

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Administracji
i Spraw
Wewnętrznych**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
ROZWOJU I PROMOCJI OCHOTNICZYCH
STRAŻY POŻARNYCH
(NR 22)
z dnia 19 grudnia 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych – podkomisji stałej do spraw rozwoju i promocji Ochotniczych Straży Pożarnych (nr 22)

19 grudnia 2025 r.

Podkomisja stała do spraw rozwoju i promocji Ochotniczych Straży Pożarnych, obradująca pod przewodnictwem posła **Bartosza Romowicza (Polska2050)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 1939).

W posiedzeniu udział wzięli: **Michał Pawłowski** dyrektor Departamentu Ochrony Ludności i Zarządzania Kryzysowego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikiem, **Anna Kowalczyk** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikiem, st. bryg. **Marceli Sobol** zastępca dyrektora Biura Edukacji Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej, **Marcin Fleischer** wiceprzewodniczący Komisji do spraw Działalności Ratowniczej i Humanitarnej Związku Ochotniczych Straży Pożarnych Rzeczypospolitej Polskiej wraz ze współpracownikiem oraz **Mateusz Jabłoński** ekspert Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Gabriela Borowa**, **Igor Amarowicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Wojciech Paluch** i **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł **Bartosz Romowicz (Polska2050)**:

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie.

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw rozwoju i promocji Ochotniczych Straży Pożarnych.

W porządku dziennym mamy rozpatrzenie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami.

Witam serdecznie naszych gości. Witam panią Annę Kowalczyk, zastępcę dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury wraz z panem Michałem Kozłowskim, głównym specjalistą w tym departamencie. Witam serdecznie pana Romana Jaworskiego, naczelnika w Departamencie Ochrony Ludności i Zarządzania Kryzysowego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz pana Michała Pawłowskiego, dyrektora Departamentu Ochrony Ludności i Zarządzania Kryzysowego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Witam serdecznie starszego brygadiera, zastępcę dyrektora Biura Edukacji w Komendzie Głównej PSP pana Marcelego Sobola. Witam serdecznie przedstawicieli Zarządu Głównego Związku OSP – panią Annę Wesołowską oraz pana Marcina Fleischera. Witam serdecznie pana Mateusza Jabłońskiego, eksperta Związku Powiatów Polskich. Witam państwa legislatorów i panów parlamentarzystów.

Komisja Administracji i Spraw Wewnętrznych na posiedzeniu w środę zdecydowała o odesłaniu druku 1939 do rozpatrzenia przez podkomisję do spraw rozwoju i promocji Ochotniczych Straży Pożarnych po zakończeniu pierwszego czytania. W związku z tym przechodzimy do rozpatrzenia szczegółowego projektu ustawy. Będziemy rozpatrywać te zmiany artykułami, a następnie zmianami. W związku z tym przechodzę do szczegółowego rozpatrzenia. Gdyby ktoś z państwa chciał na etapie poszczególnych zmian wniesć poprawki, to bardzo proszę o zabranie głosu.

Jednocześnie informuję, że w uzgodnieniu z Ministerstwem Infrastruktury oraz naszymi legislatorami podpisałem poprawki, które macie państwo do dyspozycji w sekretariacie

Komisji i o których uzasadnienie i wykazanie związku z ustawą będę prosił panią dyrektor Annę Kowalczyk.

Przechodzimy do rozpatrzenia tytułu ustawy. Czy do tytułu ustawy ktoś z państwa wnosi uwagi? Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Wojciech Paluch:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, drobna kwestia. Ewentualne przyjęcie poprawek, które dzisiaj będą zgłoszone, determinuje w konsekwencji, na końcu, zmianę tytułu, która będzie poszerzona o inne ustawy, które ewentualnie dodawalibyśmy do projektu ustawy.

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Jeżeli nie zobaczę sprzeciwu, to stwierdzę, że taka poprawka w tytule projektu będzie mogła być wniesiona. Nie widzę.

Przechodzimy dalej, przechodzimy do rozpatrzenia art. 1, do zmiany nr 1. Czy do art. 1, zmiany nr 1 ktoś z państwa? Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Wojciech Paluch:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, mamy tylko jedno pytanie. Chcieliśmy dopytać i ewentualnie poznać odpowiedź na kwestię związaną z dodawanymi nowymi pojazdami, które tutaj zostały enumeratywnie wymienione – czterokołowiec, czterokołowiec lekki lub ciągnik rolniczy. Pojazdy te z natury nie są konstruowane do działań ratowniczych, jednak należy wskazać, że chodzi tutaj o pojazdy specjalne lub pojazdy używane pomocniczo przez OSP, np. transportowce. W przeciwnym razie istnieje ryzyko, że również zwykłe pojazdy rolnicze zostaną objęte przepisami o pojazdach uprzywilejowanych. I chcielibyśmy poznać, jak w rzeczywistości dotychczas te quady są rejestrowane.

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

To ja zacznę, a potem poproszę przedstawicieli Zarządu Głównego ZOSPRP o dalsze uzupełnienie. Sytuacja wygląda dzisiaj w ten sposób, że quady rejestrowane są w różnych częściach Polski, w różnych starostwach w różny sposób. Niektórzy starostowie rejestrują je jako czterokołowce, niektórzy jako czterokołowce lekkie, a jeszcze inni jako ciągniki rolnicze. Wszystko zależy od tego, jaką homologację daje producent. W związku z tym, żeby zabezpieczyć zbyt duże poszerzenie katalogu do rejestracji tych pojazdów jako pojazdy specjalne, to również w późniejszych przepisach mamy odniesienie, że minister spraw wewnętrznych i administracji w porozumieniu z ministrem transportu określi warunki, jakie musi spełnić ten pojazd, aby stał się pojazdem specjalnym. Więc to nie wymknie się spod kontroli.

Natomiast wiemy, i tutaj jest też sugestia Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej, żeby skreślić czterokołowce i czterokołowce lekkie. Będziemy o tym jeszcze rozmawiać przed posiedzeniem Komisji, gdzie zakończymy pierwsze czytanie. Natomiast mimo wszystko optowałbym za pozostawieniem czterokołowców i czterokołowców lekkich, żeby było jasno powiedziane, bez pola do interpretacji, że czterokołowiec, który jest quadem i który jest w pododdziale ratowniczym, który spełnia wymogi przyszłego rozporządzenia, był pojazdem specjalnym.

Nie wiem, czy Zarząd Główny ZOSPRP chciałby jeszcze coś na ten temat dopowiedzieć? Bardzo proszę, pan Marcin Fleischer.

Wiceprzewodniczący Komisji do spraw Działalności Ratowniczej i Humanitarnej Związku Ochotniczych Straży Pożarnych Rzeczypospolitej Polskiej Marcin Fleischer:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, jeśli chodzi o czterokołowce używane do działań w ochotniczych strażach pożarnych, to rzeczywiście te czterokołowce są wykorzystywane do działań ratowniczo-gaśniczych, m.in. do transportu osób poszkodowanych (quad z wykorzystaniem przyczepki) szczególnie podczas akcji poszukiwawczo-ratowniczych. Również coraz częściej na tych czterokołowcach są montowane agregaty gaśnicze i te czterokołowce są bardzo fajnie, kolokwialnie mówiąc, wykorzystywane do działań gaśniczych, szczególnie na terenach leśnych – tam, gdzie ciężki czy średni samochód ratowniczo-gaśniczy nie przejedzie. Tak że w opinii Związku Ochotniczych Straży Pożarnych Rzeczypospolitej Polskiej zasadne jest, aby czterokołowce wykorzystywane przez ochotnicze straże pożarne posiadały status pojazdu specjalnego, pojazdu uprzywilejowanego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

Dziękuję bardzo, dopowiem tylko jeszcze jedną rzecz. Te przepisy mają rozwiązać taki problem, który zdarza się praktycznie bardzo często. Jeżeli do akcji wyjeżdża wprowadzony do pododziału bojowego quad i przejeżdża przez drogę publiczną, korzystając z sygnałów uprzywilejowanych – dźwiękowych i świetlnych, to w obecnym kształcie przepisów na drodze publicznej łamie przepisy ustawy. Chodzi o to, żeby tę fikcję prawną usunąć i to ujednolicić. Bo o ile korzystanie z dróg wewnętrznych czy jazda po gruntach prywatnych, czy po gruntach Skarbu Państwa, chociażby Lasów Państwowych, z użyciem sygnałów świetlnych i dźwiękowych dzisiaj są zgodne z przepisami prawa, o tyle korzystanie z drogi publicznej – a wiemy, że często nie da się wyjechać z remizy, nie wjeżdżając na drogę publiczną – bez używania sygnałów świetlnych i dźwiękowych, czyli jako pojazd uprzywilejowany, wiąże się po prostu ze złamaniem przepisów prawa. Stąd jest ta zmiana.

Bardzo proszę, pan Marceli Sobol, zastępca dyrektora Biura Edukacji w Komendzie Głównej PSP.

Zastępca dyrektora Biura Edukacji Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej st. bryg. Marceli Sobol:

Chciałem tylko dodać, że niewątpliwie te pojazdy są wykorzystywane nie tylko przez ochotnicze straże pożarne, ale również przez Państwową Straż Pożarną. I to, co usłyszeliśmy od kolegi druha z OSP, jak najbardziej przyznaje rację. Jedyne co, to mamy wątpliwość – konsultowaliśmy to też z Biurem Ruchu Drogowego KG Policji – co do tego, że definicyjnie w ustawie czterokołowce i czterokołowce lekkie w tej chwili są dopuszczone, ponieważ spełniają one wymóg definicyjny pojazdu samochodowego. Tak że my uznajemy, że wystarczy dodać ciągniki rolnicze, które faktycznie zostały pominięte. Natomiast czterokołowiec i czterokołowiec lekki jest niewątpliwie pojazdem samochodowym. Przy czym jeszcze czterokołowiec lekki jest niewątpliwie w innym miejscu wymieniony jako pojazd. Tak że definicyjnie naszym zdaniem mogłoby to wprowadzić niepotrzebne zamieszanie, bo dwa razy mielibyśmy określenie tychże czterokołowców – raz byłyby jako pojazdy samochodowe, a w innym miejscu byłyby wymienione osobno jako osobna kategoria. Żeby nie rodziło to później kolejnych konsekwencji, stoimy na stanowisku, że należałoby jednak pozostawić tam tylko ciągnik rolniczy, który faktycznie w domyśle... U podstaw leżało to, że niekiedy te czterokołowce są tak rejestrowane, bo mają taką homologację, a nie chodziło li tylko o ciągniki rolnicze jako takie, jak nam się kojarzą właśnie kolokwialnie. Tak że to taka nasza uwaga.

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze zanim oddam głos pani dyrektor, to idealnym rozwiązaniem byłoby zdefiniowanie quada w ustawie i wprowadzenie takiej definicji i rejestracji pojazdu typu quad w tej nazwie, w której jest używany. Natomiast taka zmiana byłaby wg mnie już zbyt skomplikowana, żeby zajmować się tym w projekcie poselskim.

Bardzo proszę panią dyrektor.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Anna Kowalczyk:

Anna Kowalczyk, zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury. Całkowicie przychylam się do tych wszystkich uwag, które w tym momencie zostały zgłoszone. To prawda, że pojazd samochodowy już w tym momencie obejmuje również quady i quady lekkie. Natomiast mając na uwadze specyfikę i praktykę starostw, chcielibyśmy przyrzeć się tej sytuacji i tym rozwiązaniom. Dlatego że quady, które są rejestrowane jako ciągniki rolnicze, tak naprawdę, to też często są po prostu quady, które mają inną homologację.

Natomiast byłabym wdzięczna, gdybyśmy jeszcze mogli do posiedzenia Komisji pochylić się w resorcie infrastruktury nad tym rozwiązaniem praktycznym i spróbować zaproponować takie rozwiązanie, które nie będzie budziło żadnych wątpliwości i spojrzeć też na praktykę starostw stosowania i rejestrowania tych pojazdów.

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Mam prośbę do państwa, zarówno do pani dyrektor Anny Kowalczyk z Ministerstwa Infrastruktury, jak i do pana st. bryg. Marcellego Sobola, ale także do przedstawicieli Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, żebyśmy mieli albo jasną interpretację KG Policji, że quad, który jest zarejestrowany jako czterokołowiec albo czterokołowiec lekki może poruszać się po drodze publicznej jako pojazd uprzywilejowany i z tego tytułu żaden kierowca tego quada nie będzie miał, mówiąc kolokwialnie, nieprzyjemności. Albo z drugiej strony: jeżeli nie mamy takiej interpretacji pisemnej, to żebyśmy takie przepisy wprowadzili do ustawy, żeby to ujednolicić. Bardzo więc proszę, żeby to stanowisko do posiedzenia Komisji ustalić.

Czy do tej zmiany jeszcze? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana została rozpatrzona.

Przechodzimy do zmiany nr 2. Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Wojciech Paluch:

Panie przewodniczący mamy tutaj najpierw jedną kwestię. Z uwagi na to, że dodawany w art. 6 ust. 3aa jest dosyć rozbudowany, proponujemy – zgodnie z dotychczasową praktyką art. 6 – rozbić to na dwa ustępy i w pierwszym ustępie, oznaczonym jako 3aa, byłaby kwestia związana właśnie z osobami, o których mowa w ust. 1 pkt 10, które mogą wydawać te polecenia, a w ust. 3ab byłaby omówiona kwestia obowiązku ukończenia szkolenia. To jest zwykła technika, wydaje nam się, że po prostu fajnie będzie to skorelowane z dotychczasowym brzmieniem art. 6.

Proponujemy tu jeszcze drobną korektę redakcyjną, aby sformułowanie „członek ochotniczej straży pożarnej poza czynnościami określonymi w ust. 1 pkt 10 może” zastąpić sformulowaniem, o którym już wspomniałem: „osoby, o których mowa w ust. 1 pkt 10 mogą”. To niczego nie zmienia, to się wstrzeliwuje, jest jakby pewną konsekwencją używania terminologii, jaka jest zastana w tym przepisie ustawy.

Natomiast jeśli chodzi o kolejny dodawany ustęp, oznaczony byłby jako ust. 3ab, proponujemy, aby rozpoczynał się od sformułowania „obowiązek ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 3aa,” i dalej oczywiście bez zmian. To są stricte redakcyjne zmiany, naszym zdaniem bardziej czytelna redakcja tych dodawanych ustępów. To jest jedna kwestia.

Mamy też jedno pytanie, już natury quazi-merytorycznej, ponieważ – niech państwo zwrócą uwagę – przy wykonywaniu zadań ochotniczej straży pożarnej odsyłamy do art. 3 ustawy o ochotniczych strażach pożarnych. Niemniej jednak pragniemy zwrócić uwagę, że ten przepis obejmuje wiele zadań niewiązanych się z ruchem drogowym, np. działania edukacyjne czy współpraca międzynarodowa. Czy nie należy więc doprecyzować, że uprawnienie to dotyczy tylko i wyłącznie działań ratowniczych lub zabezpieczających w ruchu drogowym? To jest jedynie tylko taka sugestia co do kwestii doprecyzowania.

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

Dziękuję bardzo, panie mecenasie. Intencją projektodawcy jest to, aby był to cały katalog określony w art. 3, także poza działaniami ratowniczo-gaśniczymi. Bo dziś w działaniach ratowniczo-gaśniczych mogą, natomiast chcemy, żeby to było także poza działaniami ratowniczo-gaśniczym, jak chociażby szeroko pojęta działalność edukacyjna i kulturalna, bo to też się odbywa.

Natomiast na prośbę Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej do kolejnego posiedzenia Komisji doprecyzujemy nazewnictwo tak, żeby używać już tego, które jest, czyli zamiast „członek ochotniczej straży pożarnej” będziemy mieli „strażak ratownik OSP” i będziemy mieli też tam dopisane „strażak Państwowej Straży Pożarnej”. Ale to też na posiedzenie Komisji. Poproszę też Komendę Główną PSP, żeby z panią dyrektor w Ministerstwie Infrastruktury przygotować wspólnie treść tej poprawki, którą wniesiemy i będzie to jasno doprecyzowane. Czyli rozszerzymy ten katalog także dla strażaków Państwowej Straży Pożarnej, że poza działaniami ratowniczymi będą mogli... Bo wg mnie zasadna jest uwaga komendanta głównego Państwowej Straży Pożarnej, że skoro strażacy ochotnicy będą mieli upoważnienie do wydawania poleceń i sygnałów uczestnikom ruchu poza działaniami ratowniczymi, to żeby też takie uprawnienia miał strażak Państwowej Straży Pożarnej. Nie byłoby dobrze, gdyby strażak OSP miał szersze uprawnienia niż strażak Państwowej Straży Pożarnej.

Bardzo proszę, pan Marcin Fleischer.

Wiceprzewodniczący komisji ZOSPRP Marcin Fleischer:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, Związek Ochotniczych Straży Pożarnych Rzeczypospolitej Polskiej stoi na stanowisku, aby w tym artykule nie pominąć członków

ochotniczych straży pożarnych i dać te uprawnienia nie tylko i wyłącznie strażakom ratownikom. Zadania dotyczące kierowania ruchem mogliby również realizować członkowie ochotniczych straży pożarnych, którzy nie są strażakami ratownikami, ponieważ oni również mogą realizować te zadania, chociażby w ramach ochrony ludności, obrony cywilnej, gdzie m.in. zadaniem podmiotów ochrony ludności jest utrzymanie porządku i bezpieczeństwa. Członkowie ochotniczych straży pożarnych mogą również wspierać samorządy lokalne, samorządy gminne, właśnie m.in. w działaniach kulturalnych samorządu poprzez to, że przechodząc szkolenie w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego, mogą wspierać samorząd gminny właśnie w kierowaniu ruchem podczas działalności na jego rzecz. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Panie mecenasie, bardzo proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Rozumiemy, panie przewodniczący, że po pierwsze, możemy rozbić to na dwa ustępy – będzie to bardziej czytelne i jasne?

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

Tak, jak widzę, nie ma sprzeciwu, wobec tego.

Legislator Wojciech Paluch:

I w kontekście członka ochotniczej straży pożarnej – to jest ta osoba z pkt 10. Ale z pkt 9 to właśnie jest członek PSP i on później zostanie ewentualnie wygenerowany czy w kooperacji ze stroną rządową będą przygotowane stosowne propozycje poprawek, które będą ujmować akurat te dwie osoby?

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

Tak. Intencją projektodawców było to, aby uwzględnieni byli wszyscy strażacy OSP. Ale także nikt nie eliminuje strażaków PSP z tego, żeby to była cała grupa, która jest do tego upoważniona. Tym bardziej że wprowadzamy ten bezpiecznik w postaci szkolenia organizowanego przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego.

Jeżeli nie zobaczę sprzeciwu, to stwierdzę, że zmiana w tym kształcie została rozpatrzona. Dziękuję.

Przechodzę dalej. Zmiana nr 3. Do zmiany nr 3 – bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Zwracamy uwagę, że zmiana nr 3 jest powiązana ze zmianą nr 1. Tak że w tym wypadku pozostawimy to bez zmian. A rozumiem, że już na Komisji będzie wypracowany cały tekst zmiany nr 1 i również zmiany nr 3?

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

Tak, potwierdzam, panie mecenasie.

Jeżeli nie zobaczę sprzeciwu, to stwierdzam, że zmiana została rozpatrzona. Zmiana nr 4. Stwierdzam, że zmiana została rozpatrzona. Stwierdzam, że art. 1 został rozpatrzony.

Przechodzimy do rozpatrzenia art. 2, do zmiany nr 1. Tu mamy poprawkę.

Bardzo proszę panią dyrektorkę Annę Kowalczyk.

Zastępca dyrektora departamentu MI Anna Kowalczyk:

Bardzo dziękuję.

Zmiana nr 1... Rozumiem, że po kolei zmianami, czy mogę omówić całą poprawkę?

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

Zmianami, tak? Całość?

Legislator Wojciech Paluch:

Całość.

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

To bardzo proszę o omówienie całości.

Zastępca dyrektora departamentu MI Anna Kowalczyk:

Dziękuję pięknie.

Przede wszystkim więc ta poprawka ma na celu doprecyzowanie już w tym momencie przepisów, które zostały przyjęte i oczekują na wejście w życie, obniżających również wiek młodych kierowców. W sytuacji, kiedy zaczęliśmy tak naprawdę przygotowywać się do stosowania tych przepisów, generowania wszystkich profili, okazało się, że pewne kwestie wymagają doprecyzowania. I bardzo dziękuję Komisji za pochylenie się nad sygnalizowanymi przez nas wątpliwościami, które wymagają doprecyzowania.

W pkt 1 poprawka nr 1 ma na celu doprecyzowanie brzmienia przepisów dotyczących generowania tymczasowego prawa jazdy. Czyli osoba, która zda egzamin na prawo jazdy kategorii od A do B i T, od razu może otrzymać prawo jazdy w mObywatelu i po prostu z niego korzystać. Natomiast w związku z obniżeniem wieku – co nastąpi w marcu, kiedy do egzaminu na kategorię B będą mogli podejść siedemnastolatki – niezbędne jest, żeby wskazać, że ten wiek musi być nie niższy... Że wygenerowanie tego profilu musi być również uzależnione od wieku. I to jest poprawka nr 1 w zakresie pkt 1. W art. 5b dodaje się również elementy, które wskazują, że wygenerowanie jest związane bezpośrednio z wiekiem i ten młody człowiek, który może miesiąc wcześniej przystąpić do egzaminu, będzie mógł posługiwać się swoimi uprawnieniami oczywiście po osiągnięciu tego wieku.

Gwoli wyjaśnienia dodam tylko, że ten młody kierowca będzie musiał przez pierwszy okres, przez pierwsze pół roku prowadzić pojazd tylko i wyłącznie z osobą doświadczoną na przednim siedzeniu, która będzie jego kierowcą mentorem i będzie go wspierać w tych pierwszych szlifach na drodze.

W zakresie pkt 2 celem poprawki jest jednoznaczne doprecyzowanie, że osoba ubiegająca się o wymianę ważnego prawa jazdy wydanego za granicą, które nie jest zgodne z konwencją, musi zdać egzamin teoretyczny, który jest wymagany do wymiany tego prawa jazdy, ale nie jest do tego wymagane orzeczenie lekarskie. Różna jest praktyka w różnych WORD-ach. Więc w celu doprecyzowania i wyjaśnienia – bo wiemy doskonale, że czasem te przepisy muszą być tak doprecyzowane, żeby nie było żadnych wątpliwości – niezbędne jest wskazanie, że wymóg dotyczący przedstawienia orzeczenia lekarskiego dotyczy osób ubiegających się o prawo jazdy, przywrócenie prawa, jak również przedłużenie. Natomiast nie ma takiego obowiązku, jeżeli zdawany jest tylko i wyłącznie egzamin teoretyczny przy wymianie, przypomnę, ważnego prawa jazdy.

Pkt 3 dotyczy kursów reedukacyjnych. Nie ma nigdzie określonych kwestii... Jeśli chodzi o kursy edukacyjne, szczególnie kursy edukacyjne dotyczące problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii, nigdzie nie jest zabronione ani nie jest wskazane czy te kursy mogą odbywać się za pośrednictwem środków transmisji teleinformatycznej, czyli online. Ponieważ oczywiście widzimy tutaj zagrożenie, że takie niedoregulowanie, niedoprecyzowanie tych kwestii może budzić wątpliwości, a absolutnie charakter i cel tego szkolenia jest związany z osobistym uczestnictwem... To są dwa dni i osoba skierowana na taki kurs, która prowadziła pojazd po alkoholu, powinna spędzić je na miejscu w WORD-zie. Wtedy nie będzie żadnych wątpliwości, że uczestniczy, że bierze udział, że jest trzeźwa i że prawidłowo przystąpiła do obowiązku, który został na nią nałożony.

Pkt 4 to jest poprawka, która doprecyzowuje kwestie merytoryczne dotyczące naszego dzisiejszego spotkania, czyli zezwolenie na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi. W tym momencie nie mamy wątpliwości, że jest jedno zezwolenie, które powinno upoważniać do prowadzenia wszystkich pojazdów uprzywilejowanych. Czyli jeżeli starosta wyda takie zezwolenie na prowadzenie pojazdów uprzywilejowanych, to niezależnie od tego, w zakresie jakiej kategorii danego prawa jazdy ten ochotniczy strażak będzie posługiwał się tym zezwoleniem, powinno być wszędzie akceptowane, niezależnie od tego, czy będzie on jednocześnie ratownikiem medycznym, czy będzie jednocześnie funkcjonował w innym OSP. Ponieważ wiemy, że praktyka poszła w innym kierunku – ani zezwolenie, ani funkcjonujące w tym momencie przepisy nie przypisują tych uprawnień do konkretnej sytuacji, w której znajduje się dana osoba. Dlatego potrzebujemy przepisów, które wskażą wprost, że zakres jest określony co do kategorii, że zakres może być określony badaniami lekarskimi, jeżeli chodzi o czas – nie na 5 lat, tylko na krócej, jeżeli z badań lekarskich to wynika. Oczywiście wiadomo, że samo to zezwolenie nie jest ważne, czyli tak naprawdę trzeba również posiadać odpowiednie prawo jazdy, odpowiednie

dokumenty poświadczające wykonywanie tych funkcji, czyli możliwość posługiwania się tym zaświadczeniem do prowadzenia pojazdów uprzywilejowanych w związku z pełnioną funkcją czy zadaniem.

Natomiast nie mamy żadnych wątpliwości, że to zezwolenie... Jeżeli mogę, zdradzę, korzystając z okazji, w którym kierunku będą szły przepisy, które przygotowujemy. Mamy nową dyrektywę, która weszła w życie w grudniu tego roku, chociaż nie jest jeszcze stosowana, dopóki państwa członkowskie nie wdrożą jej, więc to jest świeża, nowa dyrektywa dotycząca praw jazdy. Ta dyrektywa umożliwi osobom, które prowadzą pojazdy uprzywilejowane, takie właśnie jak pojazdy straży, karetki, pojazdy służące tak naprawdę w obronności, służące ratownictwu, wspieraniu we wszystkich akcjach, które wymagają szybkiego działania i wsparcia, żeby mogły być prowadzone na podstawie prawa jazdy kategorii B – pojazdy do 5 t. Natomiast mamy tam dodatkowe warunki, których spełnienie wymaga ukończenia siedmiogodzinnego szkolenia.

Oczywiście wpiszemy te nowe przepisy... Bo będzie nowe prawo jazdy z kodem, które będzie ważne w całej Unii Europejskiej, czyli z tym prawem jazdy będzie można przekroczyć granice i będzie ono również egzekwowane. Natomiast te zmiany, nie ukrywam, przygotowujemy. W tym momencie mamy kilka koncepcji, jak do tego podejść, czy utrzymać te rozwiązania, które są teraz, i dodatkowo wprowadzić prawa jazdy z kodem. Chcielibyśmy dążyć do tego, żeby odejść od fizycznego okazywania tych wszystkich zezwoleń, żeby one były dostępne w mObywatelu, szczególnie jeżeli są wydawane przez starostów i biorąc pod uwagę, że prawo jazdy z kodem samo będzie to poświadczало w sytuacji, kiedy ten pojazd będzie do 5 t.

Wychodząc więc naprzeciw cyfryzacji, elektronizacji, odchodzeniu od papierowych dokumentów, przygotowujemy w resorcie takie rozwiązania, które na przyszłość, mam nadzieję, będą dla państwa dużym wsparciem i pozwolą prowadzić te cięższe pojazdy z kategorią B – to, na co pozwala nam dyrektywa. To będzie szybka legislacja, dlatego że mamy 2 lata na wdrożenie tych przepisów, 2 lata nam już biegają. Wiemy, że proces legislacyjny trwa, więc intensywnie pracujemy nad tymi rozwiązaniami. Natomiast w tym momencie proponujemy doprecyzowanie, żeby nie było żadnych wątpliwości, jak powinno być wystawione to zezwolenie – że jest ważne, że jest akceptowane, że można posługiwać się tylko tym jednym zezwoleniem i nie powinno być żadnych wątpliwości. Więc to jest uzasadnienie tych poprawek do art. 2. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

Dziękuję bardzo za tak obszerne wyjaśnienie. Z punktu widzenia podkomisji cieszą nas dwie rzeczy. Po pierwsze, że ten tonaż zostanie podniesiony do 5 t, bo to uruchomi dość spore pokłady kadrowe, jeśli chodzi o możliwość bycia kierowcą takich pojazdów. I po drugie, że ta kwalifikacja dotycząca zezwolenia będzie w mObywatelu i że będziemy mogli zrezygnować zupełnie z wożenia płachty formatu A4 po to, żeby pokazywać to przy kontroli w ruchu drogowym. Dziękuję bardzo.

Mam pytanie do panów legislatorów. Czy – jak rozumiem – rozpatruję teraz poprawkę i zmiany wg treści poprawek czy wg treści pierwotnego przedłożenia? Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Wojciech Paluch:

Panie przewodniczący, chciałem tylko zasygnalizować, że te propozycje, które przed chwilą zostały omówione i wyartykułowane przez panią dyrektor – poprawka nr 1 oraz poprawka nr 2 i poprawka nr 3 mówiąca o wejściu w życie poszczególnych propozycji zawartych właśnie w art. 2 czy w dodawanym art. 2a – są ze sobą skorelowane. Jeślibyśmy je rozpatrywali, to łącznie, jeślibyśmy je przyjmowali, też łącznie.

Natomiast kolega chciałby jeszcze przedstawić dwie uwagi co do kwestii nowego brzmienia art. 2.

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

Dobrze.

Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Dziękuję, panie przewodniczący. Dwie wątpliwości co do zmiany nr 4 w art. 2. Mamy nowe brzmienie art. 109, dodaje się ust. 2b–2d, natomiast w art. 122 ustawy o kierujących pojazdami w ust. 1 pkt 1 mamy „wojewoda sprawuje nadzór pod względem legalności nad wykonywaniem

przez starostę zadań, o których mowa” i jest wymieniony art. 109 ust. 1–4b. Mamy pytanie, czy te nowe ustępy, 2b–2d, wchodzi w ten zakres? Wydaje się, że tak. Ale chcielibyśmy mieć pewność.

I druga rzecz. Do zmiany nr 4 też do art. 109, tam jest ust. 6, mówiący o tym, że wydanie zezwolenia jest zwolnione z opłaty. Natomiast w ust. 1 tego artykułu mówi się, że starosta za wydanie zezwolenia pobiera opłaty. Wydaje się, że tam trzeba dookreślić, dopisać „z wyjątkiem ust. 6”. Czyli to byłaby nowa zmiana, że owszem, pobiera się opłaty z wyjątkiem ust. 6, a w ust. 6 mamy, że „w przypadku ochotniczych straży pożarnych tej opłaty się nie pobiera”. To jest zmiana redakcyjna, wprowadzimy ją. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Z mojego punktu widzenia, myślę, że obie zmiany, które zaproponowano, są zasadne. Natomiast jeszcze bardzo proszę panią dyrektora, żeby potwierdziła. Potem poproszę przedstawiciela Związku Powiatów Polskich odnośnie do opłaty.

Zastępca dyrektora departamentu MI Anna Kowalczyk:

Bardzo dziękuję.

Istotnie, te zmiany są potrzebne. Oczywiście na Komisję będziemy gotowi z naszym stanowiskiem w tym zakresie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

Czy potrzebujemy zmiany w formie pisemnej, czy możemy uznać, że to są zmiany redakcyjne, panowie mecenasi?

Legislator Wojciech Paluch:

Tych zmian, które kolega wskazał przed chwilą, dokonamy w ramach upoważnienia.

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

Dobrze. Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę przedstawiciela Związku Powiatów Polskich pana Mateusza Jabłońskiego.

Ekspert Związku Powiatów Polskich Mateusz Jabłoński:

Dzień dobry. Dziękuję bardzo.

Szanowna Komisjo, szanowni państwo, my co prawda nasze uwagi już przedkładaliśmy pisemnie, jednakże pozwolę sobie to stanowisko przypomnieć. Tym samym postulujemy skreślenie w art. 2 pkt 3, odnoszącym się do art. 109 ust. 6 ustawy o kierujących pojazdami.

Podkreślenia wymaga przede wszystkim fakt, że te przedmiotowe zezwolenia wydawane są właśnie przez starostę. Środki pochodzące z opłat stanowią dochód powiatu, zaś koszty z tym związane ponoszone są przez gminy. Obecnie wysokość takiej opłaty wynosi 50 zł, co w przypadku jednostkowej opłaty nie jest kwotą wygórowaną. Fundamentalne znaczenie ma jednak fakt, że owa kwota ma charakter ekwiwalentny w stosunku do czynności, które są podejmowane w ramach procedury wydawania zezwolenia, czyli właściwie pokrywa koszty obsługi administracyjnej, weryfikację dokumentów, przygotowanie i wydanie decyzji, prowadzenie rejestrów, obsługę informatyczną, archiwizację i, co najważniejsze, właśnie te wynagrodzenia dla osób, które się tym zajmują.

Naszym zdaniem likwidacja tej opłaty wywoła niewątpliwie pozytywne skutki dla gmin, które dzięki temu zmniejszą swoje koszty, oraz dla województw, które zwiększą swoje dochody wskutek zwiększonego zainteresowania szkoleniami z zakresu kierowania ruchem. Jednak w finalnym rozrachunku stracą jedynie powiaty, które nadal będą zobligowane do realizacji tego zadania, lecz już bez otrzymywania stosownych środków na jego wykonywanie ani bez odpowiedniej rekompensaty w tym zakresie.

Jeszcze raz też podniosę, co już wskazywaliśmy w naszym pisemnym stanowisku, że niezgodne z prawdą jest stwierdzenie projektodawców, iż projekt nie pociąga za sobą obciążenia budżetów jednostek samorządu terytorialnego, gdyż ta zmiana jednoznacznie i ewidentnie godzi w interes powiatów. Wydziały komunikacji utrzymują się przede wszystkim z opłat pobieranych za czynności administracyjne wynikające m.in. właśnie z ustawy o kierujących pojazdami, a tym samym każde zwolnienie z opłat w tym obszarze ogranicza źródła dochodów własnych powiatu i negatywnie wpływa na funkcjonowanie starostw. Finansowanie uzyskiwania zezwoleń zostało przypisane gminom właśnie dlatego, że mają one możliwość sfinansowania

swojego aparatu administracyjnego z wpływów pochodzących z podatków czy opłat lokalnych. Powiaty z kolei takiej możliwości nie mają, gdyż takowych po prostu nie pobierają. Dlatego też przerzucanie zadań z jednostki, która ma możliwość pokrycia tych kosztów na jednostki, które takiej możliwości nie mają, jednoznacznie uderza w gospodarkę finansową powiatów. Tym samym my postulujemy o wykreślenie tej proponowanej zmiany. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Trzy zdania odniesienia. Po pierwsze, sądzę, że żaden powiat nie zatrudnia specjalnie osoby w wydziale komunikacji do rozpatrywania wniosków gmin o wydanie zezwoleń dla kierowców OSP i nie sądzę, że zwolnienie z tej opłaty spowoduje jakiegokolwiek redukcje etatów. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz. Wydaje mi się, że zadania, które realizuje OSP, w znacznej mierze są także realizowane dla wielu powiatów w Polsce, m.in. na drogach powiatowych, przy organizacji zadań szeroko pojętych, edukacyjno-kulturalnych powiatów i myślę że, tutaj jednostki OSP nie patrzą czy funkcjonują w przestrzeni gmina–gmina tylko na danym obszarze.

I po trzecie, weryfikowaliśmy, że ta opłata jest marginalna, jeśli chodzi o całość dochodów powiatu z tego zakresu. W związku z tym znane jest stanowisko Związku Powiatów Polskich, rozumiem, że Związek Powiatów Polskich musi zwrócić na to uwagę – do tego został powołany. Natomiast w ocenie członków podkomisji nie stanowi to zagrożenia dla funkcjonowania i finansów powiatów w Polsce. W związku z tym myślę, że ta poprawka, ta zmiana zostanie utrzymana i nikt nie będzie zgłaszał postulatu, aby to zmieniać.

Chcę jeszcze tylko doprecyzować jedną rzecz, że chodzi o wydanie zezwolenia, ale także kontynuację tych zezwoleń. One także będą zwolnione z tej opłaty 50 zł. Jeżeli więc nie brzmi to w ten sposób, to bardzo proszę panów mecenasów o ewentualne wniesienie tego do uwag redakcyjnych.

Czy do art. 2 w formie przedstawionej przez panią dyrektor z uwagami panów mecenasów, członkowie podkomisji wnoszą uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że art. 2, w całości z poprawkami został rozpatrzony.

Przechodzimy do rozpatrzenia art. 3, który mówi o wejściu w życie. Tutaj mamy poprawkę, która wprowadza różnicowanie terminu wejścia w życie. Zgodnie z tą poprawką... Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Wojciech Paluch:

Panie przewodniczący, te poprawki... Poprawka nr 1 dotyczy nowego brzmienia art. 2, poprawka nr 2 dotyczy dodawanego art. 2a – chodzi o kwestię związaną z korektą ustawy z 17 października. Pani dyrektor w tej chwili będzie chciała ją omówić. I to wszystko jest związane z nowym brzmieniem artykułu o wejściu w życie, który jest w poprawce nr 3.

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

Dobrze. Czyli, jak rozumiem, teraz poproszę o przedstawienie poprawki nr 2.

Zastępca dyrektora departamentu MI Anna Kowalczyk:

Bardzo dziękuję. Poprawka dotycząca art. 2a, czyli poprawka nr 2, zawiera zmiany, które mają charakter redakcyjny i doprecyzowujący przepisy ustawy o kierujących pojazdami, które oczekują na wejście w życie w związku z nowelizacją tej regulacji, która została przyjęta 17 października i została opublikowana 2 grudnia.

W pkt 1 lit. a, c, d oraz pkt 2 i 3 likwiduje się nieprawidłowe odesłania, odesłania najczęściej do pustych przepisów. Natomiast w zakresie pkt 1 lit. b doprecyzowany jest mechanizm naliczania okresu próbnego w przypadku osób, które przed uzyskaniem wymaganego wieku 17 lat uzyskają pozytywny wynik egzaminu państwowego. Przypomnę tylko, że okres próbny to będzie okres dwuletni, któremu każdy kierowca po raz pierwszy uzyskujący prawo jazdy kategorii B będzie podlegał. To będą takie szczególne dla niego warunki. Będzie objęty zerową tolerancją na alkohol i będzie miał też obowiązek ukończenia kursu, jeżeli przekroczy 12 punktów. Czyli będzie miał szkolenie doskonalące jego technikę jazdy, pokazujące zagrożenia w ośrodku doskonalenia techniki jazdy – godzina praktyki. To wszystko służy temu, aby poprawić, aby promować prawidłowe zachowania, aby tych młodych kierowców, którzy w tym momencie zaczynają swoją przygodę z ruchem drogowym, tak naprawdę wesprzeć w nauce i dobrych

nawyków, i korygowania tych wszystkich wątpliwości, które pojawiają się chociażby po przekroczeniu 12 punktów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Czy do treści tej poprawki ktoś z państwa wnosi uwagi? Nie widzę.

To bardzo proszę panią dyrektor o przedstawienie poprawki nr 3.

Zastępca dyrektora departamentu MI Anna Kowalczyk:

Poprawka nr 3 ma charakter wynikowy, dotyczy tylko i wyłącznie okresu wejścia w życie. A te przepisy zostały dokładnie tak podzielone, jak wchodzi w życie rozwiązania przyjęte w ustawie z 17 października, czyli tak naprawdę zostały przypisane, znamy tam już konkretne daty, terminy wejścia w życie, mamy ustawę opublikowaną, mamy datyienne, dlatego te daty zostały wskazane. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Czy panowie mecenasi mają jakieś uwagi do tego? Czyli, jak rozumiem, teraz rozpatrzmy ten artykuł z tymi trzema poprawkami w całości, tak? Dobrze.

Czy do tych artykułów wraz z poprawkami, które przedstawiła pani dyrektor, ktoś z państwa wnosi uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zostały rozpatrzone pozytywnie.

W związku z tym stwierdzam, że wszystkie trzy artykuły wraz z poprawkami zostały rozpatrzone pozytywnie. Jak rozumiem, pozostaje nam wybór posła sprawozdawcy. Proponuję... Tak, bardzo proszę, jeszcze...

Posel Zbigniew Sosnowski (PSL-TD):

Proponuję w imieniu podkomisji, aby posłem sprawozdawcą był pan przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bartosz Romowicz (Polska2050):

Dobrze.

Czy ktoś z panów posłów jest przeciwko temu, abyśmy w całości przyjęli projekt w brzmieniu z poprawkami? Nie widzę. Stwierdzam, że cała treść projektu została rozpatrzona pozytywnie.

Czy ktoś z państwa zgłasza sprzeciw, wobec tego, abym był sprawozdawcą podkomisji? Nie widzę. Stwierdzam, że będę sprawozdawcą podkomisji.

Stwierdzam, że podkomisja rozpatrzyła projekt zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami wraz z przedłożonymi poprawkami i kieruję go na Komisję Administracji i Spraw Wewnętrznych. Tym samym wyczerpaliśmy porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia. Dziękuję bardzo wszystkim za udział i za merytoryczną pracę nad tym projektem.

Zamykam posiedzenie. Życzę państwu miłego dnia.