

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
Infrastruktury**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU DROGOWEGO,
DROGOWNICTWA I BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO
(NR 8)
z dnia 17 października 2024 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego (nr 8)

17 października 2024 r.

Podkomisja stała do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Truskolaskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja w sprawie recydywistów popełniających przestępstwa drogowe i egzekwowania wobec nich kar. Plan prac nad zmianami przepisów w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Czesław Mroczek** sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Arkadiusz Myrcha** sekretarz stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości wraz ze współpracownikami, **Artur Czapiewski** p.o. główny inspektor transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Dziędzina** zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami oraz insp. **Krzysztof Dymura** zastępca dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Sindrewicz** i **Jarosław Żołądź** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł **Krzysztof Truskolaski (KO)**:

Witam panie posłanki i panów posłów, witam zaproszonych gości. Serdecznie witam pana Arkadiusza Myrchę, sekretarza stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości. Witam pana Czesława Mroczka, sekretarza stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji. Witam pana Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Witam serdecznie przedstawicieli Inspektoratu Transportu Drogowego na czele z głównym inspektorem, panem Arturem Czapiewskim. Witam przedstawicieli Policji, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i inne osoby uczestniczące w dzisiejszym posiedzeniu podkomisji.

Wiem, że dużo dzieje się dzisiaj w Sejmie, dlatego od razu przekażę głos państwu ministrom. Zaczniemy, szanowni państwo, od informacji w sprawie recydywistów popełniających przestępstwa drogowe i egzekwowania wobec nich kar oraz planu pracy nad zmianami przepisów w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Na początku poproszę pana ministra Myrchę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości **Arkadiusz Myrcha**:

Szanowny panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni państwo, przede wszystkim dziękujemy za zaproszenie i za to, że możemy w tym gronie spotkać się na posiedzeniu podkomisji.

Nie ukrywam, że w zbliżonym do tego składu gronie w ostatnich tygodniach spotykamy się dość intensywnie i regularnie, bo wspólnie z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji, Komendą Główną Policji, Ministerstwem Infrastruktury, Inspekcją Transportu Drogowego pracujemy nad szerszym ujęciem zmian, które wpłynęłyby na wzrost bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W szczególności nad tymi kwestiami się pochylamy. Każde z nas ma w ramach swoich resortów przygotowane pewne propozycje,

nad którymi w tej chwili pracujemy. Próbowujemy je wzajemnie przeanalizować, dopasować, także uwspólnić legislacyjnie, żebyśmy mogli w ciągu najbliższych kilku dni jako połączone resorty publicznie przedstawić propozycje zmian w tym zakresie.

Nie chciałbym, żebyśmy już dzisiaj mówili o konkretnych rozwiązaniach, które będą proponowane, aczkolwiek bierzemy pod uwagę i analizujemy wszystkie pomysły, które zostały zaproponowane przez członków tego, dość jednak nieformalnego, zespołu międzyresortowego, czy też które pojawiają się w debacie publicznej. Bez akceptacji ze strony właściwych ministrów nie czujemy się jednak upoważnieni, żeby w deklaratoryjny sposób mówić o konkretnym przyjętym bądź konkretnym odrzuconym rozwiązaniu albo o tym, w jaki będzie ono miało kształt i charakter. Zmiany te będą dotyczyły zarówno Kodeksu karnego, Kodeksu wykroczeń i innych przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ze swojej strony, jeżeli pan przewodniczący wyrazi taką wolę, dysponujemy statystykami dotyczącymi samych skazań. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Komenda Główna Policji mają oczywiście inne statystyki w zakresie stwierdzanych naruszeń w przepisach, a Ministerstwo Infrastruktury dysponuje dużo szerszą bazą wiedzy i opinii na temat tego zjawiska, natomiast my możemy wskazać grupę przestępstw, które są zogniskowane wokół sześciu przepisów. To art. 177 § 1 Kodeksu karnego, czyli wypadek komunikacyjny, w wyniku którego ktoś doznał obrażeń ciała określonych w art. 157. Później jest art. 177 § 2, czyli wypadek ze skutkiem śmiertelnym lub z ciężkim uszczerbkiem na zdrowiu, art. 178a § 1, czyli prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka, art. 178a § 4, czyli prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych orzeczonego w związku z zakazem za przestępstwo, art. 178 k.k., który stanowi zbiór okoliczności zaostrzających karalność czynów, o których wspomniałem przed chwilą, i art. 244, który też penalizuje czyny, które są następstwem niewykonywania orzeczeń.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli w dużym ogóle... W perspektywie dekady widoczne są przede wszystkim dwie tendencje. Przede wszystkim spada liczba skazań za poszczególne przestępstwa, i to czasami w granicach 40%, co pokazuje, że spada skala pewnych zjawisk. Równolegle, co również jest dostrzegane, zmienia się struktura stosowanych kar. Widać, że w przypadkach, w których sankcja karna jest faktycznie surowa – mówię tu oczywiście o karze bezwzględnego pozbawienia wolności, czyli bez zawieszenia – widać, że w tym wypadku sądy coraz częściej stosują surowsze kary. Widać, że jest tendencja, żeby wobec sprawców najsurowszych czynów stosować kary bezwzględnego więzienia. Tam, gdzie te czyny są stosunkowo potępiane, gdzie są, powiedzmy, przestępne czyny wagi lżejszej, stosowane są kary samoistnej grzywny czy kary ograniczenia wolności.

Widać więc, że przez ostatnie lata sądy idą za zmianami legislacyjnymi. Bez względu na to, jakie ugrupowanie polityczne brało odpowiedzialność za bezpieczeństwo, kary czy przepisy były zmieniane w duchu zaostrzenia czy zwiększonej restrykcji. Widać, że orzecznictwo postępuje w ślad za tym.

Dla przykładu podam art. 178a § 4, gdzie jeszcze w 2013 r. skazanych mieliśmy ogółem ponad 11 tys., a w 2023 r. jest ich niecałe 6,5 tys., przy czym – to nawet widać na obrazie – w 2023 r. kara pozbawienia wolności stanowiła ledwie około 30%, a w 2023 r. ta kara sięgała już blisko 80%. Widać więc, że tutaj z pewnością nastąpiła zmiana. W tych natomiast sytuacjach, w których mamy do czynienia ze skutkiem śmiertelnym, widać, że surowość kary niezmiennie jest i ta kara pozbawienia wolności jest niezmiennie zasądzana najczęściej.

Panie przewodniczący, może kończąc ten krótki wstęp do dyskusji, powiem, że prace naszego zespołu ukierunkowane są nie tylko na – tak jak to trochę było dotychczas – próbę zaostrzenia samych przepisów w Kodeksie karnym. Pracujemy w tym zespole bardziej kompleksowo, pochylamy się nad zjawiskami, które dzisiaj może jeszcze nie występują, nie są penalizowane w kodeksie, a które są codzienną zmurą funkcjonariuszy Policji. Będziemy też starali się różnymi innymi przepisami – tutaj inicjatywę ma Ministerstwo Infrastruktury – zwiększać bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Tyle z mojej strony, panie przewodniczący. Jesteśmy do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze. Zanim oddam głos panu ministrowi Mroczkowi, chciałbym stwierdzić kworum.

Proszę pana Czesława Mroczka, sekretarza stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji, o informację.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Czesław Mroczek:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, chcę potwierdzić, że dużą wagę przywiązujemy do tego zespołu czy do współpracy trzech ministerstw, niezależnie od tego, w jaki organizacyjny sposób współpraca ta przebiega. Rzeczywiście, Ministerstwo Sprawiedliwości, Ministerstwo Infrastruktury i Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji współpracują z myślą taką, by zmienić przepisy prawa tak, by skutecznie poprawić bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Jestem przekonany, chcę to bardzo mocno podkreślić, że znajdujemy się w momencie, w którym w wyniku tej współpracy w niedługim czasie do parlamentu wpłyną konkretne propozycje zmian zarówno w Kodeksie karnym, może nawet szerzej, w przepisach karnych, jak i w przepisach w kodeksie drogowym.

Chcę – i ograniczę się tylko do tego – wskazać propozycje naszego ministerstwa, które oczywiście bazują na olbrzymim doświadczeniu, postulatach, wnioskach formułowanych przez Policję już od długiego czasu. Cieszę się, że jesteśmy w momencie, w którym będziemy mogli zrealizować znaczną część propozycji formułowanych przez funkcjonariuszy Policji.

Proszę państwa, przedstawię te nasze propozycje. Mamy sporo więcej postulatów, przemyśleń i będziemy je, tak jak do tej pory, przedstawiać na specjalnych forach, a w szczególności w Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego we współpracy ze wszystkimi ministerstwami, które na tym forum wymieniają poglądy. Wypracowywane są tam przecież propozycje dotyczące zmiany przepisów. Teraz, jak powiadam, znaleźliśmy się w sytuacji szczególnej. Doświadczenie czy dorobek KRBRD w sposób oczywisty jest w tej chwili wykorzystywany w pracy trzech ministerstw.

Ograniczę się do przedstawienia tych kilku propozycji, które położyliśmy na stole jako Policja i ministerstwo. Przedstawiciele ministerstwa i departamentu, pani dyrektor Agata Furgała, dyrektor Departamentu Porządku Publicznego, i panowie dyrektorzy, pan dyrektor i pan naczelnik z Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji są do państwa dyspozycji, jeżeli chodzi o statystyki i inne pomysły, które pojawiają się w naszym resorcie. Ja przedstawię te, które położyliśmy na stół w ramach pracy trzech resortów z nadzieją, że z tego stołu nie spadną.

Proszę państwa, po pierwsze, analizując efekty przepisów o zatrzymywaniu praw jazdy przy przekroczeniu prędkości o 50 km w terenie zabudowanym, dochodzimy do wniosku, że one wywierają bardzo dobry, pozytywny skutek i trzeba te przepisy rozszerzyć również na teren niezabudowany. To jest nasza pierwsza propozycja: administracyjne zatrzymywanie praw jazdy za przekroczenie prędkości o 50 km w terenie niezabudowanym. Jednak po doświadczeniu, czyli wprowadzeniu zmian w zakresie punktów karnych i ich szybkim wycofaniu w 2022 r., wprowadzono zmiany. Wycofano się z nich w 2023 r.

W szczególności dane dotyczące ruchu drogowego, przemyślenia i wnioski Policji sprawiły, że chcemy powrócić do bardziej restrykcyjnych przepisów w zakresie punktów karnych, czyli po pierwsze uniemożliwić odpisywanie punktów karnych poprzez odbycie szkoleń w niektórych przypadkach, za niektóre wykroczenia i rozważyć przywrócenie dwuletniego okresu, po którym usuwa się punkty karne.

Bardzo poważna zmiana dotyczy penalizacji czynów dotyczących organizowania i udziału w nielegalnych wyścigach. Proponujemy, żeby stało się to przestępstwem. Chcemy penalizować również brawurową jazdę, czyli drifty i jazdę na jednym kole w przypadku motocykli, wykroczenia. W przekonaniu nas wszystkich w resorcie i w Policji jest to plaga, z którą trzeba w sposób skuteczny walczyć.

Rzecz, która w moim przekonaniu jest niezwykle ważna, jest taka, że wszystkie działania przedstawione przeze mnie w tej chwili, cały ten system będzie nieskuteczny, jeżeli będziemy tolerować to, co jest związane z poruszaniem się wbrew orzeczonemu zakazom, tzn. możemy wprowadzać różnego rodzaju sankcje, które działają. Uczestnicy ruchu drogowego otrzymują zakazy i nic sobie z tych zakazów nie robią. To jest problem, z którym

musimy się uporać i w związku z tym poszukujemy właściwych sankcji tak, żeby eliminować z ruchu uczestników, którzy próbują włączać się do ruchu mimo zakazu. Jeżeli, jak powiadam, nie poradzimy sobie z tym, to każdy przepis, który wprowadzimy, nie będzie działał w sposób właściwy.

Proszę państwa, to są główne tematy, które położyliśmy na stole. Wierzę, że niedługo będziecie państwo jako posłowie mogli je analizować już w procedurze legislacyjnej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję serdecznie, panie ministrze. Proszę o zabranie głosu pana Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, tak jak powiedział pan minister Mroczek, również Ministerstwo Infrastruktury przygotowało pakiet propozycji do zmian w różnych ustawach, aby zwiększyć bezpieczeństwo na drogach.

I tak, zaproponowaliśmy, jeśli chodzi o Kodeks karny, takie propozycje, które idą w kierunku większej penalizacji osób, które prowadzą pojazdy pod wpływem alkoholu lub narkotyków, a także kierują pojazdami pomimo cofniętego prawa jazdy lub orzeczonego zakazu kierowania pojazdem przez sąd. W tych obszarach proponujemy, aby było to karane karą bezwzględnego więzienia. Taka propozycja może dla wielu jest radykalna, ale uważamy, że tylko i łącznie tak radykalne przepisy mogą spowodować zmniejszenie przypadków, z którymi spotykamy się na polskich drogach, i zmniejszenie ilości tragicznych zdarzeń. Te propozycje przedstawił w piątek na sali plenarnej pan minister Dariusz Klimczak. Złożyliśmy je w ramach naszego zespołu do prac pod kierunkiem ministra sprawiedliwości.

Oprócz tego od dłuższego czasu pracujemy nad zmianami w Prawie o ruchu drogowym. Mamy propozycje nie tylko sankcyjne, ale również takie, które mają poprawić bezpieczeństwo, mają wpłynąć na bezpieczeństwo szczególnie młodych użytkowników dróg. Mianowicie proponujemy przywrócenie możliwości wydawania prawa jazdy kategorii B osobom, które osiągnęły wiek 17 lat i uzyskały pisemną zgodę rodziców lub opiekunów, pod warunkiem, że taki nieletni kierowca będzie korzystał z tych uprawnień wyłącznie w towarzystwie dorosłego, doświadczonego kierowcy nadzorującego jazdę z siedzenia pasażera. Wskazujemy na to, że praktyczna nauka pod okiem doświadczonej osoby spowoduje lepsze przygotowanie praktyczne tych młodych kierowców. Ze statystyk policyjnych wynika to, że wiele zdarzeń popełniają młodzi, niedoświadczeni kierowcy.

Druga propozycja, o której mówił już pan minister Mroczek, to zresztą propozycja wypracowana podczas obrad Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Mówi o tym, że przekroczenie prędkości dopuszczalnej o więcej niż 50 km na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym będzie w konsekwencji groziło zatrzymaniem prawa jazdy z automatu na okres trzech miesięcy. Na drogach poza obszarem zabudowanym, na tzw. drogach powiatowych, dochodzi do większości zdarzeń. Prędkość jest tam czynnikiem, który często zabija.

Proponujemy również ograniczenie możliwości redukcji punktów przyznanych za naruszenie przepisów ruchu drogowego tak, aby te punkty mogły być usuwane tylko w przypadku naruszeń przepisów ruchu drogowego o mniejszej wadze.

Chcemy wprowadzić okres próbny dotyczący kierowców, którzy po raz pierwszy uzyskali prawo jazdy kategorii B, w tym obejmujący nieletnich posiadaczy prawa jazdy tej kategorii. Proponujemy, aby w okresie próbnym kierujący pojazdem nie mógł spożywać alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, przekraczać prędkość 50 km/h na obszarze zabudowanym, 80 km/h poza obszarem zabudowanym oraz 100 km/h na autostradzie i drodze ekspresowej dwujezdniowej, a także wykonywać przewozu osób takśówką albo w ramach przewozu okazjonalnego w rozumieniu ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Proponujemy zmianę art. 102 ust. 1d ustawy o kierujących pojazdami tak, aby za prowadzenie pojazdu bez uprawnień, kiedy prawo jazdy jest zatrzymane na okres trzech miesięcy, wprowadzić sankcję cofnięcia uprawnienia do kierowania pojazdami na okres pięciu lat, zamiast stosowania sankcji przedłużenia o kolejne trzy miesiące okresu jego

zatrzymania. Chcemy zmodyfikować art. 102 ustawy o kierujących pojazdami poprzez określenie nowej przesłanki odmowy wydania prawa jazdy i cofnięcia uprawnień: kierowanie pojazdem silnikowym bez uprawnień, tj. w okresie zatrzymania tymczasowego elektronicznego prawa jazdy albo w okresie odsunięcia w czasie o trzy 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.

Chcemy również dodania w art. 103 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami nowych przesłanek cofnięcia uprawnienia do kierowania pojazdami w postaci przekroczenia liczby 20 punktów otrzymanych za naruszenie przepisów ruchu drogowego albo stwierdzenia kierowania pojazdem niezgodnie z wymaganiami określonymi dla nieletniego kierowcy, który uzyskał prawo jazdy kategorii B, albo stwierdzenia kierowania pojazdem niezgodnie z wymaganiami określonymi dla kierującego znajdującego się w okresie próbnym.

Szanowni państwo, tak jak powiedziałem, działamy wielotorowo. Chcemy również doprowadzić do zmiany przepisów, jeśli chodzi o tryb nakładania sankcji za naruszenia, jeśli chodzi o przekroczenie dopuszczalnej prędkości. Mówiąc wprost, chodzi o przekroczenie prędkości, które jest uwidocznione na fotoradarach. Chcemy zmienić ten tryb w taki sposób, aby zwiększyć efektywność i ściągłość mandatów nakładanych przez Inspekcję Transportu Drogowego.

Jeśli będą państwo życzyć sobie szczegółów, to wspólnie z moimi współpracownikami jesteśmy do dyspozycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo panom ministrom. Otwieram dyskusję. Szanowni państwo, na wstępie chciałbym powiedzieć, że dziękuję za te informacje. Zmiany w prawie, które państwo planują, są bardzo istotne, ale prosiłbym państwa ministrów również o to, aby zająć się szczególnie zaostrzeniem przepisów dla osób, które kierują bez uprawnień lub pod wpływem środków odurzających i alkoholu. Wiemy o ostatnich przypadkach, gdzie ludzie pod wpływem alkoholu, ludzie bez uprawnień są po prostu bandytami drogowymi, przestępcami drogowymi, którzy nie kontrolując tego, co robią, zabijają innych uczestników ruchu drogowego.

Przykładów nie musimy szukać daleko. Pamiętamy, jak w 2020 r. na moście Grota-Roweckiego kierowca autobusu pod wpływem narkotyków spowodował wypadek, w którym z 40 pasażerów 22 osoby zostały ranne, 3 ciężko, a 1 osoba zginęła, a kilka dni temu, 9 października, znowu kierował pojazdem, tym razem pojazdem osobowym, i bardzo ciężko ranił innego uczestnika ruchu, pieszego.

Wspólnymi siłami, ponad podziałami politycznymi musimy więc zrobić wszystko, aby takie przypadki nie występowały na naszych ulicach. Osoby, które kierują bez uprawnień, osoby, które kierują pod wpływem narkotyków, środków odrzucających czy alkoholu, powinny być bezwzględnie karane karami więzienia. Dziękuję panom ministrom za te deklaracje. Liczę na to, że tryb prac będzie jak najszybszy, żeby Wysoka Izba mogła jak najszybciej przyjąć te przepisy.

Na początku chciałbym udzielić głosu. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Dzień dobry, panie przewodniczący, szanowna podkomisjo, szanowni państwo ministrowie, goście podkomisji. Chciałem zapytać przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury, ponieważ mam dość poważne wątpliwości co do pomysłu możliwości realizacji czy zdawania prawa jazdy w wieku 17 lat. Jaki to będzie miało wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego?

Rozumiem argumenty, które pan minister przedstawiał już bodaj podczas jednej z debat w Sejmie, o tym, że kiedyś już była taka możliwość. Chciałem zauważyć, że oczywiście była, to prawda, ale w czasach, kiedy natężenie ruchu, jak również techniczne możliwości pojazdów były zupełnie inne. Czy państwo przeanalizowali tę kwestię?

Przecież statystyki wypadków drogowych jasno wskazują, że kierowcy w przedziale 18–26 lat w przeliczeniu na 10 tys. użytkowników powodują statystycznie najwięcej wypadków drogowych. Mam też wątpliwość dotyczącą tego, że w projektowanym przepisie osoby 17-letnie będą miały obowiązek jazdy z tzw. opiekunem, a ten opiekun

według zapisów czy zapowiedzi musi mieć minimum czteroletnie doświadczenie w jeździe, bo można przyjąć sobie również taki scenariusz, że ten 17-latek będzie kierował pojazdem w towarzystwie 22-latka. Czy to jest wystarczająca gwarancja tego, że podróż będzie bezpieczna?

Wiele rozwiązań, które tutaj są zaproponowane, to dobre rozwiązania w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa: zapowiedzi dotyczące bezwzględnego karania bandytów drogowych, wszystkie kwestie dotyczące bezwzględnego karania tych, którzy w tak drastyczny sposób łamią przepisy ruchu drogowego. Cała regulacja prawna natomiast troszeczkę rozmija mi się z pozostałymi, które tutaj państwo przedstawiliście. Osobiście mam bardzo duże wątpliwości. Przy tym natężeniu ruchu drogowego oraz możliwościach technicznych pojazdów nie szedłbym w tym kierunku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle. Proszę o zabranie głosu pana posła Bartosza Zawieję.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni panowie ministrowie, czy planowane jest zatrzymanie prawa jazdy po przekroczeniu prędkości 50 km/h poza terenem zabudowanym? Doskonale wiemy, że do tej pory niestety tego nie ma.

Dziękując jednak za aspekt bardzo ciekawych rozwiązań, chciałbym dorzucić kilka wątpliwości strony samorządowej. Mam tu na myśli orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego z 13 grudnia 2022 r., który orzekł, że starosta nie może zatrzymać prawa jazdy wyłącznie na podstawie informacji Policji o przekroczeniu w obszarze zabudowanym dozwolonej prędkości o ponad 50 km/h. W tej sytuacji jest to o tyle trudne w uwzględnieniu poszczególnych sankcji, że doskonale wiemy, że starostowie jako organ wdrażają po tym wyroku trybunału, tak można powiedzieć... Tam są cztery metodologie działania, wszczynania, zawieszania, czekania na prawomocny wyrok w poszczególnych sprawach. Moim zdaniem trudność jest taka, że przy zabieraniu prawa jazdy policja zabiera je „wirtualnie”, po czym po przeprowadzeniu jednej z tych czterech procedur zainteresowany nawet nie wie, od kogo ma odebrać prawo jazdy. Moim zdaniem jest taka sytuacja.

Może teraz przytoczę te cztery procedury: starosta wszczyna postępowanie w sprawie prawa jazdy i zawiesza postępowanie do czasu prawomocnego rozstrzygnięcia sprawy przez sąd, ale nie dłużej niż trzy miesiące od dnia zatrzymania prawa jazdy przez policję; starosta wszczyna postępowanie w sprawie zatrzymania i orzeka co do meritum; starosta nie wszczyna postępowania uznając, że skoro nie ma prawomocnego rozstrzygnięcia sądu, to nie ma sprawy wykroczenia.

Wiem, że ten aspekt strony samorządowej, która, chce czy nie chce, ale w zabieraniu tzw. piratom drogowym, innym niebezpiecznym osobom, które łamią przepisy BRD, jest ważny, więc apeluję. Czy jest szansa, aby ten aspekt, który był podnoszony przez stronę Związku Powiatów Polskich, ale nie tylko, również można byłoby uwzględnić w tej nowelizacji? Wydaje mi się, że starostowie jako organ, który uczestniczy w całej akcji oddawania bądź zabierania prawa jazdy, jest bardzo ważny, a obecna procedura jest, delikatnie mówiąc, ułomna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle. Pan minister Mroczek, który przed chwilą wyszedł, ma inne bardzo ważne obowiązki, ale tutaj na wszelkie pytania państwa posłów odpowie pani Agata Furgała, dyrektor Departamentu Porządku Publicznego.

Teraz chciałbym przekazać głos pani poseł Barbarze Oliwieckiej.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie, panie przewodniczący. Szanowni państwo, bardzo chciałabym, żeby na tym posiedzeniu wybrzmiało to, co ostatnio bardzo mocno zbulwersowało całą opinię publiczną, mianowicie to, że dwa najgłośniejsze wypadki, tragiczne w skutkach, były spowodowane przez kierowców, którzy już mieli sądowy zakaz prowadzenia pojazdów. Procedury odwoławcze trwały w sądzie bardzo długo. Pierwszy wypadek już był przytaczany. Osoba chyba dwa lata czekała na postępowanie odwoławcze, żeby wyrok się uprawomocnił. Podobnie zabójca na Trasie Łazienkowskiej: też było postępowanie odwoławcze.

Oczekujemy tego, że takich sytuacji już nie będzie. Jeżeli to wybrzmiało, a nie dosłyszałam, to bardzo prosiłabym o wzmocnienie tego przekazu, że z takimi praktykami skończymy. To jest pierwszy punkt.

Drugi punkt, który chciałam tutaj poruszyć, jest taki. Miałam też taką interwencję w biurze. Zgłosiła się do mnie osoba, która wysyłała filmiki na kanał Stop Agresji Drogowej. To jest bardzo dobry program. Faktycznie każdy z nas jest trochę policjantem drogowym. Ten, kto ma kamerę w samochodzie, może bardzo łatwo nagrać i złapać brawurowych, niebezpiecznych kierowców. Osoba ta jednak jest zniechęcona do procedury przez to, że oczywiście najpierw była wezwana na przesłuchanie do komendy, co jest zrozumiałe, tego nie neguję, bo trzeba zweryfikować również osobę nagrywającą. Brakuje tam jednak anonimizacji, bo ta osoba była potem wyzwana na sprawę sądową, gdzie ma stanąć twarzą w twarz z kierowcą, ze sprawcą. Nie wie, kto to jest. Ostatnio słyszeliśmy o powiązaniach gangsterskich człowieka, który naprawdę brawurowo jeździł po Trasie Łazienkowskiej. To ludzi zniechęca, bo liczą, że będzie to proces bardziej zanonimizowany. Pytanie, jak możecie państwo w tej sytuacji zaradzić. Czy można dostosować przepisy tak, żeby osoba, która przesyła takie nagranie, była bardziej chroniona? Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję pani.

Posel Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Przepraszam, jeszcze jedno. Przepraszam, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Proszę, proszę.

Posel Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Jest jeszcze jedna rzecz. Dostałam też takie sygnały, co jest skandaliczne, że wypożyczalnie aut, które otrzymują mandaty i mają za zadanie zidentyfikować kierowców, tego nie robią. Zasłaniają się tym, że nie mogą ustalić sprawcy. To jest kpina z polskiego prawa. Wiemy, że wypożyczalnia aut ma wszystkie dane, pewnie łącznie z kserodowodem czy spisany dowodem, komu udostępnia auto. Prosiłabym więc, żeby egzekwowanie kontroli z radarów było sprawniejsze i żeby wypożyczalnie nie zasłaniały się taką niewiedzą, tym bardziej... I znowu przypadek jak w soczewce: Trasa Łazienkowska, auto z wypożyczalni.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo dziękuję pani posłance. O zabranie głosu proszę pana Przemysława Witka.

Posel Przemysław Witek (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, nie będę miał konkretnego pytania, wypowiedź będzie bardziej refleksyjna.

To budujące, że spotykamy się w takim szacownym gronie, jest kilku ministrów z różnych ministerstw. To oznacza, że dla wszystkich temat jest bardzo ważny i bardzo istotny. Co więcej, budujące jest to, że posłowie po różnych stronach myślą i mówią o tych zagadnieniach czy o tych problemach w podobny sposób. Myślę – i chcę, żeby to wybrzmiało – że macie tu państwo pełne wsparcie nas, parlamentarzystów.

Co do zasady nie jestem zwolennikiem zaostrzania kar. Zresztą dobrze wiecie, że w kontekście efektywności to nie zawsze się sprawdzało, ale w tej konkretnej dziedzinie, kiedy mamy do czynienia z recydywistami, mamy gdzieś używki, mamy prędkość, mnie się wydaje, że powinniśmy pójść w kierunku drastycznego zaostrzania, ale także w kontekście finansowym. Tzn. musicie zdawać sobie sprawę, że – to trochę do mojego własnego ogródka – zdarzało mi się na przykład przekroczyć prędkość i wiedziałem, że 2 tys. zł to jest wysoki mandat, ale jeszcze nie jest to mandat, który rujnuje. Gdyby natomiast było to 20 tys. zł, to, uwierzcie mi, ta refleksja byłaby jednak głębsza.

To oczywiście w ogólnym zarysie, niemniej jednak bardzo państwu dziękuję. Panie przewodniczący, dziękuję, że poruszamy w tej podkomisji te ważne kwestie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo panu posłowi. O zabranie głosu poproszę panią Magdalenę Kołodziejczak.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, temat rzeczywiście dotyczy nas wszystkich, ponieważ wszyscy jesteśmy uczestnikami ruchu drogowego. Kara musi być dolegliwa i nieuchronna. To są dwie przesłanki, które w tych sytuacjach absolutnie muszą mieć zastosowanie, a szczególnie w stosunku do recydywistów, bo tu pobłażliwości być nie może.

Chciałam natomiast nawiązać do pomysłu jazdy po ukończeniu 17. roku życia. Zgadzam się z moim przedmówcą, panem posłem, że cztery lata stażu to są chyba niewystarczające, znając brawurę, pomysłowość, finezję, fantazję. Można by tu przytoczyć jeszcze kilkanaście przymiotników. Czasami byłby to też pokaz, może niewłaściwy instruktaż. Nie odchodziłabym jednak od tego pomysłu, ponieważ wszyscy kiedyś chodziliśmy na kursy prawa jazdy i wiemy, jak wygląda nauka jazdy. To jest kilkanaście godzin odbywających się w bardzo przykładowy sposób. Często jadąc za nauką jazdy, wyprzedzamy i denerwujemy się, że jeżdżą tak wolno. Jeżdżą zgodnie z przepisami. Później natomiast, po uzyskaniu prawa jazdy, takiej przyzwoitości kierowcy już nie ma.

Myślę, że to, czy młody człowiek dostanie to w wieku 17 czy 18 lat, to jest niewielka różnica, ale gdybyśmy podnieśli wymagany staż kierowcy jadącego obok, gdyby to było na przykład... Nie wiem, czy to jest możliwe, ale – jeżeli jest możliwe 4 – gdyby to było 15 lat, wtedy z takim młodym człowiekiem siada osoba, która przynajmniej daje szansę, że ona już jest po pewnych doświadczeniach. Brakuje tego doświadczenia młodym kierowcom. Myślę, że to nie jest kwestia 17, 18 lat, tylko kwestia poczucia odpowiedzialności osoby, która siedzi z boku, a ta szansa szybszego wejścia w normalny ruch daje możliwość, że młodzi kierowcy będą jeździli zdecydowanie lepiej. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo dziękuję pani posłance. Czy ktoś z państwa posłów chciałby jeszcze zabrać głos? Proszę bardzo, pan przewodniczący Król.

Posel Piotr Król (PiS):

Czekałem, bo moim zdaniem wątków jest kilka. Cieszę się też, że są przedstawiciele Ministerstwa Sprawiedliwości, bo w mojej ocenie to jest temat wielowątkowy i nie jest tak, że jeden resort czy jedna instytucja, czy sama Policja jest w stanie uporządkować tak wielowątkowy temat. Wątków jest kilka.

Po pierwsze jakość kształcenia. W słowach mojej poprzedniczki padł bardzo słuszny, w mojej ocenie, wątek dotyczący liczby godzin. Z całą pewnością można tu przełożyć taki prosty wniosek, że liczba godzin wyjeżdżonych z instruktorem może przekładać się na późniejszą technikę jazdy czy na ogólną wiedzę kierowcy. To jest pierwszy wątek. To jest pierwsza rzecz, którą z całą pewnością można by się zająć.

Druga rzecz jest taka, że jest kilka rzeczy, które w mojej ocenie dotyczą kilku resortów. Poruszę wątek, który być może części z państwa wyda się abstrakcyjny i być może pomyślą państwo, że opowiadam jakieś głupstwa. Lubię się pośmiać, taki mam sposób na stres i lubię oglądać polskich standuperów. Jednym z głównych wątków poruszanych przez polskich standuperów jest to, co kto, kiedy brał. Opowiadanie o narkotykach w polskiej przestrzeni internetu to w tej chwili jest mówienie jak o jedzeniu paluszków. Jakby tu stały paluszki, to mniej więcej jest to taki temat. Ja żyłem w stanie świadomości, że używanie narkotyków w Polsce i ich posiadanie jest przestępstwem. Żeby to było jasne, bo to jest bardzo wielowątkowy temat, to środowisko doprowadziło do takiej sytuacji, że w mojej ocenie gros młodych ludzi uznaje, że właściwie jest formalna fasada, że coś jest nielegalne, ale tak naprawdę możesz to robić i brać, co chcesz.

Dlaczego o tym mówię? Statystyki wskazują – jest to polskie przysłowie mówiące o tym, czym skorupka za młodu nasiąknie – że są kraje, jeśli dobrze pamiętam, Szwecja jest takim przykładem, w których jak trzy razy nie zdasz prawa jazdy, to masz obowiązkową rozmowę z psychologiem. Ostatnio rozmawiałem z panią, która sześciokrotnie nie zdała prawa jazdy, i jak wymieniałem słowo psycholog, bo... Moje pierwsze skojarzenie było takie, że mówię: Czy pani brała udział w wypadku? Pani po prostu się na mnie obraziła.

Może się pan z tego śmiać. Mogę coś powiedzieć? Ja nikomu nie przerywałem, pan się nie gniewa, to są naprawdę ważne sprawy, bo na drogach giną tysiące niewinnych ludzi. Taka jest brutalna prawda.

Jeżeli mamy w najmłodszej grupie... Jeżeli ewidentnie widać, że to, czym nasiąkniesz, mechanizmy, które otrzymujesz na początku zdobywania prawa jazdy i indywidualnego prowadzenia samochodu.... Może rzeczywiście warto zastanowić się nad tym, żeby był jakiś okres szczególnie dla kierowców, którzy po raz pierwszy zdobyli prawo jazdy..., że towarzystwo osoby, która posiada prawo jazdy... Tu jest właśnie kwestia tej gradacji, ale przede wszystkim to nie jest tylko kwestia wieku, bo tu nie chodzi o to, żeby obok siedział pirat drogowy, który siedem razy tracił prawo jazdy, a ma 35 lat, tylko żeby to był ktoś, kto na tej drodze nie powoduje wypadków. Wtedy jest szansa na to, że nabędziesz dobre obyczaje na drodze i będziesz zachowywał się racjonalnie. Dopóki natomiast będzie tak bardzo daleko posunięty liberalizm, jeżeli chodzi o różnego rodzaju środki, bo o alkoholu już nie wspominam, bo alkohol dla niektórych to jest już właściwie oranżada... Myślę, że niektórzy młodzi ludzie mogliby machnąć doktoraty na temat tego, jakie są gatunki, co itd. Teraz podobno impreza już nie składa się tylko z alkoholu, tylko jeszcze one muszą być mieszane. Nie muszę mówić, co dzieje się z człowiekiem, który pod wpływem tych substancji trafia za kierownicę, jak on ma ograniczoną percepcję i jak to może wpłynąć na bezpieczeństwo innych uczestników ruchu drogowego.

Dlatego jeszcze raz podkreślam, że cieszę się, że są przedstawiciele różnych resortów i przedstawiciele Policji. Nie mogę pogodzić się z tym, że w mojej ocenie jest jakby zmuszanie Policji do absurdu polegającego na tym, że policjant przyjeżdżający do zdarzenia musi podać główną, chyba tak jest określone, przyczynę wypadku, to, jaka była przyczyna wypadku, bez badań toksykologicznych. Czasami przyczyn może być kilka, bo kierowca mógł być pod wpływem substancji, mógł być pod wpływem alkoholu, a mógł nie być. Przyczyną mógł być stan techniczny pojazdu, a mogła być wada wzroku. Różne mogły być. Nigdy tego nie rozumiałem.

Mam wrażenie, że trochę ze względu na zmuszanie Policji do podania jednej głównej przyczyny te statystyki powodują potem, że nie mamy pełnego katalogu, bo czasami to jest katalog kilku przyczyn, które powodują te rzeczy. W mojej ocenie warto zastanowić się nad tym, czy może warto tę statystykę zmienić, żeby policjanci mieli szansę na wpisywanie i sygnalizowanie przynajmniej kilku przyczyn, jeżeli na miejscu wypadku mają podejrzenia, że mogło być kilka przyczyn. Wtedy będziemy mieli bardziej jasny obraz tego, co się wydarzyło na miejscu.

No i *crème de la crème*, czyli ci, którym raz zostało zatrzymane prawo jazdy, którzy spowodowali wypadek itd. Przecież tajemnicą poliszynela jest, że chociażby w Warszawie czy w niektórych innych miastach są urządzone tzw. nielegalne wyścigi. Przepraszam, ale wydaje mi się, że w XXI w. są jakieś możliwości, żeby jak ktoś już raz weźmie w tym udział, to... Patrę z nadzieją na pana ministra. Jeżeli dla niektórych przestępców sądy mogą... Nie wiem, czy jest taki mechanizm prawny, dlatego o tym mówię, ale jeżeli przestępcy mogą dostać tzw. elektroniczną obrożę, to moim zdaniem, jeżeli ktoś miałby raz udowodnione, że brał udział w takich niebezpiecznych wyścigach, że w terenie zabudowanym jeździł powyżej jakiejś prędkości, to może gdyby pochodził sobie z tą obrozą i jeszcze na posterunku byłoby widać, że obroza nagle porusza się z prędkością 150 km/h, to może trochę by się upamiętał dla bezpieczeństwa nas wszystkich. Nie jestem zwolennikiem jakichś radykalnych... Niech państwo się nie gniewają, ale są tacy... Padają tu jakieś kwoty. Na nas, przy naszych zarobkach, kwota 20 tys. zł robi wrażenie, ale jak jest pan, który w internecie organizuje jakieś loterie, i słyszę, że zarabia 50 mln zł, to jak usłyszy „20 tys. zł”, to wybuchnie śmiechem i 30 razy weźmie sobie udział w nielegalnych zawodach. Oczywiście, jeżeli jest możliwość karania finansowego, to też to trzeba robić, szczególnie dla tych recydywistów, ale wydaje się, że kara musi być współmierna i musi chronić większość normalnych ludzi, którzy poruszają się po drogach, po chodnikach. Nie może być tak, że ktoś, kto raz stracił prawo jazdy, przez swoją bezkarność jest dodatkowo napędzany. „Właściwie co z tego, że raz mi zabrali? Znowu sobie pojadę”, tak?

Pomijam cały katalog osób, które mają bardzo ograniczoną percepcję przez różnego rodzaju substancje. O to też chciałem państwa zapytać, bo wiem, że policja dysponuje możliwością stwierdzenia, czy ktoś ma alkohol w wydychanym powietrzu, ale jak czytam albo słyszę o tym, jakie są substancje, różne dopalacze, katalogi narkotyków itd., to chciałbym, żeby funkcjonariusz, który reprezentuje mnie, normalnego człowieka, który

chciałby bezpiecznie poruszać się po drodze, miał możliwość sprawdzenia, pod wpływem czego ten zawodnik. Nie wiem, czy jest tak, że mamy sito o, powiedziałbym, dużych oczkach. Policjant chciałby, ale czym ma to stwierdzić? Kiedyś były chyba testy na pięć najbardziej popularnych substancji, ale jak się słyszy, że tych substancji jest taki katalog, to może tutaj też warto uzbroić funkcjonariuszy w instrumenty, żebyśmy jako państwo chronili tych, którzy chcą normalnie jeździć, normalnie chodzić po chodnikach. Ci zaś, którzy po prostu oszaleli, bo to trudno nazwać to inaczej, jak ktoś jeździ w terenie zabudowanym 200 km/h, moim zdaniem to jest jakiś systemowy kłopot w głowie... Zaczniemy przeciwko nim zdrowo przeciwdziałać, a chronić niewinnych ludzi.

Takim wnioskiem i apelem chciałbym zakończyć, dziękując panu przewodniczącemu za wywołanie tego tematu, bo w mojej ocenie jest bardzo istotny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, wiem, że niedługo będzie musiał opuścić nas pan minister Myrcha, więc, panie ministrze, może zanim pan wyjdzie, poproszę o ustosunkowanie się do tematów, które dotyczyły pana resortu.

Sekretarz stanu w MS Arkadiusz Myrcha:

To może krótko, panie pośle, bo na początku mówiliśmy też o zjawisku wyścigów, dlatego nie wchodzę. Wiele tematów, które zostały poruszone, chyba też znalazło swoje odzwierciedlenie w naszych wypowiedziach, bo dostrzegamy dokładnie te zjawiska, o których była mowa. To nie jest kwestia samego siedzenia, to po prostu z materiałów wynika to, że jest problem z osobami, w stosunku do których zastosowane są środki karne, że jest problem z osobami, które mają dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów, a jednak wsiadają, że są problemy z wyścigami i w ogóle z zachowaniem bezpieczeństwa w ruchu i nagminnym, rażącym naruszaniem przepisów w ruchu drogowym. To są zjawiska, z którymi w tej chwili staramy się walczyć łącznie.

Nasze propozycje będą odpowiadały właśnie na te poszczególne elementy. Będą dotyczyły oczywiście zmian w Kodeksie karnym, także w obrębie art. 244. O nim trochę zapomnia się w całej tej dyskusji, ale jest to przepis, który sankcjonuje czyny za niestosowanie się do wyroków sądowych. Jak mówię, wszystkie zjawiska, o których dzisiaj była mowa, staramy się uwzględnić.

Co do obroży, mamy dzisiaj dozór na etapie wykonywania kary, czyli dla osób już skazanych. Pracujemy nad tym, co już parokrotnie zapowiadaliśmy, jako elementem środka zapobiegawczego, żeby mieć alternatywny wolnościowy środek zapobiegawczy, natomiast to i tak dotyczy osób, którym już postawiło się zarzuty i w stosunku do których toczy się postępowanie. Najważniejsze jest to, żeby na te wszystkie czyny reagować, żeby mieć te instrumenty, jeśli okoliczności pozwolą, nawet w postępowaniu przyspieszonym, czyli gdy kogoś złapie się na gorącym uczynku, żeby w tych sytuacjach móc reagować.

Oczywiście to, co będzie przedstawiane, to, co będzie prezentowane, pewnie będzie jeszcze poddawane korektom, poprawom, uzupełnieniom w Sejmie czy w debacie publicznej, bo pomysłów na poprawę bezpieczeństwa ruchu jest po prostu ogrom. One czasami są wykluczające się, czasami się prześcigają w receptach. Dlatego to, co finalnie będzie procedowane w Sejmie, będzie jeszcze uzupełnione o państwa dorobek, o państwa wiedzę, bo państwo, tak jak tu siedzicie – czy pan, panie pośle, jako wieloletni członek Komisji Infrastruktury – macie swoje doświadczenia parlamentarne, pozaparlamentarne. Oczywiście będziemy więc otwarci na wszelkie uwagi pod tym adresem.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie ministrze. Teraz przekazuję głos pani posłance Oliwieckiej, a następnie pani posłance Niezgodzkiej.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, chciałam poruszyć tylko jedną rzecz. Dużo mówimy o młodzieży, o młodych kierowcach. Oczywiście nie wolno lekceważyć tego tematu, ale mam wrażenie, że jest lepiej. Na potwierdzenie tego mam raport bezpieczeństwa ruchu drogowego, który był analizowany w piątek. Byłoby bardzo dobrze, gdybyśmy rozmawiając o zmianach w prawie, bazowali też na tych tendencjach.

Mnie to bardzo szokowało, ale takie są statystyki. Najbardziej nietrzeźwa grupa kierowców to są kierowcy w wieku 25–39 lat. Oni odpowiadają za 43,1% wypadków. Potem są kierowcy w wieku 40–59 lat i, uwaga, 18–24 lata to było niecałe 15%, a spadła liczba nietrzeźwych kierujących w wieku 15–17 lat. Tu mówimy pewnie o rowerzystach, bo to dotyczy całej grupy, ale to też są złe nawyki. Niebezpieczeństwo jest natomiast takie, że w 2023 r. odnotowano plus 10% sprawców w wieku powyżej 60 lat, którzy kierowali pojazdem pod wpływem alkoholu.

Rozumiem, że akcje policji przynoszą efekt w jakiejś określonej grupie, trzeba je ciągle moderować, natomiast zachęcam do tego raportu, bo tam jest bardzo dużo ważnych informacji. Jak mówił poseł wcześniej, być może policja nie ma narzędzi, żeby sprawdzać udział narkotyków czy innych substancji. Może dane byłyby inne, ale takich danych nawet nie rejestrujemy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Poproszę panią poseł Jolanę Niezgódzką.

Posel Jolanta Niezgódzka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wszyscy jesteśmy zbulwersowani tym, co w ostatnim czasie dzieje się na naszych ulicach. To dobrze, że za tymi emocjami idą też konkretne działania legislacyjne. Mam nadzieję, że niebawem będziemy mogli rozmawiać o tych konkretach w Sejmie na sali plenarnej. Chciałabym, żeby pan minister powtórzył raz jeszcze, bo chciałabym, żeby dobrze zabrzmiało to, jakie są planowane działania wobec osób, które driftują na ulicach, na parkingach, które organizują i biorą udział w nielegalnych wyścigach.

Mam też postulat, żeby w dalszej kolejności zająć się jeszcze tymi kierowcami, którzy robią wszystko, żeby na naszych ulicach było ich słyhać, a to często jest ta sama grupa, o której przed chwilą mówiliśmy, czyli ci, którzy modyfikują, usuwają tłumiki, żeby całe miasto słyszało, kiedy dany pojazd przejeżdża przez uliczkę. To jest ogromny problem zwłaszcza w centrach miast. Z moich informacji wynika, że dziś służby nie mają zbyt wielu narzędzi do tego, żeby radzić sobie z takimi kierowcami. Jest to ważny i poważny temat. Myślę, że w dalszym ciągu też w tym zakresie powinniśmy zadziałać w zakresie legislacji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję pani posłance. Szanowni państwo, bardzo dziękuję za tę dyskusję. Widać, że ponad podziałami partyjnymi wszystkim nam zależy na tym, żeby na polskich drogach było bezpiecznie i abyśmy jako uczestnicy ruchu drogowego czuli się na drogach bezpiecznie.

Ta dyskusja jest wielowątkowa, padało tutaj wiele wątków, ale padł również wątek zmiany sposobu szkolenia kierowców. Szanowni państwo, często mówi się, że kurs przygotowawczy młodych czy nowych kierowców nie przygotowuje do przyszłej jazdy, tylko przygotowuje do egzaminu. Takie podejście musimy zdecydowanie zmienić. Uczymy przyszłych kierowców, a nie uczymy ludzi, którzy automatycznie mają zdać egzamin. To jest ważne, żeby osoby młode, osoby, które będą kierowcami, uczyć jeździć, a nie uczyć zdać egzamin. Osoba, która nie umie jeździć, egzaminu zdecydowanie nie powinna zdać.

Mam tutaj prośbę do pana ministra Bukowca o to, żeby zacząć pracę również nad tym wątkiem, bo musimy szkolić nowych, młodych kierowców tak, aby zdobywali umiejętności już w trakcie kursu, a później oczywiście doświadczenie, już w ramach prawa jazdy. Liczę więc na to, że będziemy zmieniać przepisy również w tym aspekcie i że kursy będą jeszcze bardziej dostosowane do obecnych warunków.

Teraz oddam głos panu ministrowi.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Uprzejmie dziękuję. Chciałbym podziękować państwu za tę dyskusję, za pytania, bo są one dla nas ważne, dlatego że nowe projekty, nowe propozycje, które przygotowujemy w naszych resortach, nie mogą być oderwane od tego, co państwo obserwujecie. To nie mogą być tylko statystyki policyjne.

Przy okazji powiem, że w tych statystykach, jak powiedziała pani poseł Oliwiecka, tendencja jest dobra. Tendencja jest lepsza, jeśli chodzi o sytuację na naszych drogach, bo spada

nam liczba zdarzeń, szczególnie tych z osobami zabitymi, ale to jest za dużo o ponad 1,8 tys. osób, które straciły życie na drogach. Nasze wszystkie plany, ale też codzienne realizacje, związane choćby z infrastrukturą drogową, z poprawieniem tzw. infrastruktury bezpieczeństwa na drogach, są kierowane też w tę stronę, aby poprawiać bezpieczeństwo.

Pokróćce odpowiem na pytania, które padały, a później pozwolicie państwo, że oddam głos pani dyrektor Rychter i pani dyrektor Furgale, które opowiedzą już o szczegółach propozycji, nad którymi pracujemy.

Były pytania o 17-latków, o to, czy to jest krok we właściwą stronę. W tym przypadku po pierwsze wracamy do praktyki, która była ponad 20 lat temu. Takie przepisy w Polsce funkcjonowały. Wzorujemy się również na innych krajach europejskich, które takie zapisy stosują. Z tych analiz wynika, że jest to słuszny kierunek. Oczywiście można mieć wątpliwości, ale przy dobrym obudowaniu obniżenia wieku, gdy pozyskuje się prawo jazdy, praktyczna nauka jazdy będzie, myślę, pozytywnie skutkowałą. W tej chwili ośrodki szkolenia kierowców mają obowiązek przeprowadzić co najmniej 30 godzin jazdy. Pytanie, czy to mało, czy to dużo. Możemy dyskutować na ten temat, natomiast jeżeli w formalny sposób przedłużymy jazdę praktyczną pod okiem osoby doświadczonej, to nasza propozycja jest taka, żeby osoba ta miała pięć lat stażu, jeśli chodzi o prawo jazdy. Czy to za dużo? Czy to za mało? Myślę, że propozycja 15 lat była jednak zbyt radykalna. Proszę państwa, nie możemy też wykluczyć możliwości, że młoda osoba znajdzie takiego pasażera, który poświęci czas, wiele godzin, żeby jeździć z młodym kierowcą.

Proszę państwa, było też pytanie o seniorów. W ramach Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego robimy szereg akcji edukacyjnych. Nawet w tej chwili trwa akcja „Senior na drodze”. W kilkunastu miastach na specjalnych torach przy wsparciu policji, ośrodków ruchu drogowego, ekspertów organizowane są takie właśnie spotkania, na których są prelekcje, ale również praktyczna nauka, podpowiedzi dla osób, które są po sześćdziesiątce, a które chcą dalej w bezpieczny sposób poruszać się po drodze. Jako ministerstwo tutaj działamy więc dwutorowo.

Padły pytania o sądowych recydywistów. Szczegóły poda pani dyrektor Furgala, natomiast, proszę państwa, informacje, które przekazywała Komenda Główna Policji, że rekordzista, jeśli chodzi o recydywistów, był zatrzymywany 19 razy, budzą strach. To budzi strach. Tutaj na pewno jest więc potrzeba radykalnych środków, które proponujemy, aby z tym procederem zakończyć.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, pani Renata Rychter, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Proszę bardzo, pani dyrektor.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Renata Rychter:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowny panie ministrze, szanowni państwo, chciałabym zaznaczyć, że, jak powiedział pan minister, w zakresie obniżenia minimalnej granicy wieku do uzyskania prawa jazdy kategorii B wzorowaliśmy się na innych w państwach członkowskich Unii Europejskiej. To nie jest novum. Jest to rozwiązanie, które funkcjonuje w innych państwach, takich jak Niemcy, Dania, Niderlandy, Francja, Węgry, Włochy, cała Skandynawia, czyli w państwach, które mają wysoki poziom kultury jazdy i wysoki poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zarówno ze statystyk dotyczących wypadków i kolizji, jak i z szerszych badań w zakresie umiejętności, które nabywają kierowcy, badań prowadzonych przez międzynarodową organizację CIECA, wynika, że kwestia nauki prowadzenia pojazdu powinna być rozpoczynana poniżej 18. roku życia. Na razie proponujemy granicę 17. roku życia, natomiast w innych państwach, m. in. we Francji, ta nauka rozpoczyna się już w wieku 15,5 roku. Wyraźnie więc widać, że im wcześniej zaczniemy kształtować takiego młodego człowieka tak, aby nabywał prawidłowe umiejętności, prawidłowe nawyki i zwyczaje, tym bardziej podnosimy poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Warto też szanownemu gronu przekazać, że wprowadzenie minimalnej granicy wieku na poziomie 17. roku życia dla kategorii B będzie obwarowane licznymi warunkami

i obostrzeniami. Po pierwsze, taka osoba będzie musiała, jak wspominał pan minister, jeździć z osobą towarzyszącą, ale osoba towarzysząca z kolei będzie musiała spełniać szereg warunków. Po pierwsze, będzie musiała mieć ukończone minimum 24 lata. To jest granica wieku wynikająca z propozycji unijnej dyrektywy prawojazdowej, która obecnie jest opiniowana. Prace nad nową wersją dyrektywy trwają w Unii Europejskiej. Ponadto będzie musiała mieć minimum pięcioletni staż posiadania prawa jazdy kategorii B, nie będzie mogła mieć na przestrzeni tych pięciu lat zatrzymanego uprawnienia, czyli będzie musiała spełniać wymóg dobrej reputacji, i za każdym razem jest wymóg, żeby bezwzględnie była to osoba w pełni trzeźwa, czyli nie pod wpływem alkoholu, nie pod wpływem narkotyków.

Mało tego, taka 17-letnia osoba będzie miała zupełnie inną normę poziomu alkoholu. Wprowadzamy poziom 0,0 także na wzór innych państw członkowskich, w których dla młodych kierowców wprowadza się inne, bardziej rygorystyczne normy, jeśli chodzi o spożycie alkoholu. Będzie musiała też być całkowicie trzeźwa, czyli nie po spożyciu jakiegokolwiek środka odurzającego, które działa podobnie do alkoholu, czyli narkotyków, syntetycznych produktów leczniczych, odurzających, spowalniających reakcje. Ponadto taka osoba nie będzie mogła przewozić małych dzieci przez określony czas, chyba że znowu będzie kierowała pojazdem w towarzystwie opiekuna.

Wprowadzamy także, szanowni państwo, okres próbny nie tylko dla 17-latków, ale dla wszystkich kierowców młodych stażem. Ci kierowcy, zarówno 17-latkowie, jak i ci do dwóch lat od uzyskania po raz pierwszy prawa jazdy, będą mieli inne limity prędkości, żeby w okresie próby – łącznie ze szkoleniami praktycznymi i szkoleniami z zakresu teorii – mogli nabywać szereg elementów, które będą dotyczyły kierowców młodych nie tylko wiekiem, ale i stażem, żeby mogli oni nabywać prawidłowe nawyki.

Szanowni państwo, jeśli chodzi o proces szkolenia, zamierzamy zmienić ustawę o kierujących pojazdami tak, aby zapewnić zgodność z nową dyrektywą prawojazdową. Tego nie unikniemy, ponieważ w dyrektywie zaproponowano podejście oparte na *risk hazard*, czyli na ocenie ryzyka. W procesie szkolenia i egzaminowania będziemy musieli wprowadzić przede wszystkim mechanizmy, które będą pozwalały młodemu kierowcy właściwie oceniać ryzyko i umieć zachować się w prawidłowy sposób w sytuacjach stresogennych, krytycznych, w sytuacjach nieprzewidywanych. Ten element będzie obowiązkowym składnikiem procesu egzaminowania, aby odejść od reguły, że kandydat na kierowcę musi opanować zestaw pytań i jeżeli nauczy się ich na pamięć, ma szansę zdania egzaminu. Jest to błędne podejście, o czym świadczy chociażby poziom niezdań na egzaminach na prawo jazdy.

Mam nadzieję, że odpowiedziałam na wszystkie istotne pytania. Bardzo państwu dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, pani dyrektor. Do głosu zgłasza się pani Agata Furgała z MSWiA, ale chciałbym zwrócić się jeszcze do przedstawicieli Policji i do pana generała Czapiewskiego.

Szanowni państwo, chciałbym dowiedzieć się, jak często stosowane są narkotesty przy kontrolach drogowych. Wiemy, że jeżeli chodzi o trzeźwość, praktycznie przy każdej kontroli drogowej policja trzeźwość bada. Proszę powiedzieć, jeżeli chodzi o narkotesty, w ilu procentowo kontrolach narkotest jest stosowany. Uważam, że jak trzeźwość, tak obecność narkotyków powinna być kontrolowana przy każdej kontroli drogowej, czy to u kierowców samochodów osobowych, czy u kierowców samochodów ciężarowych. Przecież są akcje, m.in. „Trzeźwe poranki”. Trzeźwość to nie tylko alkohol, ale również inne substancje odurzające. Myślę więc, że powinniśmy wprowadzić zasadę, że tych narkotestów w policji i w Inspekcji Transportu Drogowego powinno być dużo więcej, aby policja mogła częściej badać również trzeźwość narkotykową.

Proszę bardzo, pani dyrektor, a później o zabranie głosu poproszę pana generała i panów inspektorów. Pani dyrektor, proszę generalnie odnieść się do całej naszej dyskusji, ale jeżeli posiada pani wiedzę, to oczywiście w tej kwestii również.

Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji Agata Furgała:

Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie, panowie posłowie, panie ministrze, spróbuję się stosunkować. Padło tutaj wiele rzeczy. Przychylam się do wcześniejszych głosów. Jak myślę, wszystkich nas, przedstawicieli resortu, naszego i nie tylko, bardzo

cieszy, że tak żywotnie interesujecie się państwo tą problematyką, bo we wspomnianym zespole roboczym szukamy najlepszych rozwiązań.

Dziękuję pani posłance Oliwieckiej, która wskazała na wyniki raportu. Rzeczywiście, do najczęstszych przyczyn wypadków należą nadmierna prędkość, wymuszenia pierwszeństwa i szeroko rozumiana brawurowa jazda, brawurowe zachowania kierowców. Stąd te propozycje, które pan minister Mroczek dość szczegółowo przedstawił. Są one naszą próbą odpowiedzi na to, żeby w sposób rygorystyczny wprowadzić przepisy, które dadzą kierowcom moment zastanowienia czy po prostu będą dolegliwe.

Stąd chcielibyśmy, aby ponad 50 km/h w terenie niezabudowanym... Tutaj nasza propozycja idzie nawet troszkę dalej niż propozycja Ministerstwa Infrastruktury, bo w naszej ocenie, mimo że oczywiście bezpieczeństwo na drogach szybkiego ruchu czy na autostradach w sposób oczywisty jest troszkę większe, porównując kilometrowo liczby wypadków, jazda na przykład z prędkością 190 km/h w sytuacji wypadku to zawsze są ofiary śmiertelne. Naszym zdaniem więc nawet 50 plus w terenie zabudowanym, włączając drogi szybkiego ruchu, byłoby dotkliwością.

Zakres odrabiania punktów za najcięższe naruszenia ruchu drogowego... Pan minister Mroczek wspominał, że rozszczelnienie czy furtka stworzona do możliwości pozbycia się tych punktów spowodowała, że czasem kierowcy tak bardzo nie respektują przepisów.

Odnoszę się również do państwa postulatów, które wyszły również z inicjatywy Komendy Głównej Policji, a mianowicie na tę chwilę ograniczonych środków prawnych odnośnie do reagowania w sytuacjach organizacji nielegalnych wyścigów czy tzw. brawurowej jazdy, a więc driftu czy jazdy na jednym kole. Zaproponowaliśmy tutaj nowe przestępstwo, przestępstwo zawierające definicję nielegalnego wyścigu samochodowego. Nasze propozycje dotyczą zarówno obliżu wydawania zakazu prowadzenia pojazdów dla uczestników nielegalnych wyścigów, penalizacji w ogóle organizacji nielegalnych wyścigów samochodowych, a także uczestnictwa w charakterze tzw. gapiów, gromadzenia się w celu obserwowania tych nielegalnych wyścigów. Proponujemy również, jeśli chodzi o brawurową jazdę czy drift i jazdę na jednym kole, żeby stypizować to w charakterze wykroczenia. Te propozycje z naszej strony padły.

Druga kwestia, która tu została wspomniana, którą pan minister trochę mnie wywołał do odpowiedzi, to kwestia tzw. zakazowców czy recydywistów. Myślę, że wszystkim siedzącym przy stole, zresztą wszystkim osobom zależy na tym, aby osobom, które mają raz czy kilka razy orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, nie przychodziło do głowy wsiadanie za kierownicę po raz drugi. Ta skala jest dość elektryzująca, ponieważ jest to ponad 214 tys. osób, które mają orzeczone zakazy prowadzenia pojazdów mechanicznych. Oczywiście większość to jest jeden zakaz, natomiast zdarzają się przypadki kilku, a nawet kilkunastu, bo mamy nawet po kilkanaście, 18, 19 zakazów.

W związku z propozycjami, o których wspominał pan minister infrastruktury, minister Bukowiec czy pan minister Mroczek, wypracowujemy więc najbardziej w naszej ocenie właściwe przepisy w tym zakresie. Również z resortu spraw wewnętrznych wyszły takie propozycje. To nie tylko dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów w momencie ujawnienia czy skazania z tytułu art. 244 Kodeksu karnego, a więc właśnie wtedy, kiedy czyn sprawcy polega na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, ale także podniesienie dolnej granicy świadczenia pieniężnego w takich przypadkach czy fakultatywny przepadek pojazdu, czy niedopuszczalność warunkowego umorzenia postępowania, czy zakaz warunkowego zawieszenia kary wobec takich sprawców po to, żeby wyeliminować takie osoby z polskich dróg. Myślę więc, że wszystkie odpowiedzi i propozycje z różnych resortów, które się spotykają, są po części w odpowiedzi na państwa postulaty.

Teraz, jeżeli mogę, oddam głos panu dyrektorowi Krzysztofowi Dymurze, który odniesie się do szczegółowych pytań, czy do skrzynki „Stop piratom drogowym, czy do danych statystycznych, które potwierdzają pewne trendy. Jeśli byłyby jeszcze jakieś pytania, to oczywiście pozostają do państwa dyspozycji.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, pani dyrektor. Proszę bardzo, panie inspektorze.

Zastępca dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji insp. Krzysztof Dymura:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeżeli chodzi o kwestie szeroko pojętej nietrzeźwości na polskich drogach, to jest aspekt, który już od wielu lat jest w bardzo mocnym zainteresowaniu Policji. Mam tutaj na myśli nie tylko alkohol, ale też inne podobnie działające środki, które również obserwujemy w statystykach, ale też podczas wyników naszych kontroli drogowych.

Zacznę od alkoholu. Tutaj procedury kontrolne są bardzo proste, łatwe i czytelne. Na pewno je państwo znacie. Kontrole stanu trzeźwości robimy w naprawdę masowy sposób. W 2022 r. było to 12,5 mln kontroli, w 2023 r. było to blisko 14 mln kontroli stanu trzeźwości. Patrząc na dane z tego roku, czyli za 9 miesięcy tego roku, było to 11,5 mln kontroli drogowych. Chcę podkreślić, że w stosunku do 2023 r. jest to wzrost o 10%, czyli o ponad 1 mln badań. Skala działań policji jest więc naprawdę bardzo duża i ma ona bardzo wymierne korzyści. To chcę bardzo wyraźnie podkreślić, bo w przypadku zaistnienia różnego rodzaju medialnych wypadków drogowych podnosi się tutaj kwestię potężnego zagrożenia nietrzeźwością na drogach.

Szanowni państwo, jeżeli popatrzymy na statystyki tegoroczne, odnotowaliśmy 911 wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących. To jest spadek o ponad 15%, czyli o 166 wypadków. Najważniejsza rzecz to kwestia ofiar śmiertelnych, bo to zawsze jest w bardzo mocnym zainteresowaniu nas wszystkich. Odnotowano 120 osób, które zginęły w takich wypadkach, ale proszę zauważyć, że to jest aż o 56 mniej, czyli o blisko 32%, czyli w tym roku ofiar w wypadkach samochodowych spowodowanych przez pijanych kierowców zginęło o prawie jedną trzecią mniej. Jeżeli chodzi o statystyki pokazujące stan zagrożenia, można to podsumować w ten sposób, że ta aktywność jest coraz większa, a ona przekłada się na poprawę bezpieczeństwa w tym kontekście.

Jeżeli chodzi o inne podobnie działające środki, oczywiście to jest temat, który jest nieco bardziej skomplikowany, co jest związane z procedurą badania. Policjanci już od wielu lat przechodzą szkolenia w zakresie rozpoznawania zewnętrznych objawów, czyli zachowania się kierującego. Często oprócz badania stanu trzeźwości, które jest dokonywane praktycznie przy każdej kontroli drogowej, oceniamy również zachowanie takiego kierującego. Jeżeli są podejrzenia, przypuszczenia, że to jest nie tylko alkohol, albo badanie stanu trzeźwości wykazuje, że alkoholu w organizmie nie ma, a to zachowanie jest wskazujące na to, że może znajdować się pod wpływem środków, oczywiście używamy szybkich testów, narkotesterów do weryfikacji na miejscu kontroli drogowej tego typu kierującego.

Oczywiście zdajemy sobie sprawę, że jest cała paleta różnego rodzaju niedozwolonych środków. One działają w bardzo różny sposób. Często w organizmie kierujących jest jeden, dwa czy kilka, często jest to połączone z alkoholem. Po rozmowach z osobami, które są w tej sprawie wieloletnimi biegłymi, lekarzami medycyny, toksykologami, wiemy, że dany narkotyk na kilka osób może oddziaływać w różny sposób, więc proceduralnie są to sprawy trudniejsze. Oczywiście jednak widzimy to zagrożenie i cały czas działamy.

Szanowni państwo, trzeba tutaj podkreślić jeszcze jedno. Narkotest, który jest używany – muszę podkreślić, że akurat tego nie brakuje, bo te narzędzia techniczne są w dyspozycji policji i żadnych braków nie ma – nie stanowi o wyniku, który jest wynikiem dowodowym w postępowaniu karnym. Musimy pobrać od takiej osoby krew, skierować tę krew na badanie laboratoryjne do biegłego i biegły musi stwierdzić środek albo ilość środków w organizmie, ich wpływ na organizm, bo wiemy, że mamy jakby dwa progi prawne: albo odpowiedzialność za przestępstwo, czyli to kwestia związana z alkoholem powyżej 0,5 promila i środkami odurzającymi, albo wykroczenie, które jest związane z zawartością alkoholu od 0,2 do 0,5 promila bądź innych podobnie działających środków. Tak nazywa się to w przepisie. Dopiero na podstawie opinii biegłego możemy dalej prowadzić sprawę.

W większości są to sprawy karne, natomiast jeżeli chodzi o ilość, to, szanowni państwo, w zeszłym roku przeprowadziliśmy prawie 27 tys. badań na zawartość innych podobnie działających środków, z czego ujawniliśmy około 4,5 tys. przypadków pozytywnych. Jeżeli chodzi o 2024 r., czyli za 9 miesięcy tego roku, było to ponad 18 tys. badań i ponad 3,3 tys. przypadków pozytywnych. Trochę zaokrąglając, można powiedzieć, że co piąte badanie pokazuje, że niedozwolony środek jest w organizmie kierującego.

To tyle, jeżeli chodzi o ten temat, chyba że jeszcze macie państwo pytania. Chcę tylko podkreślić, że to zagadnienie cały czas jest w zainteresowaniu Policji, w zakresie prawnym, w zakresie organizacyjnym, ale też w zakresie szkoleniowym, żeby doskonalić nasze działania w tym zakresie.

Jeżeli chodzi o pytanie pani poseł dotyczące „Stop agresji drogowej”, muszę powiedzieć, że skrzynki, które każdemu z nas pozwalają zgłosić informację o niebezpiecznych zachowaniach, cieszą się dużą popularnością. Zgłoszeń w skali roku jest mniej więcej 20 tys. To oczywiście różnie rozkłada się w poszczególnych latach. Nasze wytyczne i procedury, a także zalecenia z kierownictwa Komendy Głównej Policji są takie, żeby maksymalnie upraszczać procedurę zgłoszenia przez obywatela, czyli ograniczać do minimum wszystkie tego typu sytuacje, o których pani poseł mówiła, czyli konieczność ustnego zawiadomienia o wykroczeniu, potem konieczność wzywania świadków itd.

Na pewno są to sytuacje bardzo incydentalne, bo choć podejmujemy takie sprawy z urzędu, to czasami, w momencie prowadzenia postępowania w sprawie o wykroczenie, trzeba wyjaśnić pewne sytuacje, chociażby dopytać, kto konkretnie siedział za kierownicą. Przypomnę, że to się toczy na podstawie przepisów prawa wykroczeń, więc jesteśmy zobligowani do pełnej procedury, ponieważ zdarzały się sytuacje, że jeżeli kierowaliśmy wnioski, a nie było na przykład przesłuchania danej osoby, a były wątpliwości w zgromadzonym materiale dowodowym, to sąd odsyłał nam te materiały do uzupełnienia. Nie jest to natomiast duża liczba. Może to też kwestia, nie wiem, ustalenia danego odcinka drogi, żeby ustalić na przykład limit prędkości, który tam obowiązuje, czy czasu. Czasami ktoś przesyła filmik, jest tam data, ona jest błędna, a wiemy, że są pewne okresy umożliwiające ściganie za wykroczenia. Żeby więc to spointować, powiem, że o pomoc tych osób prosimy tylko i wyłącznie w sytuacjach, w których musimy wyjaśnić pewne wątpliwości, które nie pozwalają nam potem na pociągnięcie do odpowiedzialności takiego pirata drogowego, a generalnie staramy się to robić z urzędu, tak aby nie angażować tych osób.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Przepraszam. Panie przewodniczący, mogę dopytać?

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Za chwilę pani poseł. Jeszcze oddamy głos panu generałowi i później, OK? Chce pani teraz?

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Za chwilę mam inną komisję. Chciałam tylko zapytać, czy to nie jest taka rutyna, że na każdym postępowaniu sądowym jest autor nagrania. Jak rozumiem, to było incydentalne zdarzenie?

Zastępca dyrektora biura KGP insp. Krzysztof Dymura:

Musiała to być sytuacja, która wymagała dodatkowych wyjaśnień ze strony osoby, która zgłosiła, ale, jak już podkreśliłem wcześniej, staramy się robić te czynności prawne w taki sposób, aby w jak najmniejszym stopniu angażować osoby zgłaszające.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję. Chciałbym teraz oddać głos panu generałowi Czapiewskiemu. Panie generale, jeżeli mógłbym prosić, to też proszę o liczbową ilość kontroli trzeźwości i kontroli narkotycznych, które były w ostatnich latach inspekcji.

Pełniący obowiązki główny inspektor transportu drogowego Artur Czapiewski:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, mogę powiedzieć, że działania kontrolne Policji i inspekcji diametralnie różnią się, jeżeli chodzi o zakres kontroli. Można powiedzieć, że policja działa w kontrolach wszystkich pojazdów, które biorą udział w ruchu drogowym. Inspekcja koncentruje się na tych, które wykonują przewozy drogowe. Wszystkie kontrole związane z przewozami osób... W procedurze kontroli inspektor ma obowiązek zbadania trzeźwości z racji tego, że w sytuacji wykrycia takich okoliczności, że kierowca jest pod wpływem alkoholu, wzywana jest policja w celu podjęcia dalszych czynności procesowych.

Jeżeli chodzi o narkotesty, każdy zespół kontrolny jest wyposażony w zestaw narkotestów. Zazwyczaj, znowu z uwagi na charakter kontroli, kiedy widzimy na przykład

zachowanie kierowcy, kiedy po charakterze naruszeń zarejestrowanych w tachografie widzimy długotrwałość czasu pracy danego kierowcy i mamy podejrzenie, że zdolność do jazdy jest podtrzymywana za pomocą niedozwolonych środków, wtedy jest używany narkotest, a w sytuacji, kiedy dochodzi do ujawnienia niedopuszczalnych substancji, również wzywana jest policja i policja podejmuje dalsze czynności procesowe.

Chcę jeszcze raz podkreślić, że cały szereg naszych działań kontrolnych jest... Inaczej. Inspekcja jest organem kontroli, który realizuje kontrole z użyciem trzech kompetencji. To jest kontrola przewozów drogowych, kontrola za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących przekroczenia prędkości i kontrola wniesienia opłat elektronicznych z tytułu korzystania z dróg płatnych. Zadania realizowane zgodnie z tymi kompetencjami czasami wykluczają możliwość zbadania kierowcy, aczkolwiek wszystkie partole zatrzymujące pojazd, tak jak mówiłem, są wyposażone w alkomaty i w narkotesty i w sytuacjach wątpliwych są podejmowane czynności kontrolne.

Jeżeli chodzi o statystykę, w tej chwili nie mam konkretnych liczb, ale tę statystykę mogę dostarczyć. Musimy to po prostu sprawdzić. Wynika to z tego, że Główny Inspektorat Transportu Drogowego wykonuje kontrole na terenie całej Polski poprzez rozlokowane zespoły kontrolne dwóch kompetencji: kontroli prędkości i kontroli opłat drogowych. Mamy 16 wojewódzkich inspektoratów i statystyka przewozów, które są wykonywane w ramach ustawy o transporcie, spływa do głównego inspektoratu, tak że przygotowuję i podam tę statystykę.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo dziękuję, panie generale. Tak, poproszę o przesłanie tych danych do Wysokiej Komisji na piśmie. To oczywiste, że nie musi pan dysponować tymi danymi w tym momencie.

Powiem tylko jedno słowo komentarza i, szanowni państwo, będziemy kończyć. Pan inspektor Policji mówił o tym, że w 2024 r. wykonano 18 tys. narkotestów, a jeżeli chodzi o kontrolę trzeźwości, było ich 11 mln. Przepaść jest ogromna. Przepaść jest ogromna i uważam, że narkotestów powinno być wykonywanych jednak dużo więcej. Tutaj jest prośba do pana ministra, żeby na zespole, który pracuje właśnie nad zaostreżeniem przepisów i nad wprowadzeniem nowych regulacji, również wziąć pod uwagę te dane i to, że rozstrzał jest ogromny: między 11 mln i 18 tys. Tutaj mamy naprawdę ogromny rozstrzał i warto byłoby przyjrzeć się temu wykonywać dużo więcej narkotestów. Wiemy, że mamy coraz to nowsze substancje uzależniające, psychotropowe i niestety kierowcy, jak widać, również z nich korzystają. Myślę więc, że warto byłoby podejść do tematu kontroli jeszcze bardziej intensywnie.

Szanowni państwo, bardzo serdecznie dziękuję wszystkim za uczestnictwo. Dziękuję panom ministrom, dziękuję urzędnikom za to, że zechcieliście dzisiaj uczestniczyć w posiedzeniu podkomisji, które było bardzo istotne. Myślę, że w trybie podkomisji jeszcze będziemy się spotykać i rozmawiać o tym ważnym temacie, aby na naszych drogach było coraz bezpieczniej.

Bardzo serdecznie dziękuję. Zamykam posiedzenie podkomisji.