo, w związku z tym, że zawsze mamy sytuację bardzo dynamiczną zarówno w Sejmie, jak i w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów – taki czas – to zarówno państwo posłowie, jak i ministrowie mają intensywny dzień i w związku z tym proponuję, żebyśmy od razu przeszli do porządku obrad. Prosiłabym, żeby bardzo krótko po kolei panowie ministrowie przedstawili informację o aktualnym stanie i to, co pewnie będzie nas najbardziej interesowało, czyli zamierzenia i plany, które mają poprawić stan, o którym będziemy dzisiaj rozmawiali. Szanowni państwo, panowie ministrowie, nie wiem, czy chcecie między sobą ustalić kolejność? Czy zaczynamy od MSWiA jako wiodącego? Pan minister Czesław Mroczek, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Czesław Mroczek:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, panowie ministrowie, szanowni państwo, panie i panowie posłowie, przekazaliśmy informację dotyczącą działania przepisów w związku z przepadkiem pojazdów w sytuacji kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości, z ponad 1,5 promila alkoholu we krwi. Statystyka zaktualizowana na dzień dzisiejszy, tj. w okresie od 14 marca do 30 listopada 2024 r. – jednostki organizacyjne Policji tymczasowo zajęły 5689 pojazdów. Widać więc, że mamy do czynienia ciągle z plagą na polskich drogach. Jest z nami zastępca komendanta głównego Policji pan gen. Roman Kuster razem z panem dyrektorem Biura Ruchu Drogowego, jednocześnie jest z nami pani dyrektor Agata Furgała z Departamentu Porządku Publicznego i jeżeli będziecie państwo w tym punkcie chcieli szczegółowych informacji, to możemy analizować tę statystykę i te przepisy. Ale chciałbym powiedzieć, że ten przypadek, tzn. kierowanie pojazdami w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środków odurzających był jednym z istotnych powodów podjęcia wysiłków na rzecz zmiany przepisów. Mamy tu wspólne działanie i za chwilę już wspólną inicjatywę trzech ministerstw – Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Sprawiedliwości oraz MSWiA. Tak jak przed chwilą powiedziałem, jeżeli chodzi o analizowanie przepisów obowiązujących, statystyk, które państwu w informacji przekazaliśmy, jesteśmy gotowi do odpowiedzi na państwa pytania, do dyskusji w tym zakresie. Jeżeli państwo pozwolicie, to zgodnie z propozycją pani przewodniczącej chciałbym przejść do omawianych już propozycji.

Propozycje zmian przepisów prawa ruchu drogowego, przepisów karnych w zakresie poprawy bezpieczeństwa są już znane, ale myślę, że warto je przypomnieć. Z doświadczeń i z wniosków Policji wkładem MSWiA do pakietu zmian na rzecz poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach są propozycje dotyczące spenalizowania, najkrócej mówiąc, udziału w nielegalnych wyścigach. Te przepisy szczegółowo opisują samą organizację, udział w nielegalnych wyścigach. To jest olbrzymi problem i pora podjąć kroki związane z przeciwdziałaniem temu zjawisku.

Kolejny pakiet zmian, które wynikają z propozycji Policji i MSWiA, to jest wprowadzenie przepisów ograniczających zachowania związane z rażąco niebezpieczną, brawurową jazdą. Następne mamy zmiany, które wynikają z naszej inicjatywy, to jest wprowadzenie nowego wykroczenia polegającego na celowym wprowadzaniu pojazdu mechanicznego w poślizg, tzw. drift, lub doprowadzaniu do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół, czyli jazda na jednym kole w przypadku jednośladów. Kolejny pakiet to zmiany w zakresie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych – to jest plaga wyjątkowa i rozszczelniająca cały system bezpieczeństwa ruchu drogowego, mianowicie poruszanie się na polskich drogach, udział w ruchu drogowym tych kierowców, którzy mają zakaz poruszania się. Mamy tu do czynienia z przypadkami wielokrotnie orzekanych zakazów, przepisy w tej chwili są nieskuteczne i chcemy radykalnie to zmienić. Każdy pakiet wcześniej przeze mnie omawiany czy każda norma prawna dotycząca bezpieczeństwa ruchu drogowego, która jest naruszana i skutkuje później pozbawieniem uprawnień do udziału w ruchu drogowym, jeżeli nie będzie konsekwentnie egzekwowana, to wszystkie te normy prawne będą tak naprawdę miały ograniczone znaczenie. Musimy więc domknąć ten system, musi on być skuteczny i dlatego tak wielką wagę przykładamy do skutecznego egzekwowania przepisów, orzeczeń o zakazie poruszania się w ruchu drogowym.

Proszę państwa, tak jak powiedziałem, będą zapewne o tym mówili panowie ministrowie Arkadiusz Myrcha i Stanisław Bukowiec. To jest nasza wspólna inicjatywa i już za chwilę rozpocznie się proces legislacyjny. Będzie skierowany wniosek o rozpoczęcie prac na etapie rządowym i w perspektywie już niedługiej, jeżeli przejdziemy proces rządowy, będziecie państwo jako posłowie decydować o tym, czy przyjąć ten pakiet, czy nie. Jak mówiłem wcześniej, jesteśmy do państwa dyspozycji w zakresie informacji, którą przedkładamy, na temat stosowania przepisów wcześniej omawianych, jak również tych propozycji, które chcemy wprowadzić w celu polepszenia, czyli pakietu zmian na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Dziękuję, pani przewodnicząca, dziękuję państwu.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo. Z całą pewnością będą nas interesowały te zmiany, a zwłaszcza aspekt możliwości egzekwowania oraz pytanie o to, na ile te zmiany, które będą proponowane w związku z tym, będą jak najmniej ocenne do indywidualnej oceny, a będą możliwe do egzekwowania. Bardzo proszę, pan minister Arkadiusz Myrcha.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości Arkadiusz Myrcha:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Wysoka Komisjo, proszę pozwolić, że w pierwszej kolejności odniosę się do tematu posiedzenia i przynajmniej próby oceny nowelizacji ustawy – Kodeks karny z lipca 2022 r. To jest nowelizacja, która weszła w życie dopiero jesienią 2023 r., a częściowo nawet wiosną bieżącego roku, stąd też w tym momencie rzetelna ocena wydaje się jeszcze trochę przedwczesna, natomiast możemy się podzielić informacjami, które do tej pory zostały zgromadzone na tle nowo obowiązujących przepisów. Przypomnę, że dotyczyły one kilku przestępstw – z jednej strony to jest art. 173 § 3 – katastrofa z następstwem w postaci śmierci lub ciężkiego uszczerbku. Dalej art. 178 § 1, czyli zaostrzenie odpowiedzialności sprawcy, który znajdował się w stanie nietrzeźwości, art. 178a § 1, czyli prowadzenie pojazdów w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, a także zastosowanie obligatoryjnego orzeczenia przepadku, co było połączone ze zmianą w zakresie środka zapobiegawczego z art. 44b w postaci przepadku pojazdu. I teraz na podstawie danych, które otrzymaliśmy z Prokuratury Krajowej, możemy mówić w tym momencie o aktach oskarżenia, które zostały skierowane na podstawie znowelizowanych przepisów. Jeżeli Wysoka Komisja pozwoli, to na szybko podam kilka liczb, które oczywiście mogą zostać państwu udostępnione w każdym momencie w formie pisemnej. Zmieniony art. 173 § 3 – w okresie od października do września obecnego roku to jest 5, natomiast to, co najistotniejsze – art. 178 § 1, czyli to zaostrzenie przepisów – 2155; w relacji do analogicznego okresu rok wcześniej to jest spadek o 30%, czyli 3000 do 2000. Art. 178a § 1 – aktów oskarżenia 8144 w porównaniu do roku poprzedniego w tym samym okresie 10 100, czyli jest tendencja spadkowa. I art. 178a § 4, czyli skutki śmiertelne – tutaj ten spadek aż tak widoczny nie jest, to jest 7000 aktów oskarżenia do 7500 w podobnym okresie. Art. 178 § 1a ma nowe brzmienie, więc nie można go porównywać do lat poprzednich – tutaj mamy 422 akty oskarżenia i te sprawy są w toku. Z informacji, które staraliśmy się zdobyć, jeżeli chodzi o liczbę wyroków, które zapadły z zastosowaniem przepisów dotyczących obligatoryjnego przepadku pojazdów, na tym etapie to jest około kilkadziesiąt orzeczeń z tych kilkuset czy już może nawet w tysiącach liczonych spraw, które zostały skierowane do sądu. Po prostu te przepisy obowiązują zbyt krótko, żebyśmy już mieli zakończone prawomocne postępowania sądowe.

Natomiast w uzupełnieniu do informacji udzielonej przed chwilą przez pana ministra Mroczka i pakietu zmian, które zostały zaprezentowane przez trzech ministrów, ze swojej strony staraliśmy się skupić na sprawcach, którzy działają albo w recydywie, albo w trakcie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości ze skutkiem śmiertelnym na drogach, czyli każdy z resortów trochę z innego punktu widzenia i z uwzględnieniem swoich doświadczeń patrzy na te przepisy. Wydaje się, że najszersze zmiany będą dotyczyły przestępstwa określonego w art. 244 k.k., czyli sprawca, który prowadzi pojazd mechaniczny w trakcie obowiązywania zakazu prowadzenia tych pojazdów. Czyli poza samą karą pozbawienia wolności, która już dzisiaj jest oczywiście w tym przepisie, po pierwsze, ograniczyliśmy możliwość warunkowego zawieszenia wykonania tej kary do sytuacji wyjątkowych. Co więcej, taki sprawca będzie musiał się liczyć z obligatoryjnym przepadkiem… z możliwością przepadku pojazdu, ale także z dożywotnim zakazem prowadzenia pojazdu i oczywiście będzie się musiał liczyć z sankcją pieniężną, z zasądzoną kwotą nie mniejszą niż 10 tys. zł. Tak więc widać, że w tym aspekcie, żeby wyeliminować przestępstwa tzw. recydywistów, czyli mówimy o osobach jadących na zakazie, ten pakiet jest bardzo, bardzo szeroki, ale przede wszystkim ma być bardzo skuteczny. Równolegle będziemy eliminowali to zjawisko, które było z wielu przyczyn nie do końca wyjaśnione, a mianowicie jak to się stało, że niektóre osoby miały po kilka czy kilkanaście równoległych zakazów. To były bardzo często kwestie organizacyjne, a nie dotyczące samych

przepisów prawnych. Natomiast żeby ukrócić to zjawisko, nasza propozycja będzie w tym kierunku szła, aby tego typu środki karne mogły być zasądzane jeden po drugim, a nie równolegle, co może się dziać na podstawie dzisiaj obowiązujących przepisów i doprowadzać do tych różnych sytuacji, o których czytaliśmy w mediach. Widać więc, że zdarzenia, które ukazały pewne słabości systemu, znajdują odpowiedź w tych propozycjach. Dodatkowo w tych nowych propozycjach, przedstawionych przez MSWiA, Komendę Główną Policji, czyli nowe typy przestępstw…

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Bardzo przepraszam czy mogę prosić o spokój? Mówimy naprawdę o bardzo poważnych sprawach i jak zawsze apeluję, że jak kogoś temat nie interesuje, to bardzo proszę opuścić posiedzenie. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MS Arkadiusz Myrcha:

Dziękujemy, doceniamy. W odpowiedzi na nowe propozycje przestępstw w tych sytuacjach także poszliśmy oczywiście krok dalej i dla sprawców czy to rażącego naruszenia przepisów w ruchu drogowym, czy też uczestniczących w nielegalnych wyścigach i w sytuacjach, kiedy w wyniku tych zdarzeń nastąpił skutek śmiertelny, proponujemy zaostrzenie karalności.

I ostatnia kwestia. Jeśli można, chciałbym się odnieść do postulatu, który jest formułowany bardzo często w debacie publicznej, a który też znajduje swoją odpowiedź w tych propozycjach. Mianowicie często się odnosimy to tzw. zabójstwa drogowego i jak pokazuje kwerenda przepisów, której dokonaliśmy w systemach prawnych, gdzie potocznie nazywane w ten sposób przestępstwo istnieje – to jest głównie system włoski i system brytyjski – każdorazowo odnosi się to do przestępstw, gdzie nastąpił nieumyślny skutek śmiertelny w wyniku tego przestępstwa w ruchu drogowym. Jeżeli przeanalizujemy przepisy w obu tych systemach, to propozycje, które znajdują się w naszym pakiecie, są odwzorowaniem 1:1. Jeżeli więc ktoś chciałby się posługiwać pojęciem penalizacji zabójstwa drogowego, powołując się na sytuację w innych państwach, to z czystym sumieniem można mówić, że polski system prawny po tych zmianach będzie tego typu regulacje również zawierał. Bo jeżeli mamy do czynienia z sytuacją, kiedy ktoś umyślnie powoduje śmierć drugiej osoby, to nie jest to już przestępstwo drogowe, tylko normalne zabójstwo z art. 148 k.k., więc tutaj kwestia ulicy czy samochodu jest tematem drugorzędnym jak przy innych zabójstwach. Tyle tytułem wstępu i przedstawienia naszych propozycji, sytuacji z naszego punktu widzenia.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Bardzo dziękuję i teraz bardzo proszę pana ministra Bukowca o zabranie głosu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, tak jak powiedzieli moi koledzy wcześniej, uważam, że współpraca trzech naszych ministerstw była na dość dobrym, intensywnym poziomie i dzięki temu zostały wypracowane propozycje zarówno w przepisach ustawy o kodeksie karnym, ale również w ustawie – Prawo o ruchu drogowym oraz w ustawie o kierujących pojazdami. W swojej wypowiedzi chciałbym się skupić na tych dwóch projektach.

Szanowni państwo, proponowane zmiany dotyczą, po pierwsze, przywrócenia możliwości wydawania prawa jazdy kategorii B osobom, które osiągnęły wiek 17 lat, uzyskały pisemną zgodę rodziców lub opiekunów. Warunek jest taki, że nieletni kierowca będzie korzystał z posiadanych uprawnień wyłącznie w towarzystwie dorosłego, doświadczonego kierowcy, nadzorującego jego jazdę na przednim siedzeniu pasażera wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do czasu osiągnięcia 18 lat. Ważna uwaga: towarzyszący pasażer musi mieć ukończone 24 lata, posiadać prawo jazdy kategorii B od co najmniej 5 lat, nie może być objęty zakazem prowadzenia pojazdów w ciągu ostatnich 5 lat oraz nie może znajdować się pod wpływem alkoholu lub innego środka działającego podobnie do alkoholu. Wskazane wymogi dla pasażera towarzyszącego kierowcy nie dotyczą instruktora lub egzaminatora. Oczywiście te wymogi są brane pod uwagę, bo instruktor lub egzaminator również nie może się znajdować pod wpływem alkoholu lub innych używek.

I to są nasze propozycje, choć paradoksalnie, na pierwszy rzut oka, mówiąc kolokwialnie, wydaje się, że obniżenie wieku możliwości zdobycia prawa jazdy do 17 lat przeczy tym zasadom bezpieczeństwa. Otóż chcemy wprowadzić te zasady, które istniały 20 lat temu w Polsce, istnieją w wielu krajach europejskich po to, żeby jazda przez ten okres do 18 roku życia pod okiem doświadczonego kierowcy dała temu człowiekowi, który zdobywa prawo jazdy, szansę na zdobycie lepszej praktycznej wiedzy.

Drugą naszą propozycją jest wprowadzenie dwuletniego okresu próbnego dotyczącego kierowców, którzy po raz pierwszy uzyskali prawo jazdy kategorii B, w tym obejmującego nieletnich posiadaczy prawa jazdy tej kategorii, dla których okres ten będzie trwał 3 lata, jednak nie dłużej niż do ukończenia 20 lat. W tymże okresie próbnym proponujemy, aby kierowca nie mógł spożywać alkoholu ani środka działającego podobnie do alkoholu, jeżeli oczywiście chciałby prowadzić pojazd, nie może przekraczać prędkości 50 km na obszarze zabudowanym i 80 km poza obszarem zabudowanym oraz 100 km na autostradzie i drodze ekspresowej dwujezdniowej. Nie mógłby też wykonywać przewozu osób taksówką lub w ramach przewozu okazjonalnego w rozumieniu ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Naruszenie proponowanych zakazów skutkowałoby cofnięciem prawa jazdy kierowcy. Dodatkowo projekt przewiduje możliwość przedłużenia okresu próbnego w sytuacji np. nieprzedstawienia staroście zaświadczenia o ukończeniu kursu dokształcającego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym przed upływem okresu próbnego, popełnienia dwóch poważnych wykroczeń przeciw bezpieczeństwu w komunikacji stwierdzonych w tym okresie mandatem karnym lub prawomocnym wyrokiem sądu. W przypadku gdy okres próbny miałby zostać przedłużony po raz trzeci, starosta wydaje decyzję administracyjną o cofnięciu prawa jazdy.

Punkt 3 propozycji do ww. ustaw to dodanie nowej przesłanki zatrzymania prawa jazdy na drodze – kierowanie pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na drodze jednojezdniowej, dwukierunkowej, poza obszarem zabudowanym. W konsekwencji kierujący pojazdem, który przekroczył tę dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km również na obszarze zabudowanym – te przepisy już są w naszym prawie, a tutaj rozszerzamy je poza obszar zabudowany – będzie miał zatrzymane prawo jazdy przez starostę na okres 3 miesięcy.

Punkt 4 tej propozycji to ograniczenie możliwości redukcji punktów przyznawanych za naruszenie przepisów ruchu drogowego, tak aby te punkty mogły być usuwane tylko w przypadku naruszeń przepisów ruchu drogowego o mniejszej wadze.

Punkt 5 to zmiany w art. 102 ust. 1d ustawy o kierujących pojazdami, tak aby za prowadzenie pojazdów bez uprawnień (prawo jazdy zatrzymane na okres 3 miesięcy) wprowadzić sankcję cofnięcia uprawnienia do kierowania pojazdami na okres 5 lat, natomiast zamiast stosowania sankcji przedłużenia zatrzymania o kolejne 3 miesiące.

I punkt 6 naszej propozycji to modyfikacja art. 102 ustawy o kierujących pojazdami poprzez określenie nowej przesłanki odmowy wydania prawa jazdy i cofnięcia uprawnień. To jest kierowanie pojazdem silnikowym bez uprawnień w okresie zatrzymania tymczasowego elektronicznego prawa jazdy lub w okresie odsunięcia w czasie o 3 miesiące wydania prawa jazdy w związku z ujawnieniem czynu, o którym mowa w art. 135 ust. 1 pkt 2 lub 2a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, popełnionego przed wydaniem fizycznego prawa jazdy.

Szanowni państwo, te propozycje wynikają z analizy sytuacji na drogach, zdarzeń, które mają miejsce, choćby poza obszarem zabudowanym. Według statystyk na drogach dwukierunkowych jednojezdniowych dochodzi do prawie 90% zdarzeń, często tragicznych, stąd te ograniczenia bardzo restrykcyjne, jeżeli chodzi o zatrzymanie uprawnień do prowadzenia pojazdu na okres 3 miesięcy. Również to, o czym wspomniałem wcześniej, czyli możliwość dokształcenia młodych kierowców, takich którzy mają 17 lat. Pozostałe nasze propozycje również wynikają z analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego, bo chcemy to bezpieczeństwo poprawić. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Czy pan komendant chciałby zabrać głos w tym momencie, czy jak będą pytania?

Sekretarz stanu w MSWiA Czesław Mroczek:

Tak, teraz.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

To bardzo proszę.

Pierwszy zastępca komendanta głównego Policji nadinsp. Roman Kuster:

Szanowna pani przewodnicząca, panowie ministrowie, szanowni państwo posłowie, szanowni państwo, uzupełniając, bo w zasadzie panowie ministrowie powiedzieli wszystko, dlaczego tak mocno kruszymy kopie o to bezpieczeństwo w ruchu drogowym? Ponieważ dane, które co roku gromadzimy bardzo skrupulatnie, nadal wskazują na wiele nieakceptowalnych liczb, gdzie finałem jest śmierć na drodze. Odniosę się do wielu kwestii, które już były poruszone przez panów ministrów w tej części wystąpienia. Dlaczego, szanowni państwo, chcemy dobrać się do skóry – mówiąc kolokwialnie – zakazowcom? Podam państwu aktualne liczby, z dnia 4 grudnia 2024 r., ile osób w Polsce ma orzeczony sądowy zakaz prowadzenia pojazdów. To jest 213 996 osób, z tego jeden orzeczony zakaz ma 178 998 osób, ale mamy też takich, którzy mają więcej zakazów orzeczonych. Jedna osoba ma orzeczonych 13 zakazów, dwie osoby mają po 16 zakazów, a rekordzista, jedna osoba, ma 20 orzeczonych zakazów. Skąd tak konsekwentnie chcemy, o czym mówił pan minister, wyregulować przepis art. 244 k.k. – definitywnie, jeśli ktoś w zakazie będzie prowadził auto, traci dożywotnio uprawnienia do kierowania pojazdami. Za chwilkę sięgnę po kolejne dane i podam państwu informację, ile osób prowadzących na zakazie policja zatrzymała w tym roku w ciągu 11 miesięcy.

Żeby podać wyjściową analizę do zaostrzenia tych przepisów, to przez 11 miesięcy, szanowni państwo, odnotowaliśmy 20 016 wypadków, tj. plus 653 wypadki. Ranne osoby – 23 147, tj. plus 824 osoby ranne. Niewielkim pocieszeniem jest to, że każdego roku odnotowujemy niewielki spadek ofiar śmiertelnych. Na obecną chwilę aż, podkreślę, aż 1736 osób straciło życie na drogach, tj. minus 14 osób. Żeby wyjść dalej, podkreślę, szanowni państwo, że walczymy i kruszymy kopie o przepisy, które będą wprowadzały pewne surowsze sankcje i regulacje, i dodam, że nadal główną przyczyną wypadków śmiertelnych jest prędkość, niedostosowanie prędkości na drodze. W ciągu 11 miesięcy obecnego roku w stosunku do roku ubiegłego odnotowaliśmy aż 569 ofiar śmiertelnych w wypadkach, gdzie nie dostosowano prędkości do warunków panujących na drodze. Z tego 183 przypadki miały miejsce w obszarze zabudowanym i tu jest odpowiedź na pytanie, dlaczego MI wychodzi z propozycją wprowadzenia przepisu w ustawie o kierujących pojazdami, skutkującego zatrzymaniem prawa jazdy poza obszarem zabudowanym przy przekroczeniu prędkości o ponad 50 km. Tu mamy aż 386 ofiar śmiertelnych i to jest właśnie wynik niedostosowania prędkości poza obszarem zabudowanym.

Myślę, że te liczby wskazują na to, że obecnie obowiązujące przepisy znacząco zostały zaostrzone, jeśli idzie o nakładanie grzywien. W pewien sposób, i to w znaczący sposób, kilka lat temu ograniczyły śmiertelność na drogach, w znaczący sposób ograniczyły również liczbę ciężkich wypadków, ale chcę podkreślić, że ta formuła niestety się wyczerpała. Chciałbym podać też kilka liczb ważnych, istotnych, jeśli chodzi o użytkowników dróg, tych, którzy jeżdżą na podwójnym gazie i powodują te wypadki. Proszę, żebyśmy się nie zachłystywali tym, szanowni państwo, że tych osób powodujących wypadki, sprawców kierujących w stanie nietrzeźwości jest mniej, bo liczby, które podam, nadal są absolutnie nieakceptowalne. Za chwilkę podam państwu informację o wykonanej przez policjantów ruchu drogowego ciężkiej pracy, gdzie przeprowadzamy znacząco więcej badań stanu trzeźwości.

Szanowni państwo, ofiar śmiertelnych wypadków na przestrzeni roku 2019 mieliśmy 192 – sprawcą tych wypadków byli kierujący w stanie nietrzeźwości bądź pod działaniem innego środka. W 2020 – 216 ofiar, w 2021 r. – 212 ofiar, 2022 r. – 172 osoby, 2023 r. – 212 osób. I teraz podam dane z 11 miesięcy 2023 r. – 206 osób i na obecną chwilę, 11 miesięcy roku 2024 – 137 ofiar na drogach, gdzie sprawcą był kierujący w stanie nietrzeźwości.

To są nadal liczby absolutnie nieakceptowalne. Jeśli chodzi o uczestników wypadków, którzy nie byli sprawcami, a byli kierowcami uczestniczącymi w tych wypadkach, te liczby też są dość duże, ale nie chciałbym już państwa nimi zarzucać. Dodam tylko, że co roku wykonujemy znacznie więcej badań stanu trzeźwości na drogach. Porównam tylko okres 11 miesięcy tego roku do analogicznego okresu roku ubiegłego. Szanowni państwo, ujawnionych nietrzeźwych kierujących za 11 miesięcy w ubiegłym roku 88 601, a za 11 miesięcy tego roku – niewielkie to pocieszenie – 84 190 osób, czyli o 4411 mniej. Jednak nadal jest to dużej wielkości miasto nietrzeźwych, wsiadających za kółko i prowadzących pojazd po drodze publicznej.

Ile badań przeprowadziliśmy w ciągu tych 11 miesięcy? W ubiegłym roku przez 11 miesięcy przeprowadziliśmy 12 831 238 badań, natomiast przez 11 miesięcy tego roku – 14 409 533 badania, tj. o ponad 1 578 000 więcej. Oznacza to, że polska Policja, policjanci ruchu drogowego znaczące zaangażowanie wkładają w bezpieczeństwo i niewielkim pocieszeniem jest to, że ujawniamy troszkę mniej nietrzeźwych kierujących. Ale podkreślam, że dla opinii publicznej, dla społeczeństwa są to nadal liczby nieakceptowalne.

Chciałbym jeszcze wrócić do liczby 213 000 zakazowców. Otóż z tych 213 000 zakazowców kilkanaście tysięcy nie stosuje się do orzekanych zakazów, bo dane za 11 miesięcy 2023 r. pokazują, że zatrzymaliśmy na tych zakazach 16 462 osoby, a na obecny okres, 11 miesięcy tego roku, 15 197 osób. Mamy też oczywiście dane, statystyki w zakresie przeprowadzania badań na zawartość innych środków, przede wszystkim mam na myśli środki psychotropowe, ale też środki narkotyczne. Tu też odnotowujemy niewielkie spadki, ale prosiłbym, abyśmy wtedy, kiedy idzie o bezpieczeństwo w ruchu drogowym, nigdy żadnego spadku, który nie zszedł do zera… jestem oczywiście realistą, szanowni państwo, i pewnie nigdy nie będzie tak, że nadejdzie taki rok, gdzie nie ujawnimy ani jednego nietrzeźwego kierującego, ale żebyśmy nigdy tych liczb, które w niewielkim zakresie spadają, nie oceniali zbyt pozytywnie. Dlatego bardzo państwa proszę o podniesienie ręki wtedy, gdy będą trafiały pod obrady Komisji, ale też pod obrady Sejmu proponowane zmiany zapisów, bo myślę, że będziemy działali tu w jednym zakresie poprawy bezpieczeństwa.

Jeżeli są pytania co do analiz bądź wytłumaczenia pewnych wniosków legislacyjnych ze strony Policji, to jesteśmy oczywiście z panem dyrektorem Biura Ruchu Drogowego do państwa dyspozycji. Bardzo dziękuję za uwagę.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo, panie komendancie, za tę wyczerpującą informację, która nie napawa optymizmem, ale w związku z tym właśnie toczą się prace tych trzech resortów i stąd te bardzo daleko idące propozycje zmian. Nie mam wątpliwości, że będziemy za nimi podnosić rękę, wspierać i być może wnosić jeszcze merytoryczne uwagi. Pan komendant powiedział, że to jest nadal nieakceptowalne dla opinii publicznej – pełna zgoda, ponieważ każdy z nas jako obywatel, jako mieszkaniec swoje poczucie bezpieczeństwa wywodzi najczęściej z pojedynczych, indywidualnych nawet, ale drastycznych zdarzeń, które mogą przytrafić się każdemu z nas jako uczestnikowi ruchu drogowego.

Bardzo dziękuję, otwieram dyskusję. Kto z państwa posłów chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, panie pośle. Pan Łukasz Ściebiorowski.

Poseł Łukasz Ściebiorowski (KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Panowie ministrowie, szanowna Komisjo, komendanci, oczywiście wydaje się, że tego przyzwolenia w społeczeństwie nie ma i ta tolerancja na to, żeby pijani kierowcy jeździli po ulicach, jest bardzo niska. A mimo to od lat, co pokazują statystyki, pojawiają się kierowcy po spożyciu alkoholu, nieprzestrzegający przepisów, powodujący duże zagrożenie, wypadki śmiertelne, w których giną postronne osoby. Oczywiście ważna jest konsekwencja w stosowaniu tych przepisów i budowanie świadomości, już na poziomie rozpoczęcia edukacji, na poziomie szkoły podstawowej, szkoły średniej. Nie mówię już o samych kursach i egzaminach na prawo jazdy, ale na poziomie wieku dziecięcego, nastoletniego, żeby dzieci, młodzież miały tę świadomość, bo jeżeli wtedy się nie nauczymy pewnych zachowań, to później już trudno to osiągnąć. Stąd moje pytanie, czy jest to planowane w porozumieniu z ministerstwem edukacji, żeby takie elementy edukacji wprowadzić? Jak mówię, ważna jest świadomość, brak przyzwolenia, bo jak ktoś

już jest pijany, to myślenie mu się często wyłącza, taka osoba nie zawsze myśli o konsekwencjach niestety i kara go nie odstrasza, ale reakcja otoczenia jest tu bardzo istotna. A to musimy w społeczeństwie budować właśnie poprzez edukację i tu moje pytanie, czy takie elementy są planowane, czy jest gdzieś pole do działania w tym zakresie. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo. Może zrobimy tak, że po trzy pytania i wtedy odpowiedź. Pan poseł Zieliński.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS):

Krótkie pytanie. Kiedy możemy spodziewać się propozycji zmian tych przepisów, projektu ustawy? Zupełnie inaczej bowiem się rozmawia, kiedy ma się przedłożenie sprecyzowanych, nowych przepisów i uzasadnienie. Kierunki zmian zostały tu zarysowane, uzasadnienie w liczbach i procesach zagrożeń bezpieczeństwa, ale właśnie, kiedy możemy spodziewać się już konkretnej pracy nad przepisami?

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Sosnowski, bardzo proszę.

Poseł Zbigniew Sosnowski (PSL-TD):

Pani przewodnicząca, panowie ministrowie, panie komendancie, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, chcę przede wszystkim podziękować za tę szczegółową informację.

Cieszy fakt, że nie jest to tylko informacja do tego, żeby ją wysłuchać, ale staje się ona przyczynkiem do poważnej dyskusji nad zmianami prawnymi. To jest najważniejsze, co dotyczy dzisiejszego posiedzenia Komisji, bo naszym celem, naszym zadaniem jest stworzenie prawa, które sprawi, że doprowadzimy do tego, że nie będzie takich sytuacji, które są aż tak mocno nieakceptowalne w społeczeństwie. Mnie najbardziej cieszy fakt, że te zmiany prawne, które są przygotowywane, nie dotyczą tylko jednej płaszczyzny, ale wielu płaszczyzn. Pan komendant i panowie ministrowie zwrócili uwagę na istotne problemy na wielu płaszczyznach, co jest bardzo ważne, i wierzę głęboko w to, że jeśli te nowe rozwiązania prawne się pojawią, to znajdą uznanie i poparcie nas wszystkich, bez względu na barwy polityczne. Naszym celem jest bowiem doprowadzenie do tego, aby tych ofiar było jak najmniej. Oczywiście marzeniem jest, aby było zero, ale to jest niemożliwe, natomiast jestem głęboko przekonany, że działania, o których dzisiaj słyszę, doprowadzą do tego, że ofiar śmiertelnych na drogach będzie znacznie mniej. I dziękuję przede wszystkim za to wielopłaszczyznowe spojrzenie na sprawę.

Słuszne jest też pytanie pana ministra Zielińskiego, kiedy możemy się spodziewać projektu ustawy, bo rzeczywiście problem jest na tyle istotny, że te zmiany powinny być realizowane jak najszybciej.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Łącki, proszę.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Pani przewodnicząca, panowie ministrowie, szanowni posłowie i posłanki, oczywiście przyłączam się do podziękowań pana wiceprzewodniczącego, ale chciałem też zadać jedno pytanie.

Staropolska maksyma mówi: czym skorupka za młodu nasiąknie, tym na starość trąci. Ja już mam tyle lat, że pamiętam czasy, kiedy w szkole podstawowej musiałem przejść kurs – tak to się nazywało – na kartę rowerową i w tej szkole podstawowej tę kartę rowerową otrzymałem. Ona oczywiście nie była żadnym dokumentem, ale dla dziecka to było ważne, bo dostało kartę rowerową i mogło dzięki temu poruszać się rowerem po ulicach. Dlatego myślę, że należy wrócić do nauki w szkołach, bo to jest podstawa. Jeśli my dzieci od młodości, od maleńkości zaczniemy uczyć, że trzeba jeździć w ten sposób, trzeba się tak zachowywać na drodze, że nie wolno tego, nie wolno tamtego, to będzie bezpieczniej na drogach. Mało tego, ja jestem zwolennikiem zaostrzenia kar jeszcze bardziej. Proszę zauważyć, jak się zachowują polscy kierowcy, choć oczywiście są skrajne przypadki, tak jak ostatnio ten straszny karambol, ale jak się zachowują polscy kierowcy wyjeżdżający za granicę? Jeżdżą zgodnie z przepisami, boją się kar, które są w tych krajach, tego się

obawiają, więc może jednak pomyślmy o tym, żeby przynajmniej dla recydywistów te kary zaostrzyć jeszcze bardziej. To są dwa moje wnioski z tej dzisiejszej dyskusji.

Oczywiście przyłączam się do pytania pana ministra o to, kiedy możemy się spodziewać projektu tej ustawy, bo to jest naprawdę ważne. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo. Edukacja, o której pan poseł wspomniał, jest niezwykle istotna. Ja też w tym duchu mam taką konkluzję, że wyższe kary i nieuchronność ich egzekwowania na pewno wpłynie na to, że „edukacja domowa" będzie następowała, bo to rodzice-kierowcy, zdając sobie sprawę z tego, jak to wygląda, będą w domach o tym mówili i myślę, że nowe pokolenia będą w tym duchu dorastały. Jeszcze taki niuans do pana ministra Bukowca: czy dobrze usłyszałam, że pan, mówiąc o odrębnej kategorii, która będzie dotyczyła rażących przekroczeń prędkości, powiedział o 100 km na drodze ekspresowej?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

To dotyczyło 17-latków.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

A tak, OK, moja czujność mnie zawiodła. Dziękuję bardzo. Jeszcze pan poseł Sosnowski.

Poseł Zbigniew Sosnowski (PSL-TD):

Bardzo króciutkie pytanie, bo rzeczywiście jest mowa o przekroczeniu prędkości o 50 km na drogach jednojezdniowych. Pytanie, czy planuje się także ograniczenie tej prędkości na autostradach? Czy ktoś nad tym dyskutuje? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MS Arkadiusz Myrcha:

Ja mam najkrótszą odpowiedź. Chodzi o zmiany w Kodeksie karnym, które zostały przygotowane, i mam nadzieję, że jeszcze w tym miesiącu uzyskamy wpis do wykazu prac rządowych i zostanie uruchomiona procedura. Z takim wnioskiem wystąpiliśmy do przewodniczącego zespołu.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo. Teraz pan minister Bukowiec, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak, jeśli można, to rzeczywiście o 11.00 musimy być z panem ministrem Myrchą na posiedzeniu Stałego Komitetu Rady Ministrów, więc jeśli państwo pozwolicie, opuszczę państwa. Ale jest pani dyrektor Renata Rychter, która odpowie na wszystkie pytania dodatkowe.

Co do warstwy edukacyjnej. Proszę państwa, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego od lat realizuje wiele programów, które mają aspekt edukacyjny. To są zarówno turnieje wiedzy o bezpieczeństwie ruchu drogowego organizowane w szkołach, organizowane cyklicznie i etapowo, od tych najmłodszych i najmniejszych ośrodków również. Te turnieje wiedzy są kontynuowane, są również kampanie społeczne, które są dedykowane szczególnie ludziom młodym. Była zorganizowana kampania społeczna „Zdaj test z odpowiedzialności", a w tej chwili przygotowujemy się do kampanii medialnej, bo odpowiadając na pytanie pana posła Łąckiego, młodzi ludzie teraz poza tym, że wiedzę zdobywają w szkole, to dużą wiedzę zdobywają ze środków społecznego przekazu, z social mediów i dlatego chcemy w tym momencie skierować akcję związaną z ograniczeniem prędkości do social mediów, z udziałem znanych twarzy, tak żeby był to odpowiedni przekaz do ludzi młodych, żeby ludzie młodzi zakodowali sobie jakoś te sprawy związane z niebezpieczeństwem przekraczania prędkości. W tym właśnie zakresie bezpieczeństwa i przekraczania prędkości są proponowane i przygotowywane przez nas zmiany związane z ustawą o fotoradarach. Chcemy zaproponować zmianę trybu na administracyjny, jeśli chodzi o ściągalność kar w przypadku naruszeń prędkości. Obecnie obowiązujące przepisy powodują, że Inspekcja Transportu Drogowego ma potężny problem z identyfikacją sprawców, a to na nich tak naprawdę ciąży kwestia udowodnienia przekroczenia przepisów.

Będziemy więc państwu w najbliższym czasie przedstawiać takie propozycje, które mają usprawnić system ściągalności.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Przepraszam, że wejdę w słowo. W trybie administracyjnym, ale jakie podmioty będą się tym zajmowały?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Zmieni się tryb. Na właścicielu pojazdu, samochodu, który przekroczył przepisy, będzie ciążyć odpowiedzialność związana z tym. Będzie musiał wskazać kierowcę i na nim będzie spoczywać odpowiedzialność, jeżeli tego sprawcy zdarzenia nie wskaże. Wtedy on będzie ponosił odpowiedzialność…

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

A podmiot właściwy do postępowania?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dalej to będzie prowadzone przez ITD, tylko inspekcja dostanie narzędzia, żeby skuteczniej to realizować. Jedynie w zarysie mówię o tym, co przed nami, ale myślę, że te przepisy również poprawią kwestię bezpieczeństwa, jeśli chodzi o przekraczanie prędkości.

I na koniec, odpowiadając panu przewodniczącemu na pytanie, czy analizowaliśmy… Analizowaliśmy wspólnie, w gronie trzech ministerstw, czy przepisy związane z przekroczeniem prędkości przenieść na inne kategorie dróg i doszliśmy do wniosku, że najbardziej niebezpieczne są właśnie drogi poza terenem zabudowanym, drogi jednojezdniowe, dwukierunkowe. Jednak na drogach ekspresowych, na autostradach poziom bezpieczeństwa jest dużo, dużo wyższy. Na drogach niższej kategorii mamy do czynienia z innymi użytkownikami dróg – to są piesi, rowerzyści, więc tutaj niebezpieczeństwo jest największe. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo. Pan minister Mroczek jeszcze, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MSWiA Czesław Mroczek:

Panie przewodnicząca, szanowni państwo, jeżeli chodzi o samo wprowadzenie zmian, to po pierwsze, mamy do czynienia z szerokim zakresem zmian, które odnoszą się do wszystkich największych zagrożeń dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. Usuwamy luki prawne, penalizujemy zachowania, które do tej pory nie były objęte normą prawną i sankcją, a jednocześnie podwyższamy sankcje karne tam, gdzie dotychczasowe przepisy były nieskuteczne. Ponadto, jak wskazał pan komendant Kuster, zwiększamy liczbę kontroli wykonywanych przez Policję i będziemy też jeszcze bardziej śmiało niż do tej pory korzystać z nowoczesnych technologii, wspierających pracę Policji. Jestem przekonany, że jest to bardzo istotne działanie – cały pakiet zmian na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym – i w perspektywie kilku miesięcy będziecie państwo już debatować nad projektem. Proces rządowy zostanie uruchomiony już w najbliższych dniach, więc jeżeli on się zakończy, to za chwilę, na początku roku będziecie już państwo nad tym debatować.

Jeżeli chodzi o kwestie edukacyjne, to one są analizowane wielonurtowo, zaczynając od Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która realizuje projekty poprzez ministerstwo edukacji w programach szkolnych. My mamy w MSWiA programy adresowane do organów samorządu terytorialnego, organizacji pozarządowych, w tym program realizowany od wielu lat „Razem bezpieczniej", który obejmuje tematykę bezpieczeństwa ruchu drogowego i edukacyjną. Również od wielu, wielu lat swoje zadania w tym zakresie realizuje Policja. Doceniamy działania w tym zakresie, edukacja jest tu profilaktyką i w związku z tym, oprócz zmian przepisów, o których mówimy, te działania edukacyjne są niezwykle ważne i będziemy je intensyfikować. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, dziękuję.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś jeszcze z państwa posłów chciałby zabrać głos? Pan poseł Zieliński, proszę.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS):

Może jeszcze jedna refleksja na tym etapie, bo oczywiście będziemy nad tym się zastanawiali, kiedy będzie przedłożenie rządowe, projekt ustawy. Ale w kontekście tego, co powiedział pan przewodniczący Sosnowski i w kontekście odpowiedzi dotyczących ewentualnych cięższych sankcji za przekroczenie o odpowiednią wielkość prędkości na odpowiednich kategoriach dróg, warto chyba się nad tym zastanowić.

Dane statystyczne wskazują bowiem – chyba jest tak i teraz, i tak było przynajmniej przez parę lat, jak to głębiej analizowałem, zresztą panowie to potwierdziliście – że im wyższa jakość, wyższa kategoria drogi, tym mniej wypadków. Więcej wypadków jest na drogach niższych kategorii, na drogach jednojezdniowych przede wszystkim i jest to punktem wyjścia do tego, żeby ocenić, jakie sankcje, groźne dla prowadzących pojazdy, związane z zakazem prowadzenia, odebraniem prawa jazdy, mogłyby obowiązywać. Trzeba chyba przeanalizować dokładniej skutki i dobrze by było, żebyśmy kiedyś o tym porozmawiali, może właśnie przy projekcie ustawy, o wielostronnych skutkach wprowadzenia zakazu przekroczenia prędkości w terenie zabudowanym, bo to powinien być punkt wyjścia – jak to wpłynęło nie tylko na wypadki, ale także choćby na płynność ruchu, bo to też ma znaczenie.

Ja niczego nie sugeruję, tylko myślę, że warto pod różnymi kątami to przeanalizować, żeby w sposób odpowiedzialny zaproponować te sankcje na drogach dwujezdniowych, ekspresowych i autostradach, ale także na drogach jednojezdniowych poza terenem zabudowanym, o ile to przekroczenie powinno przynosić tak poważne sankcje, grożące utratą prawa do kierowania pojazdami. To chyba dość ważny społecznie aspekt, związany także ze sprawnością poruszania się po drogach, ale oczywiście pierwszym priorytetem, o który musimy zadbać, jest bezpieczeństwo.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, nie widzę więcej zgłoszeń, w związku z czym jeszcze raz bardzo dziękuję panom ministrom z trzech resortów, panu komendantowi za przedstawione informacje. Myślę, że będę wyrazicielką całej Komisji, że jesteśmy gotowi do pracy i z całą pewnością dla nas też ten temat będzie priorytetem.

Bardzo dziękuję, zamykam posiedzenie Komisji.