

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Nadzwyczajna
do spraw
zmian w
kodyfikacjach**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
NOWELIZACJI PRAWA KARNEGO
(NR 11)
z dnia 2 października 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Nadzwyczajnej do spraw zmian w kodyfikacjach – podkomisji stałej do spraw nowelizacji prawa karnego (nr 11)

2 października 2025 r.

Podkomisja stała do spraw nowelizacji prawa karnego, obradująca pod przewodnictwem posła **Łukasza Schreibera (PiS)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie rządowego projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (druk nr 1451).

W posiedzeniu udział wzięli: **Michał Hara** dyrektor Departamentu Prawa Karnego Ministerstwie Sprawiedliwości wraz ze współpracownikami, **Łukasz Mucha** naczelnik Wydziału Warunków Rejestracji Pojazdów Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Aneta Suda** naczelnik Wydziału Analiz Strategicznych i Porządku Publicznego Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, **Piotr Zakrzewski** naczelnik Wydziału ds. Legislacyjnych i Ustrojowych Zespołu Prawa Karnego w Biurze Rzecznika Praw Obywatelskich, **Robert Koźlak** dyrektor Biura Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji oraz **Paweł Zarzycki** lider Inicjatywy Rozsądny Ruch.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Agnieszka Grybska** i **Daria Kwiatkowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Tomasz Czech** i **Piotr Podczaski** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł **Łukasz Schreiber (PiS)**:

Dzień dobry, witam państwa serdecznie. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw nowelizacji prawa karnego. Myślę, że porządek dzienny jest wszystkim znany. Jest to rozpatrzenie rządowego projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, czyli druk nr 1451. Witam serdecznie panią poseł. Witam przedstawicieli Ministerstwa Sprawiedliwości. Pana ministra nie ma, tłumaczył, że ma obowiązki. Witam liderów i przedstawicieli społecznych inicjatyw i organizacji. Witam przedstawicieli Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Bardzo mi miło. Witam też państwa z Ministerstwa Infrastruktury, bo też są tutaj jego przedstawiciele. Witam też rzecznika Komendy Głównej Policji. Bardzo mi miło. Jest też przedstawiciel rzecznika praw obywatelskich. Bardzo mi miło.

Proszę państwa, sytuacja jest taka, że proponuję, żebyśmy zaczęli od ogólnej dyskusji. Zobaczymy, jak będzie później z kworum, bo w tej chwili nie ma kworum. Nie mam na to niestety wpływu. Natomiast, korzystając obecności wszystkich państwa, na pewno przeprowadzilibyśmy przynajmniej rozmowę na temat projektu. Jeżeli do końca tej dyskusji nie zbierze się kworum... W tym momencie brakuje jednego posła, żeby było kworum. Jeżeli nie zbierze się kworum, to wtedy w poniedziałek będziemy musieli zrobić posiedzenie komisji, na którym przerobimy po prostu projekt ustawy. Jeżeli pojawi się kworum, to może uda się nam zrobić to dzisiaj albo częściowo, albo w całości.

Dobrze. Jako pierwszego poprosiłbym o głos przedstawiciela wnioskodawców, czyli Ministerstwo Sprawiedliwości. Bardzo proszę. Bardzo bym prosił, aby państwo się przedstawiali i wtedy kontynuowali wypowiedź. Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Prawa Karnego Ministerstwa Sprawiedliwości **Michał Hara**:

Dzień dobry. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Oczywiście, jako że jest to projekt zmiany kodeksu, to pierwsze czytanie miało miejsce na posiedzeniu plenarnym. Myślę więc, że wszyscy znamy ogólnego jego założenia. Generalnie chodzi o zwiększenie bezpieczeństwa

w ruchu drogowym poprzez nowelizację szeregu ustaw, w szczególności przepisów Kodeksu karnego oraz Kodeksu wykroczeń, a także w pewnym zakresie ustawy o kierujących pojazdami oraz prawa o ruchu drogowym i powiązanych ustaw w przypadku zmian wynikowych. Zmiany mają na celu przede wszystkim lepszą, bardziej efektywną egzekucję zakazów prowadzenia pojazdów oraz wprowadzenie jasnej i oczywistej penalizacji wyścigów samochodowych. To jest wymóg prawa karnego. Chodzi właściwie o penalizację wyścigów drogowych, a nie tylko samochodowych, bo chodzi także o akty powiązane z tym procederem. Wszyscy mamy chyba świadomość, że jest on bardzo szkodliwy społecznie. W obecnym stanie prawnym trudno ten proceder uchwycić prawnokarnie, jeśli taki wyścig nie sprowadza bezpośredniego zagrożenia, na przykład katastrofy. To są więc cele tego projektu, który został przygotowany wspólnie przez ministra sprawiedliwości, ministra spraw wewnętrznych i administracji oraz ministra infrastruktury. Pozwolę sobie dodać, że był on opracowywany przez długi czas. Nasz zespół roboczy zaczął przecież funkcjonować praktycznie dokładnie rok temu. Wtedy powstały pierwsze zręby tego projektu. Teraz, po roku, jesteśmy już w końcu w Sejmie i możemy przedstawić ten projekt Wysokiej Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Łukasz Schreiber (PiS):

Liczyłem jednak, że ta wypowiedź będzie chociaż trochę dłuższa i że przedstawi pan trochę bardziej istotę sprawy oraz powody podjętych decyzji i planowanych regulacji. Proszę więc jeszcze o parę zdań rozwinięcia, tak poza tą stroną formalnoprawną.

Dyrektor departamentu MS Michał Hara:

Oczywiście. Może pozwolę sobie nie mówić o tym projekcie, że tak powiem, artykuł po artykule...

Przewodniczący poseł Łukasz Schreiber (PiS):

Oczywiście, nie o to chodzi.

Dyrektor departamentu MS Michał Hara:

Natomiast jeśli chodzi o szczegółowe rozwiązania, to jest to przede wszystkim kwestia wyścigów samochodowych czy wyścigów pojazdów mechanicznych w ogóle. Projekt zakłada przede wszystkim wprowadzenie legalnej definicji tego procederu do Kodeksu karnego. Zakłada też wprowadzenie powiązanego z tym przestępstwa, które penalizować będzie zarówno udział w tym wyścigu jako kierowca czy organizator, jak i przygotowanie do zorganizowania takiego wyścigu. To będą przestępstwa z projektowanych artykułów 178c k.k. Podobną penalizację jak w przypadku wyścigu projekt przewiduje za tzw. niebezpieczną, brawurową jazdę. W tym przypadku muszą być spełnione jednocześnie 3 przesłanki, żeby przypisać sprawcy przestępstwo. Po pierwsze, będzie to przekroczenie prędkości odpowiednio o połowę lub dwukrotnie, w zależności od tego, po jakiej drodze porusza się kierowca. Poza tym będzie to naruszenie innych przepisów – Prawa o ruchu drogowym oraz stwarzanie realnego niebezpieczeństwa dla innych użytkowników drogi. Chodzi o to, żeby zakres przestępstwa z jednej strony pozwolił uchwycić proceder bardzo niebezpieczny ze względów ochrony zdrowia i życia innych użytkowników drogi. Ten proceder – proceder szybkiej, brawurowej, niebezpiecznej jazdy – jest też demoralizujący społecznie. Z drugiej strony chodzi też jednak o to, żeby ten przepis nie rozszerzał niepotrzebnie i nieproporcjonalnie zakresu penalizacji. Pamiętajmy, że normy prawa karnego zawsze mają przecież charakter ultima ratio. Będzie to więc zgodne z zasadą proporcjonalności wyrażoną w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP.

Jeśli chodzi o zakres prawa wykroczeń, to projekt przewiduje też wprowadzenie odpowiedzialności wykroczeniowej za niektóre czyny, które są powiązane z procederem wyścigów. Chodzi tu o branie udziału w wyścigu nie jako uczestnik, lecz jako widz albo sędzia czy osoba, która nagrywa i transmituje taki wyścig. Takim czynem będzie także udział – czy to jako organizator, czy jako uczestnik – w pokazach, które przede wszystkim mogą potencjalnie przerodzić się w tego typu wyścigi. Poza tym takie pokazy stanowią po prostu zagrożenie i uciążliwość dla innych użytkowników drogi i mieszkańców, po których oknami mają nieszczęście odbywać się takie pokazy. Stanowią zagrożenie chociażby poprzez hałas czy nadmierne zadymienie ze spalin. Tego typu zgromadzenia będą musiały być wcześniej przedmiotem zawiadomienia do organów gminy zgodnie z przepisami ustawy o zgromadzeniach. Jeśli takiego zawiadomienia nie będzie, to takie spotkanie będzie należało uznać za niezgodne

z przepisami – Prawa o ruchu drogowym. Zatem udział w tym spotkaniu ze świadomością, że jest ono nielegalne, będzie penalizowane grzywną za wykroczenie.

Jeśli zaś chodzi o kwestie zakazu prowadzenia pojazdów, to przede wszystkim należy skończyć z pewną wyjątkową sytuacją. To dzieje się na bardzo niewielką skalę, ale zdarzają się takie sytuacje, że jeden kierowca ma orzeczone kilka, a nawet kilkanaście tzw. aktywnych zakazów prowadzenia pojazdów naraz. Oczywiście wynika to ze specyfiki postępowania karnego. Sąd orzekający nie zawsze ma aktualne informacje o tym, czy inny sąd przypadkiem nie wymierzył kierowcy takiego zakazu. Jeśli jednak będziemy mieli informację, że mamy sprawcę, który prowadził pojazd mechaniczny mimo posiadania zakazu, to w tym momencie będzie już zachodziła konieczność obligatoryjnego orzeczenia dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdu. Wyjątkiem jest tylko szczególny przypadek uzasadnienia okolicznościami. Ten wyjątek jest ustanowiony po to, żeby nie naruszać zasady z art. 10 konstytucji, czyli zasady podziału władz. Chodzi o to, żeby sąd miał jednak zawsze możliwość ustalenia, że w danym przypadku i w danych okolicznościach sprawy nie należy orzekać takiego zakazu danemu sprawcy.

Drugim łączącym się z tym elementem jest wprowadzenie obowiązkowego świadczenia pieniężnego, a także... To jest bardzo duża zmiana, której znaczenie chciałbym uwypuklić. To jest zmiana w art. 69 k.k. Zgodnie z tą zmianą, w przypadku sprawcy, który prowadzi pojazd mechaniczny, mając już orzeczony aktywny zakaz sprawdzania pojazdów, sąd będzie mógł zawiesić karę pozbawienia wolności tylko w wyjątkowych okolicznościach. To jest konstrukcja znana już w Kodeksie karnym. Obecnie dotyczy ona przestępstw o charakterze chuligańskim oraz sytuacji, w której ktoś ponownie prowadzi samochód pod wpływem alkoholu albo innego środka rządzącego. Projekt rozszerza tę instytucję także na sytuację, w której ktoś prowadzi pojazd, mając już aktywny zakaz.

To są główne kwestie regulowane w tym projekcie. Oczywiście są też poboczne sprawy, takie jak na przykład podniesienie sankcji i zniuanosowanie sankcji za utrudnienie ruchu drogowego, czy też kwestie związane z uregulowaniem i uporządkowaniem instytucji przepadku pojazdu mechanicznego. To są już jednak, można powiedzieć, kwestie wtórne czy poboczne wobec tych dwóch głównych kierunków, w których zmierzają proponowane zmiany. Te dwa kierunki to właśnie kwestie wyścigów i kwestie zakazów prowadzenia pojazdów.

Przewodniczący poseł Łukasz Schreiber (PiS):

Dobrze. Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z posłów chciałby zabrać głos? Może ktoś spośród przedstawicieli innych resortów?

Tak? Bardzo proszę, pani poseł.

Karolina Pawliczak (KO):

Dzień dobry, witam wszystkich państwa serdecznie. Panie przewodniczący, chciałabym tylko zasygnalizować, że będę miała poprawki do tego projektu. Natomiast oczywiście będę je przedkładać w momencie, kiedy będzie on rozpatrywany. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Łukasz Schreiber (PiS):

Dobrze. Dziękuję, pani poseł. Czy może nam pani poseł chociaż ogólnie powiedzieć, w jakim kierunku będą szły te poprawki? To są jakieś poprawki doprecyzowujące, legislacyjne, czy raczej poprawki o charakterze merytorycznym?

Karolina Pawliczak (KO):

To będą poprawki o charakterze merytorycznym. Jest ich 6. Są to również, jeżeli można to tak ująć, poprawki doprecyzowujące poszczególne artykuły. Chodzi o art. 1, 2, 6 i 9. Myślę jednak, pani pośle, że jak będziemy rozpatrywać poszczególne zakresy tego projektu... Nie wiem, czy inne kluby również nie będą miały poprawek. Czy pan poseł reprezentujący Prawo i Sprawiedliwość również będzie składał poprawki? Pytam tak przy okazji. Czy też zostawia pan ten projekt w takiej formule, w jakiej został on przedstawiony przez rząd?

Przewodniczący poseł Łukasz Schreiber (PiS):

Możliwe. Na razie...

Karolina Pawliczak (KO):

Na razie nie ma decyzji. Rozumiem.

Przewodniczący poseł Łukasz Schreiber (PiS):

Na razie chcemy zobaczyć, jak będzie przebiegała ta dyskusja. Dobrze. Dziękuję bardzo.

Czy przedstawiciele innych ministerstw, na przykład Ministerstwa Spraw Wewnętrznych albo Ministerstwa Infrastruktury, chcieliby zabrać głos? Na tym etapie – nie. Dobrze.

Czy przedstawiciel rzecznika praw obywatelskich chciałby zabrać głos? Bardzo proszę.

Naczelnik Wydziału ds. Legislacyjnych i Ustrojowych Zespołu Prawa Karnego w Biurze Rzecznika Praw Obywatelskich Piotr Zakrzewski:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo – Piotr Zakrzewski, Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich. Chciałbym zaprezentować opinię rzecznika na temat tego projektu. Jeśli chodzi o cele tego projektu w ogóle, to nie chcemy o tym rozmawiać, bo cele wyznacza nam ustawodawca. Cele polityki kryminalnej ustala rząd, więc nie o tym będziemy rozmawiać. Cele są szczytne, słuszne i prawidłowe. Natomiast wykonanie projektu i jego zapisy budzą uzasadnione wątpliwości z perspektywy... Nazwałbym to pakietem gwarancyjnym prawa karnego. Tak się akurat składa, że zaczął się rok akademicki. Na pierwszych zajęciach z prawa karnego ze studentami wprowadza się zwykle podstawy konstytucyjne prawa karnego. To jest taka zupełna podstawa prawa karnego. Projekt zaprezentowany dzisiaj przez ministerstwo w wielu miejscach ma się nijak do tych podstaw konstytucyjnych prawa karnego. Powiedziałbym, że narusza je w sposób rażący. O tym właśnie chciałbym dzisiaj powiedzieć, bo na tym skupia się zwykle opinia rzecznika – na zgodności ustaw z konstytucją oraz z prawami człowieka i obywatela.

Będę więc iść po kolei. Najpierw odniosę się do zmian dotyczących zakazu prowadzenia pojazdów, tj. art. 42 § 3 k.k., i wszelkich zmian wynikowych z tym związanych. Chciałbym przypomnieć, że niezależnie od tego, jak państwo postrzegają Trybunał Konstytucyjny, ten trybunał osądził już dwukrotnie w wyroku z 4 czerwca 2024 r. w sprawie SK 22/21 oraz w wyroku z 23 kwietnia 2025 r. w sprawie P 3/17, że zobligowanie przez ustawodawcę sądu do wymierzenia środka o charakterze jednoznacznie oznaczonym, czyli związanie sądu wymiarem sankcji karnej, jest niekonstytucyjne. Niezależnie od tego, czy postrzegamy te wyroki jako wiążące, czy niewiążące, za opublikowane, czy za nieopublikowane, jest to po prostu powtórzenie tego, co doktryna prawa karnego mówi od lat. To nie jest nowość. To nie jest pogląd, który pojawił się nagle. Od zawsze doktryna stanowi, że ustawodawca nie może wiązać sądu wymiarem kary. Z tego wynika, że te regulacje, zamiast cofać niekonstytucyjność Kodeksu karnego, rozszerzają ją jeszcze bardziej. To jest pierwsza uwaga.

Druga uwaga dotyczy przypadku pojazdu. Rzecznik praw obywatelskich zauważył, że w tzw. międzyczasie zmieniły się te proponowane regulacje dotyczące przypadku prowadzenia pojazdów. Nadal jest to jednak przypadek obligatoryjny. To rozwiązanie, które jest proponowane przez ministerstwo, nadal zawiera w art. 44b ust. 1a... Nie chcę się pomylić. Nadal jest to przypadek obligatoryjny. To również jest związanie sądu sankcją. Nieraz będzie to bardzo, bardzo surowa sankcja. Jeżeli sankcja ta jest zależna tylko i wyłącznie od wartości pojazdu – który to element jest zupełnie niepowiązany z przebiegiem przestępstwa, z krzywdą czy ze stopniem naruszenia prawa, a jest tylko i wyłącznie czysto przypadkowym elementem – to w tym zakresie przepisy proponowane przez ministerstwo, które zawierają obligatoryjny przypadek pojazdu, są niekonstytucyjne. Zresztą rzecznik przystąpił do postępowania przed Trybunałem Konstytucyjnym w sprawie P 4/25, wnosząc o stwierdzenie niekonstytucyjności tego typu rozwiązań. W związku z tym namawiałbym szanowną Komisję do złożenia poprawek w tym zakresie. Naprawdę, zaufajmy sądom. Jeżeli sąd będzie widział, że jest potrzeba przypadku pojazdu, to ten pojazd przypadnie. Natomiast wiązanie sądu przez ustawodawcę, czyli zastępowanie sądu decyzją ustawodawcy, jest niekonstytucyjne.

Zwrócę jeszcze uwagę na jedną rzecz, jeśli chodzi o przypadek. Te przepisy zostały tak sformułowane, że ogromnie trudne jest stwierdzenie, czy przypadek jest możliwy, a jeżeli jest możliwy, to przy jakim progu, jeśli chodzi o zażycie środków odurzających. W tym będzie leżał ogromny problem. Przypomnę więc, że rzecznik przystąpił do trzech postępowań przed Trybunałem Konstytucyjnym w sprawach... Nie pomnę, ale są one wspomniane w opinii pisemnej. Rzecznik wskazuje tam na progi i na to, jak orzekają sądy. Nieraz dochodzi do skazań za prowadzenie pojazdu w stanie po użyciu ośrodków odurzającego, także przy nieaktywnych metabolitach. Orzecznictwo sądów, w tym, niestety, Sądu Najwyższego, jest więc tak bardzo rozchwiane, że dochodzi do skazań w przypadkach, kiedy w organizmie

sprawcy nie było nawet aktywnego środka odurzającego. Takie niestety jest orzecznictwo. Jeżeli to przełoży się na wypadek pojazdu, to może dojść do sytuacji, w której ktoś nie ma aktywnego środka odurzającego w organizmie, a mimo to będzie to podstawa do przepadnięcia pojazdu mechanicznego. Tego problemu... Ten problem był już sygnalizowany przez rzecznika zarówno na etapie rządowym, jak i wcześniej. Ten problem nadal nie został w żaden sposób rozwiązany w proponowanych przepisach.

Przechodzę dalej, bo mówię skrótowo. Opinia została zawarta na 33 stronach tekstu, więc nie ma co przedstawiać jej literalnie. Przechodzę więc do definicji wyścigu. Proszę państwa, widzimy, że to są tak naprawdę dwie definicje. Pierwsza z nich to definicja nielegalnego wyścigu pojazdów mechanicznych. Natomiast pkt 2 to tak naprawdę definicja nielegalnej techniki jazdy pojazdami mechanicznymi. Te 2 punkty w ogóle nie mają elementu wspólnego. Nazwanie pkt 2 „wyścigiem” jest... Możemy nazwać banana jabłkiem, ale chyba nie chodzi o to, żeby tworzyć słowa, które nie odpowiadają ich treści. Wydaje się, że rozbięcie tych definicji na dwie byłoby lepszym rozwiązaniem. Wskazane byłoby też chyba jednak poprawienie tych definicji poprzez wskazanie, że to są jednak pojazdy mechaniczne. Punkt 2 zawiera tylko i wyłącznie słowo „pojazd”, co oznacza, że to dotyczyłoby także rowerów, wózków inwalidzkich, naczep, przyczep i innych pojazdów, które są nimi zgodnie z definicją PRD. Należałoby to więc poprawić w tym zakresie. Oczywiście poprawienie tych definicji rzutowałoby na poprawność legislacyjną proponowanego przez ministerstwo art. 178c § 1 i 3, ponieważ ta definicja jest wykorzystana w art. 178c § 1 i 3 do kryminalizacji tego typu zachowań.

Zwróć jeszcze uwagę na jedną rzecz. Proszę się dobrze zastanowić nad art. 177 ust. 2a w zakresie, w którym dodamy kwalifikowanie i będzie to wypadek związany z wyścigiem lub też, tak to nazwę, z nielegalną techniką jazdy. Czy nie dojdzie tu do przesunięcia? Wtedy w przypadku, gdy sąd mógłby wskazać na zabójstwo z zamiarem wynikowym, będzie miał jeszcze mocniejszą podstawę do tego, żeby sądzić, że tego typu zachowanie w ramach wyścigu czy w ramach nielegalnej techniki jazdy może być nadal przestępstwem nieumyślnym. Moim zdaniem może dojść do takiego przesunięcia na poziomie zamiaru wynikowego, bo rażące naruszenie reguł postępowania będzie nadal postrzegane tylko jako naruszenie, tylko jako przestępstwo nieumyślne. Tymczasem są przecież podstawy ku temu, żeby sądzić, że w takich przypadkach dochodzi już do zamiaru wynikowego. Czy efekt tego rozwiązania nie będzie korzystniejszy dla sprawców? Efekt będzie więc kontrfaktyczny do efektu założonego.

Teraz art. 178c § 2. Ten przepis jest wmontowany jakby w art. 178c. W sumie nie wiem, dlaczego tak jest. To akurat przestępstwo zupełnie nie łączy się przecież merytorycznie z art. 178c § 1 i 3. Ten § 2 jest w sumie odrębnym typem czynu zabronionego, niemającym prawie nic wspólnego z § 1 i 3. Powinien być oddzielnym typem czynu zabronionego. Nie wiem, może powinno się zrobić z niego 178d § 1, bo to jest oddzielny typ. Do tego typu czynu zabronionego można mieć zresztą ogromne zastrzeżenia. Jak zostało wykazane w opinii, jest to typ bezskutkowy. Ze strony pana dyrektora usłyszałem słowa „realne niebezpieczeństwo”. Rozumiem, że to jest pewne przejęzyczenie, bo realne niebezpieczeństwo jest skutkiem, a tutaj nie ma mowy o skutku. Tam jest słowo „zagrożenie”. Słowo „zagrożenie” w żadnym miejscu Kodeksu karnego nie tworzy samodzielnie podstawy do twierdzenia, że dany typ jest skutkowy. Słowo „zagrożenie” dookreśla pewne sytuacje czy zachowania, na przykład przy rozboju. To zostało dokładnie rozpisane w opinii literalnie do każdego przepisu. Mamy tam na przykład napisane tak: „w inny sposób bezpośrednio zagrażający życiu”. Dookreślamy katastrofę, dookreślamy substancje itd. Natomiast samo „zagrozić” nie tworzy typu skutkowego. Tym samym art. 178c § 2 jest typem bezskutkowym.

Co to dla nas oznacza z perspektywy dowodowej? To oznacza tylko tyle, że jedynym znamieniem, które będzie w praktyce dowodzone, będzie prędkość. Każdy sąd stwierdzi przecież, że jeśli ktoś jechał 210 km/h na autostradzie, to znaczy, że zagrażał życiu innych osób. Co się w związku z tym dzieje? Mamy do czynienia z typem przepołowiony względem typu z art. 192 k.w. To oznacza, że za typ przepołowiony... W praktyce będzie tak, że za samo półkrotne przekroczenie prędkości na autostradzie czy drodze szybkiego ruchu lub dwukrotne przekroczenie jej w innym miejscu dochodzić będzie mogło do kary 25 lat pozbawienia wolności. Jeżeli zestawimy to z innymi karami za przestępstwa przeciwko zdrowiu i życiu, to za średni uszczerbek grozi 5 lat, a za narażenie na niebezpieczeństwo – 3 lata. Widzimy więc, że kara przewidziana za to przestępstwo jest nieproporcjonalna, a przynajmniej nie pasuje do rozwiązań przyjętych

dotychczas w kodeksie. Jest ona po prostu za wysoka. Jeżeli zestawimy to jeszcze z możliwością przepadku pojazdu, bo przecież to rozwiązanie też jest proponowane... Art. 144b § 1a dotyczy możliwości przepadku pojazdu przy tym przestępstwie. To znaczy, że jeżeli przejeżdżesz do autostradzie 210 km/h, to przepadnie ci pojazd. Trzeba głośno powiedzieć, że proponowane jest takie rozwiązanie. Nie wiem, czy to rozwiązanie nie jest zbyt surowe z perspektywy art. 31 ust. 3 konstytucji. To nie jest proporcjonalne. Rzecznik nie wnika w politykę karną rządu, tylko sygnalizuje pewną dysproporcję kar do stopnia szkodliwości opisanego w typie czynu zabronionego.

Idę dalej, proszę państwa. Zostały nam jeszcze tylko dwie uwagi do dosłownie dwóch elementów. Chciałbym przejść do Kodeksu wykroczeń, a mianowicie do kryminalizacji udziału w zgromadzeniu publicznym. Tego nie było nawet za PRL-u. Przyznaję szczerze, że z ogromnym zaskoczeniem przeczytałem o takim rozwiązaniu, w którym proponuje się kryminalizację zgromadzenia pojazdów. Abstrahuję już od pewnej delikatnej złośliwości, z którą napisałem, że będzie dotyczyło to także pojazdów w postaci wózków inwalidzkich, kamperów, rowerów, hulajnóg i innych. „Pojazd” to może być przecież także pojazd niesilnikowy. Tym samym chcę powiedzieć – abstrahując już od tego błędu legislacyjnego, czysto technicznego – że kryminalizacja udziału w zgromadzeniu jest sama w sobie przeinaczeniem istoty prawa do zgromadzeń. Jeżeli wprowadza się do ustawy o PRD proponowane w art. 65j reguły, które miałyby definiować coś na kształt zgromadzenia... Niezależnie od tego, czy to będzie nazwane spotkaniem, będzie to nadal zgromadzenie. W związku z tym, jeżeli wprowadza się definicję tego tylko po to, żeby to skryminalizować, to jest to zupełne zaprzeczenie istoty prawa zgromadzeń. Prawo zgromadzeń, jako ustawa z 2015 roku, ma właśnie chronić zgromadzenie i umożliwić obywatelom współodpowiedzialność i wyrażenie poglądów.

Natomiast już tak może bardziej żartobliwie zwrócę państwu uwagę, że w tym brzmieniu art. 65j PRD, do którego będzie miał zastosowanie art. 52 § 2 pkt 2a k.w., będzie dotyczył także zgromadzenia kamperów. Mogą sobie państwo wyobrazić zgromadzenie kamperów, na którym to ich właściciele pokazują sobie nowe łazienki. To także będzie objęte kryminalizacją. Mam takie otwarte pytanie – czy jest podstawa do kryminalizacji tego typu zachowań? Raczej nie. To jest zachowanie zupełnie nieszkodliwe. Być może intencja była słuszna, natomiast wykonanie tej intencji jest jak najbardziej nieprawidłowe. Objęliśmy penalizacją także zachowania, które są zupełnie nieszkodliwe społecznie. One nie powinny... Nigdy do tej pory nie było karane samo uczestnictwo, mamy tylko i wyłącznie penalizację dla organizatora czy przewodniczącego zgromadzenia, które nie zostało zgłoszone. Nigdy nie było penalizacji dla uczestnika, a już tym bardziej dla widza czy dla kogoś, kto miałby ewentualnie przechodzić obok.

Jestem dalej przy Kodeksie wykroczeń. Rzecznik praw obywatelskich od lat domaga się zmian w art. 96 § 3. Tych zmian nie ma w tej ustawie, ale poruszana kwestia art. 96 § 3. Dopominamy się więc znowu o tę zmianę. To też jest zawarte w opinii. W opinii jest link do wystąpienia rzecznika praw obywatelskich, w którym domagamy się, aby w końcu zostało to przesądzone. Jest bowiem ogromna rozbieżność w orzecznictwie sądów. Jedne sądy uważają, że jeżeli popełniłeś wykroczenie i nie przyznałeś się do tego, że to ty je popełniłeś, to masz prawo do obrony. Inne sądy natomiast spokojnie skazują za taką sytuację. To znaczy, że jeśli popełniłeś wykroczenie, ale się do niego nie przyznałeś, to art. 96 § 3 k.w. powoduje, że ponosisz odpowiedzialność wykroczeniową i dochodzi do ukarania. To ma się nijak do *nemo tenetur se ipsum accusare*, czyli do jednej z podstawowych zasad, zasady braku samooskarżania. Wiąże się to z domniemaniem niewinności czy też prawem do obrony. To ma się nijak do tego. Rzecznik od dłuższego czasu dopomina się zmian, dlatego że nie da się tego przesądzić na poziomie Trybunału. Trybunał już w kilku orzeczeniach powiedział, że prawo do obrony jest prawem konstytucyjnym. Art. 96 § 3 powinien być czytany tak, że prawo do obrony powinno być zachowane. Natomiast sądy nie stosują się do tego. W związku z tym zachodzi podstawa do tego, aby zmienić ten przepis w sposób proponowany przez rzecznika.

Teraz będzie przedostatnia uwaga, którą chciałbym państwu przedstawić. Ona jest związana z przepadkiem pojazdu. Mianowicie zmiany w k.p.k. są oczywiście zmianami technicznymi, które są pochodną zmian w art. 44b § 1. Chodzi mianowicie o proponowany kształt art. 295 § 1a k.p.k., który przewiduje zabezpieczenie tego pojazdu. W naszej opinii zestawiliśmy na 5 stronach prawie całe orzecznictwo dotyczące art. 1 protokołu nr 1 Europejskiej Komisji

Praw Człowieka, który dotyczy tego zagadnienia, czyli przypadków i zabezpieczeń mienia obywateli na rzecz przypadków w sytuacjach, w których nie dochodzi następnie do orzeczenia przypadku. Mienie traci wtedy na wartości i państwa są zobowiązane do płacenia odszkodowań. Zasada konieczności zabezpieczania nigdy nie została wpisana do art. 195. Należałoby wpisać tam konieczność, czyli działanie tylko wtedy, kiedy zabezpieczenie tego mienia jest konieczne. Wtedy uchroniłoby to nas. Pamiętajmy, że jeżeli ten pojazd jest oddawany osobie bliskiej, to wtedy nic się z nim nie stanie. Ktoś o niego zadba. Natomiast jeżeli będziemy składować ten pojazd na parkingu policyjnym, to rok na takim parkingu... Wiadomo, że wartość tego pojazdu spada w bardzo szybki sposób. Przy braku orzeczenia przypadku rodzi to później obowiązek odszkodowawczy po stronie państwa.

Jeszcze jedna mała rzecz, może bardziej techniczna, ale warta zauważenia. Dziękujemy ministerstwu, że przychyliło się do postulatów rzecznika w zakresie art. 98 § 6 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia. Mamy tu przy tym pewne zastrzeżenie. Mianowicie po stronie organów prowadzących postępowanie w sprawach o wykroczenia nie ma obowiązku informacyjnego. Zatem proponujemy, aby ten przepis miał brzmienie: „z chwilą uprawomocnienia się mandatu karnego, poucza się ujawnionych pokrzywdzonych o ukaraniu sprawcy wykroczenia i prawie do złożenia wniosku o dostęp do informacji będących podstawą ukarania. Na wniosek pokrzywdzonego w przypadku, gdy mandat karny jest prawomocny, udostępnia się informacji będącej podstawą ukarania sprawcy wykroczenie”. Bez obowiązku informacyjnego w kształcie zaproponowanym przez ustawodawcę pokrzywdzony nie będzie wiedział, że może złożyć wniosek. Oznacza to, że on dostanie te informacje na swój wniosek. To super, tylko że on musi najpierw wiedzieć, że może dostać takie informacje. Tak to powinno być, chyba żeby zawarli państwo obowiązek informacyjny w innych przepisach. Nie upieramy się, że to musi być konkretnie w tym przepisie. To byłoby najłatwiejsze, bo wówczas to rozwiązanie byłoby lepsze i bardziej chroniłoby prawa pokrzywdzonego.

Bardzo dziękuję za możliwość przedstawienia opinii. Mam nadzieję, że jeżeli pojawią się jakiegokolwiek poprawki, to rzecznik będzie miał realną możliwość się do nich odnieść. Chodzi o to, żeby one były na przykład wysyłane rzecznikowi wcześniej, żebyśmy mogli ewentualnie państwu pomóc i do nich się ustosunkować. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Łukasz Schreiber (PiS):

Tak tytułem uzupełnienia – czy są dzisiaj obowiązujące przepisy, które, tak jak pan to streszczał przy okazji art. 42 i art. 44b, nie dają sądowi pola manewru? Dzisiaj w naszym systemie mamy kilka takich...

Naczelnik wydziału w Biurze RPO Piotr Zakrzewski:

Tak. Trybunał stwierdził... Przytoczę to jeszcze raz.

Przewodniczący poseł Łukasz Schreiber (PiS):

Nie, nie chodzi o to, żeby pan przytoczył to jeszcze raz. To są obowiązujące dalej przepisy?

Naczelnik wydziału w Biurze RPO Piotr Zakrzewski:

Przepisy nadal są obowiązujące, dlatego że wyroki nie zostały opublikowane. Gdyby wyroki zostały opublikowane, to zarówno art. 42 § 3, jak i art. 42 § 4 w zakresie przestępstw formalnych, byłyby zaznaczone jako niekonstytucyjne. Wyroki już zapadły.

Przewodniczący poseł Łukasz Schreiber (PiS):

Tak, dobrze. Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z pozostałych osób chciałby zabrać głos? Tak? Bardzo proszę.

Lider Inicjatywy Rozsądny Ruch Paweł Zarzycki:

Dzień dobry państwu. Pierwszy raz w życiu zabieram głos na posiedzeniu komisji, więc bardzo dziękuję państwu za taką możliwość. Nazywam się Zarzycki Paweł. Jestem liderem ruchu Rozsądny Ruch. To jest nowa inicjatywa. Mam natomiast też dużo doświadczenia jako samorządowiec zajmujący się właśnie bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz jako autor wielu projektów lokalnych, które poprawiały bezpieczeństwo. Jestem także absolwentem kursu dla instruktorów nauki jazdy oraz wykładowców prawa o ruchu drogowym. Jestem też jednak miłośnikiem motoryzacji.

Jestem tutaj dzisiaj, żeby wyjaśnić państwu, jak wyglądają w rzeczywistości te spotkania, z którymi rząd wydaje się teraz walczyć. Mówię tutaj o spotkaniach miłośników motoryzacji. Może zacznę od tego, że w większości zgadzam się z tym, co mówił mój przedmówca. Bardzo za to dziękuję, bo pierwszy raz pojawił się tutaj... Słuchałem też debaty w tej sprawie, która odbywała się w Sejmie oraz obserwowałem wypowiedzi niektórych polityków w przestrzeni publicznej. Dzisiaj pierwszy raz usłyszałem tutaj głos rozsądku. Bardzo panu za to dziękuję.

Nie jestem tutaj po to, żeby bronić piratów drogowych. Tak samo jak mój przedmówca, widzę sens tej ustawy. Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest bardzo ważną sprawą. Zbyt dużo naszych krewnych ginie na drogach, żeby się tym nie zajmować. Jednak, dokładnie tak jak powiedział pan przedmówca, nie tędy droga. Sposób, w jaki państwo do tego podeszli... Zacznę może od dwóch pozytywnych aspektów, które dostrzegam w tej ustawie. Pierwsza z nich to bat na kierowców, którzy piją zaraz po wypadku. Z tego, co się orientuję, był to taki patent na to, żeby uniknąć konsekwencji. To jest więc bardzo ważny zapis, który powinien jak najszybciej wejść w życie, żeby uniemożliwić uniknięcie konsekwencji spowodowania wypadku. Mowa tutaj o tych kierowcach, którzy pili na widok policjantów. Przez to ciężko było potem ustalić, czy oni byli pod wpływem alkoholu podczas prowadzenia pojazdu w momencie, kiedy doszło do zdarzenia. Druga sprawa to oczywiście większe kary dla tych, którzy łamią sądowe zakazy prowadzenia pojazdów. To są bardzo istotne kwestie, bo jako państwo nie możemy pozwolić na to, żeby robić sobie żarty z sądu i nie respektować wyroków. Mam nadzieję, że te aspekty ustawy faktycznie jak najszybciej będą mogły wejść w życie.

Natomiast patrząc na całokształt tej ustawy, zastanawiam się, jaki właściwie jest jej cel. Czy ona realnie miała na celu poprawę bezpieczeństwa? Czy takim pobocznym celem nie jest zniszczenie przy okazji tej subkultury, czyli społeczności, którą mam zaszczyt reprezentować? Bywam na takich spotkaniach. Nie wiem, czy ktoś jeszcze z państwa ma przyjemność...? Wiem, że na pewno policja ma tę przyjemność. Nie wiem, czy to przyjemność, czy nie, ale policja ma okazję bywać na takich spotkaniach. Pozyskałem dużo danych od komend wojewódzkich i komend miejskich policji. Pozwoliłem sobie poskładać wnioski. Te dane pokazały, że... Może zacznę od pytania – dlaczego rząd twierdzi, że chcąc poprawić bezpieczeństwo, trzeba analizować drift? Czy mają państwo jakiekolwiek dane, które świadczyłyby o tym, że to właśnie jazda na jednym kole, celowa jazda w poślizgu czy nielegalne wyścigi są główną przyczyną śmierci na polskich drogach? Mam dane, które mówią zupełnie co innego. Z proponowanych przepisów wynika, że nikt nie myśli o tym, żeby w większym stopniu karać te czyny, które realnie powodują, że dochodzi do wypadków. Wyjątkiem jest oczywiście przekroczenie prędkości. Do wypadków nie dochodzi ze względu na drift, a przynajmniej policja nie zawarła takich informacji w tych danych, które dostałem już w odpowiedzi na wnioski. Nie ma takich informacji. Zastanawiam się... To jest otwarte pytanie do strony rządowej i do autorów tej ustawy. Czy jest szansa, żeby w jakimkolwiek sposób pokazać takie dane? Na ten moment mam wrażenie, że to jest po prostu czysty populizm i próba zagospodarowania jakichś emocji, które może nieprzypadkowo pojawiły się w przestrzeni publicznej. To nie jest realna odpowiedź na problemy z bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce.

Ogólną wadą tej ustawy jest w mojej ocenie wprowadzenie odpowiedzialności zbiorowej, czyli wprowadzenie pewnego domniemania winności. Tak jak powiedział pan, który rozpoczął dzisiejszą debatę... Przepraszam, jeszcze nie znam państwa nazwisk. Pan powiedział, że każde spotkanie miłośników motoryzacji to potencjalny nielegalny wyścig. Mówił o tym również pan Myrcha. Dla mnie to jest oburzające, że dla państwa jesteśmy jakimiś przestępcami. Jakiegokolwiek nasze spotkanie – a jesteśmy bardzo szeroką grupą, które liczy w Polsce setki tysięcy, o ile nie miliony ludzi – sprawia, że wszyscy jesteśmy potencjalnymi przestępcami. Dziwi mnie takie podejście. Tak jak powiedziałem wcześniej, nie widzę tutaj związku. Może jest tak dlatego, że siedzę w danych, ale spokojnie, państwo też będą teraz siedzieć w tych danych, bo za chwilę będę je kolejno przedstawiać.

Kolejna rzecz. Ten temat się już tutaj pojawiał, więc nie będę próbował rywalizować z panem przedstawicielem rzecznika. Pan znacznie lepiej przedstawił to, w jaki sposób narusza się tutaj wolności obywatelskie. Oczywiście podpisuję się pod tymi słowami. Pojawia się też uznaniowość tych wykroczeń i pojawiających się w projekcie nowych przestępstw. To będzie uznaniowość. Zapchamy sądy, które będą musiały stwierdzić, czy ten poślizg był celowy, czy nie był celowy. Myślę, że w momencie, w którym kary będą tak wysokie, jak państwo

proponują, każdy kierowca będzie się starał ich uniknąć. Każdy kierowca będzie się starał odwoływać od tych decyzji. Zapchamy nasze sądy, które już dzisiaj są niewydolne. Zrobimy to tylko po to, żeby sądy stwierdzały, czy ktoś celowo jechał na jednym kole albo czy ktoś celowo doprowadził do uślizgu kół. Myślę, że to jest bardzo, bardzo zły pomysł. Nie widzę tutaj związku z realną poprawą bezpieczeństwa. Już kolejny raz to powtarzam, ale chciałbym, żeby państwo to zapamiętali.

Podobnie ciężko będzie też stwierdzać, co jest takim zgromadzeniem, a co nie jest. Tak jak pan wcześniej powiedział, wszystko można tak naprawdę zakwalifikować jako takie zgromadzenie. W obecnej sytuacji nie wiadomo, czy prezentacją pojazdów nie jest też przypadkiem to, co dzieje się na przykład w salonach samochodowych. Tam też są prezentowane pojazdy, często w liczbie więcej niż 10. Ta ustawa potencjalnie kryminalizuje nam ogromną część społeczeństwa. Te wykroczenia, te czyny, to są przecież czyny... Nie oszukujmy się, nie udawajmy świętych. Myślę, że dwukrotne przekroczenie prędkości z powodu zwykłego niezauważenia jednego znaku to nie jest coś, co się nie zdarza. Przypominam, że już dzisiaj 1/3 więźniów w polskich więzieniach to kierowcy, którzy są tam w związku z czynami, do których doszło samochodzie. Nie wiem, czy państwo by chcieli, żeby za chwilę było to 80% więźniów.

Idę dalej. Naprawdę jest milion czynów, które są znacznie bardziej szkodliwe społecznie, a nie są kwalifikowane jako przestępstwo. Zawsze mnie uderza, że rząd w pewnym momencie podniósł górną granicę wartości kradzieży, żeby drobni złodzieje w związku z inflacją mogli dalej dobrze żyć. Tego nie będziemy penalizować. Natomiast w przypadku nielegalnych wyścigów, które są bardzo szeroko definiowane, będziemy karać za samo ich przygotowanie. Szanowni państwo, kiedy to przeczytałem, nie mogłem w to uwierzyć. Musiałem sprawdzać te przepisy trzy razy, bo nie jestem prawnikiem. Jednak czy wiedzą państwo, że kara za same przygotowania do udziału w nielegalnym wyścigu ma być identyczna, jak kara za handel ludźmi? Przepraszam, ale czy my jesteśmy poważni? Handel ludzi mamy zestawiać z nielegalnymi wyścigami? Przecież to są straszne rzeczy i pod względem moralnym, i pod względem szkodliwości społecznej. Nie jesteśmy teraz w studio, ale jakbym był w studio, to wymieniałbym państwu 15, 20 czy 30 takich czynów. Przy każdym czynie każdemu zapalałaby lampka. Rozsądny człowiek zawsze by się zastanowił, że kurczę, tamte rzeczy są jednak znacznie bardziej szkodliwe, społecznie i znacznie gorsze moralnie, a jednak nie są tak mocno karane. Policja, niestety, nie ma sił i środków do tego, żeby obstawiać każde spotkanie miłośników motoryzacji przy tej liczbie wakatów, jaka jest dzisiaj w policji. Nie chcę państwa zasypywać danymi, ale tych wakatów jest naprawdę dużo. Myślę, że szanowni panowie policjanci, przedstawiciele policji, mogą to potwierdzić. W jaki sposób policja miałaby obstawiać wszystkie te spotkania? Po co w ogóle te spotkania mają być rejestrowane w urzędzie, skoro są to spotkania publiczne? My się nie chowamy. Nie jestem organizatorem tych spotkań, jestem ich uczestnikiem. Nie dowiaduję się jednak o nich przez jakieś zaszyfrowane kanały czy przez pocztę pantoflową. Dowiaduję się o nich z Facebooka. To są publiczne wydarzenia i policja skutecznie w nich uczestniczy, nawet jeśli nie są one obowiązkowo rejestrowane. Policja nie ma problemu z tym, żeby dowiadywać się o tych spotkaniach. To też wynika z informacji, które uzyskałem od komend miejskich i wojewódzkich.

Natomiast obowiązek zgłaszania tych spotkań odbiera nam po prostu możliwość organizowania spontanicznych spotkań. Byłoby przykre, gdyby zabronić tego wędkarzom. Dziwię się, że w ocenie rządu nie jest przykre, kiedy zabrania się spontanicznych spotkań konkretnej grupie, czyli właśnie miłośnikom motoryzacji. Może państwu jest ciężko to sobie wyobrazić, ale mnie naprawdę często zdarzają takie zupełnie spontaniczne spotkania. Zauważę na przykład, że ktoś ma ciekawy samochód, więc zaproszę go na stację. Jeśli on jechał z kolegą, to nagle staję się nie tyle nawet uczestnikiem, co chyba wręcz organizatorem nielegalnego spotkania miłośników motoryzacji. Nie będzie żadnej nieuchronności kar dla pijanych kierowców i dla tych, którzy łamią masę innych przepisów albo jeżdżą mimo zakazu, jeżeli policja będzie obstawiać spotkania miłośników motoryzacji. Dlaczego? Dlatego że na tych spotkaniach nie pojawiają się pijani kierowcy. Za chwilę przeczytam państwu dane. Wbrew temu, co mówili niektórzy politycy, nie pojawiają się tam też dealerzy narkotyków. Praktycznie nie wykrywa się tam przestępstw. W moim mieście, w Gdańsku, w ciągu ostatniego roku wykryte zostało jedno przestępstwo, czyli właśnie jazda pod wpływem alkoholu. To było jedno przestępstwo na 400 kontroli. Mam nadzieję, że panowie policjanci potwierdzą, że gdyby zatrzymać i skontrolować losowych

400 czy 1000 obywateli... To są takie liczby. Tam są przeszukania, tam jest sprawdzanie tożsamości. Myślę, że przy takiej skali kontroli znajdzie się statystycznie trochę osób poszukiwanych. To świadczy o tym, że albo nasza społeczność to wzorowi obywatele, albo jesteśmy aż tak przyzwyczajeni do obecności policji na naszych spotkaniach. Jesteśmy przyzwyczajeni do tego, że już od wielu lat jesteśmy traktowani jak kryminaliści. Jesteśmy przyzwyczajeni do tego, że na naszych spotkaniach czasami zdarzają się takie sytuacje, że radiowozów jest więcej niż samochodów moich znajomych. Na to też oczywiście mam twarde dane. W takich spotkaniach uczestniczy często po 15-20 policjantów. Zastanówmy się, czy warto kierować tam siły policji w momencie, w którym spada nam poziom bezpieczeństwa w kraju, tylko po to, żeby wykryć jedno przestępstwo w skali roku. Policjanci muszą pracować wieczorami i często w późnych godzinach, bo wtedy te spotkania są organizowane. To powoduje też pewnie jakieś większe koszty, ale tego mogę się tylko domyślać.

Przechodzę dalej, do konkretnych zapisów. Jest tam zbyt szeroka definicja udziału w nielegalnym wyścigu. To jest, tak jak powiedział pan wcześniej, nazywanie po prostu banana marchewką czy jakoś tak. Jazda na jednym kole na placu nie ma nic wspólnego z nielegalnym wyścigiem, a w ten sposób będziemy to definiować. Podobnie jest z jazdą 60 km/h w strefie tempo 30. Dzisiaj policja nie ma informacji o nielegalnych wyścigach. Nikt chyba nie ma takich informacji, bo jakoś nikt ich nie podał. Jednak w momencie, w którym te przepisy wejdą w życie, nielegalnych wyścigów będzie oczywiście znacznie więcej, bo tak to państwo zdefiniują z mocy prawa. Nagle tych wyścigów będzie bardzo dużo, więc może faktycznie będzie to zaraz realny problem, ale jednocześnie będzie on totalnie wymyślony.

Projekt ten zakłada też łatwiejsze przypisywanie takiego czynu, jak spowodowanie zagrożenia katastrofy na specjalnych zasadach, żeby można było mocniej karać kierowców. Dlaczego akurat ta grupa ma łatwiej zdobyć tytuł osoby, która popełniła taki czyn? W projekcie jest też penalizacja driftu, który nie stworzył zagrożenia. Czy to jest jakaś ideologia, według której drift jest taki strasznie zły? Dlaczego ustawodawca przewiduje jedną karę za drift, który stworzył zagrożenie, a drugą za taki, który nie stworzył zagrożenia? Czy celowy uślizg kół jest w jakikolwiek sposób zły? Jeżeli zakładamy w projekcie ustawy, że on nie stworzył zagrożenia, to czemu chcemy poważnie karać ludzi za czyny, które nie stworzyły zagrożenia? Czemu chcemy... To jest najśmieszniejsze. Czemu chcemy karać tych, którzy spowodowali zagrożenie ruchu drogowego właśnie poprzez celowy uślizg kół, troszeczkę lżej od tych, którzy spowodowali to zagrożenie w inny sposób? Jeżeli państwo tak bardzo nie lubią driftu, że chcą państwo karać za sam fakt jego wystąpienia, to dlaczego ten artykuł przewiduje mniejsze sankcje? On paradoksalnie przewiduje mniejsze sankcje, aniżeli artykuł Kodeksu wykroczeń, który mówi o stwarzaniu zagrożenia w ruchu drogowym.

Ze strony pana, który rozpoczął dzisiejszą debatę, padło takie zdanie, że policja nie ma dzisiaj możliwości prawnych do tego, żeby ścigać w sprawie takich zdarzeń. Oczywiście jest to ewidentna bzdura. Przecież policja może zatrzymać uprawnienia na miejscu w momencie, w którym widzi rażące naruszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Może też założyć sprawę, która może się skończyć sądowym zakazem prowadzenia pojazdów., czyli tak samo, jak państwo proponują w projekcie ustawy. Tyle tylko, że tak może się stać pod warunkiem, iż to sąd zauważy, że coś takiego miało miejsce. Nie wystarczy sam fakt, że doszło do sytuacji, w której gdzieś tam uśliznęło się koło. Ciekawej będzie zimą, bo tych uślizgów kół jest znacznie więcej zimą. Może będzie więcej spraw sądowych.

Kolejna rzecz to karanie za udział w nielegalnych spotkaniach. Skąd uczestnik będzie wiedział, że to spotkanie jest legalne. Skąd ma wiedzieć, czy zostało ono zgłoszone w urzędzie gminy, czy nie? To jest tak samo, jak gdyby karać na przykład za spożywanie alkoholu w restauracjach, które nie mają koncesji. Skąd ja mogę wiedzieć, czy ta restauracja ma koncesję, czy nie ma koncesji? Proszę zwrócić uwagę, że porównałem restaurację do spontanicznych spotkań, które często nie mają organizatora. U nas w Gdańsku spotkania przy hali „Oliwia” są tradycją starszą ode mnie. Tam nie ma organizatora. Proszę uwierzyć, że takie jest zainteresowanie młodych ludzi oraz ich chęć, żeby się spotkać i rozmawiać przy autach. Naprawdę proszę nie wierzyć w to, że tam dochodzi do nielegalnych wyścigów. Tych 15-20 policjantów, którzy każdorazowo obstawiają te spotkania, nie dopuściłoby do tego, żeby dochodziło tam do nielegalnych wyścigów. Nie dopuściliby do tego, żeby – tak jak ujął to pan wcześniej – te spotkania mogły się nagle przerodzić w nielegalny wyścig.

Myślę, że na dzisiejsze nasze spotkanie... Nie, jednak tutaj też mamy policjantów, ale tylko dwóch. Zmierzam do tego, że to jest po prostu absurdalne. Myślę, że państwo wylewają dziecko z kąpielą. Opór społeczny, który pojawi się w momencie, kiedy do opinii publicznej przedostaną się omawiane dzisiaj informacje, może paradoksalnie zablokować wprowadzenie potrzebnych rzeczy z tego projektu ustawy. Mówię o tych rzeczach, które są ważne, które jak najbardziej popieram i które popiera nasz ruch.

Na koniec jeszcze przekażę państwu wspomniane dane. Bardzo chętnie wysłałbym też państwu te dane. Jeżeli by mi państwo dali kilka dni, mógłbym je przesłać do dyspozycji Komisji. Jeżeli w ogóle jest taka możliwość, to mógłbym przekazać Komisji te dane, już porządnie zagregowane. Dzisiaj to było robione trochę na ostatnią chwilę, więc mam dla państwa tylko kilka danych. Jeżeli jednak ktokolwiek z państwa byłby zainteresowany, to byłoby mi bardzo miło i chętnie przekazałbym państwu taki szerszy przegląd danych. Mogą się też państwo ze mną skontaktować. Chętnie dam państwu swój numer telefonu po spotkaniu, bo on jest totalnie publiczny. Proszę o sekundkę cierpliwości, bo nie mogę znaleźć tych danych...

Przewodniczący poseł Łukasz Schreiber (PiS):

Wie pan, mam taką propozycję – proszę przekazać dane do sekretariatu naszej Komisji. Wtedy one na pewno zostaną wysłane członkom Komisji.

Lider Inicjatywy Rozsądny Ruch Paweł Zarzycki:

To będzie chyba lepsza droga.

Przewodniczący poseł Łukasz Schreiber (PiS):

Teraz proszę nie szukać.

Dobrze, czy zastało coś jeszcze, czy..?

Lider Inicjatywy Rozsądny Ruch Paweł Zarzycki:

Czy jest szansa, że potem będę jeszcze mógł zabrać głos? Czy raczej muszę..?

Przewodniczący poseł Łukasz Schreiber (PiS):

Zobaczymy. Raczej tak.

Lider Inicjatywy Rozsądny Ruch Paweł Zarzycki:

To w takim razie już nie zanudzam. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Łukasz Schreiber (PiS):

Bardzo dziękuję za tę wypowiedź, analizę i przemyslenia.

Czy ktoś z państwa, kto nie zabierał jeszcze głosu, chciałby się wypowiedzieć?

Dobrze, to chciałbym jednak wywołać jeszcze do głosu przedstawicieli ministra sprawiedliwości, ministra spraw wewnętrznych i komendy policji. Dlaczego? Sądzę, że tak ogólnie rzecz biorąc, wszyscy możemy się zgodzić, że są to zmiany, które po takim ogólnym zapoznaniu się z nimi mogą raczej spotkać się ze zrozumieniem, akceptacją, a nawet sympatią dużej części opinii publicznej. Problem leży w tym, że mimo dobrych i bardzo dobrych zapisów projektu, pojawia się w związku z nim kłopot, z którym mamy do czynienia nie tylko przy pracy nad tą ustawą. Znamy go od lat. Pamiętam go z czasów, kiedy byłem, powiedzmy, po drugiej stronie, jeśli chodzi o zmiany Kodeksu karnego. Zostało tutaj zauważone, że reagując na jakieś ważne zdarzenie społecznie, faktycznie proponujemy kary, które w nieadekwatny sposób wpisują się w cały Kodeks karny. Dochodzi do różnego rodzaju absurdów z tym związanych. Pytanie, czy życzymy sobie zaost్రzania Kodeksu w ten sposób. Pytanie, czy i jak bardzo bierzemy też pod uwagę... Rozumiem, że przeprowadzili państwo taką analizę i przynajmniej na Komitecie Stałym odbyła się dyskusja na temat tego, czy faktycznie nie spowoduje to w sądach ogromnego zalewu sprawami. Czy macie to przeanalizowane? Czy będą się z tym łączyły jakieś dodatkowe etaty lub innego rodzaju rozwiązania, które chcielibyście zaproponować?

Są też wreszcie te bardzo poważne konstytucyjne wątpliwości, które przedstawia rzecznik praw obywatelskich. Jest też ten faktycznie wyjątkowo wątpliwy zapis dotyczący konieczności zgłaszania. To jest ten nowy art. 65a, który dotyczy sytuacji, w której mamy zgromadzenie więcej niż 10 pojazdów. Proszę państwa, dodam do tego, co już padło, jeszcze jedną sytuację. Są to sytuacje, w których sam wielokrotnie uczestniczyłem. To są jakieś wyjazdy – wcale niekoniecznie miłośników motoryzacji – przy okazji których może odbywać się zgromadzenie. To mogą być na przykład jakieś spotkania w konkretnym miejscu, nawet w drodze

do Warszawy albo gdziekolwiek indziej. Faktycznie, trudno zakładać, że za każdym razem powinno być konieczne wcześniejsze zawiadomienie organu gminy na zasadach określonych w ustawie – Prawo o zgromadzeniach. To jest po prostu absurdalne. Wydaje mi się, że będzie to powodowało co najmniej wyśmiewanie tego projektu.

Jest w tym projekcie szereg dobrych zmian. Zaostrzenie kar za szereg wymienionych w projekcie rzeczy wydaje bardzo właściwe, bardzo celowe. Natomiast faktycznie, zagrożenie wieloletnimi wyrokami, częściowo bez żadnej możliwości oceny tej sprawy przez sąd... Czy faktycznie wpisuje się to w szeroki horyzont działań Ministerstwa Sprawiedliwości odnośnie do prac nad Kodeksem karnym? Można mieć co do tego wątpliwości. Słyszałem tego rodzaju zarzuty w poprzednich latach. Obecna większość rządząca artykułowała je choćby w sprawach... Pamiętam o tym, pamiętam takie dyskusje przynajmniej przy kilku tematach. Takie dyskusje pojawiały się nawet przy okazji spraw o pedofilię, czyli przy okazji omawiania przestępstw, które są wyjątkowo dramatycznie podłe. Tymczasem teraz rzeczywiście idziemy z tymi karami bardzo daleko.

Czy mogliby więc państwo odnieść i ustosunkować się do tego wszystkiego? To jest rzecz, na której najbardziej by mi zależało. Zależy mi na odpowiedzi, czy zamierzacie jeszcze dokonywać i sami proponować..? Nie macie już takiego dużego wpływu na ten projekt, ale czy chcecie jeszcze coś proponować i czy chcecie go poprzeć? O to mi chodzi, bo dobrze wiemy, że stanowisko ministerstwa i stanowisko rządu ma też znaczenie dla większości sejmowej. Nie mówię, że jest ono obligatoryjne, ale ma znaczenie. Czy rozważacie więc wspólnie rekomendację takich rozwiązań? Przecież te poprawki, które otrzymałem i które mają być zgłaszane, to także są wasze rekomendacje, prawda? Pytam więc, czy w tej sprawie będziecie próbowali przekonywać posłów do złożenia jakichś poprawek ze zmianami, czy też macie to w pełni przemyślane i możecie odpowiedzieć na wszystkie usłyszane przez nad uwagi i wątpliwości. Bardzo proszę.

Dyrektor departamentu MS Michał Hara:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Odniosę się najpierw pokrótce do kilku kwestii szczegółowych, a później pozwolę sobie odpowiedzieć już bardziej ogólnie.

Przewodniczący poseł Łukasz Schreiber (PiS):

Jeżeli mogę, to chciałbym dodać jeszcze jedną rzecz. Gdyby mógł nam pan zdradzić... Chyba że nie może pan tego zdradzić, to wtedy też proszę o taką informację. Czy podczas prac nad tym projektem w rządzie i w czasie jego ostatecznego przyjmowania w tym kształcie inne resorty nie zgłaszały wątpliwości w tych sprawach? Dziękuję.

Dyrektor departamentu MS Michał Hara:

Dziękuję bardzo. Mieliśmy bardzo obszerny proces uzgodnień, konsultacji i opiniowania. Wszystkie uwagi zgłoszone przez inne resorty są oczywiście dostępne na stronach Rządowego Centrum Legislacji.

Jeśli chodzi o te kilka podniesionych kwestii, to wspomniano chociażby o karaniu uczestników tych spotkań. Chciałbym zwrócić szczególną uwagę na fakt, że te wykroczenia będą umyślne. To wynika wprost z projektowanych przepisów. Zatem będzie trzeba wykazać takiej osobie, że po pierwsze wiedziała, że takie spotkanie odbywa się niezgodnie z prawem, a po drugie – świadomie brała w nim udział. Godziła się na to, czyli było jej wszystko jedno, czy jest to legalne, czy nie. Wydaje się więc, że to jest odpowiednie zabezpieczenie przed tym, żeby osoby, które nie wiedziały, że zgromadzenie jest nielegalne, znalazły się tam przypadkowo albo po prostu przechodziły obok, nie podlegały takiej odpowiedzialności karnej. Mówię o odpowiedzialności sensu largo, bo to jest wykroczenie.

Jeśli zaś chodzi o to przestępstwo dotyczące brawurowej i nieostrożnej jazdy, to po to są tutaj wprowadzone te trzy przesłanki, żeby nie doprowadzić do takiej sytuacji, w której jedyną ocenianą okolicznością będzie stopień przekroczenia prędkości. Natomiast jeśli dla przejrzystości i jasności tekstu prawnego skutek w postaci narażenia na niebezpieczeństwo innej osoby powinien zostać bardziej wyeksponowany, to jak najbardziej jesteśmy otwarci na to, żeby wprowadzić tego typu zmianę w tym zakresie. Chodzi o to, żeby było jasne, że nie tylko kwestia przekroczonej prędkości ma kluczowe znaczenie dla przypisania odpowiedzialności karnej.

Jeśli szanowni państwo członkowie Komisji zechcą zgłosić poprawki, to oczywiście będziemy się nad nimi się pochylać. Jeśli będzie taka możliwość, to oczywiście odniesiemy się do nich przychylnie, tylko po prostu najpierw będziemy musieli poznać ich treść. Projekt jest oczywiście dopiero na etapie prac podkomisji. Będzie przecież potem nad nim pracowała jeszcze Komisja Nadzwyczajna. Jak najbardziej jest więc z naszej strony otwartość na to, żeby odnieść się do ewentualnych poprawek, jeśli szanowni państwo posłowie uznają ich zgłoszenie za stosowne. Natomiast jeśli chodzi o odniesienie się do pozostałych kwestii, to pozwolę sobie oddać głos Ministerstwu Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Komendzie Głównej Policji.

Przewodniczący poseł Łukasz Schreiber (PiS):

Dobrze, dziękuję bardzo. Oczywiście zdaję sobie sprawę, że możemy znaleźć na stronach RCL uwagi, które były wnoszone do projektu. Pytałem raczej o ten finalny etap prac na Komitecie i w rządzie, ale już dobrze, trudno.

Bardzo proszę.

Dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji Robert Koźlak:

Panie przewodniczący, pani poseł... Inspektor Robert Koźlak, dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. Nie będę się odnosił do samych wypowiedzi przedstawiciela rzecznika praw obywatelskich, bo też uznaję, że na niektóre rzeczy faktycznie należy zwrócić uwagę. Jednak moim zdaniem w niektórych przypadkach jest to typowa nadinterpretacja albo wręcz niezrozumienie tego, z czym się spotykamy lub co chcemy wprowadzić albo powiedzieć poprzez te przepisy.

Natomiast w szerszym zakresie odniosę się do wypowiedzi ze strony społecznej. Przede wszystkim żałuję, że nie przedstawił pan tych danych, bo sam jestem ciekaw, czego one dotyczą. Chciałbym się ewentualnie dowiedzieć, czy te dane pokrywają się z danymi, które posiadamy jako Komenda Główna, czyli danymi z całego kraju, a nie tylko z kilku komend powiatowych czy wojewódzkich. Natomiast zupełnie się nie zgodzę ze stwierdzeniami dotyczącymi samych spotkań. Mówimy chyba o dwóch całkowicie innych rzeczach. Pan mówi o spotkaniach, gdzie faktycznie nic się nie dzieje. Te spotkania są wręcz prowadzone w sposób legalny. Nawet powiem więcej – w tym momencie według obecnie obowiązujących przepisów można w sposób legalny zorganizować wyścig na ulicach miast czy na innych drogach, trzeba tylko spełnić pewne warunki. Trzeba spełnić warunki z art. 96 – Prawa o ruchu drogowym oraz ewentualnie inne warunki i przesłanki, które są w tej chwili uregulowane. Jednak z uwagi na to, że obecne przepisy nie są na tyle precyzyjne i nie pozwalają nam, jako policji... Sami państwo wiedzą, że kilkukrotnie występowaliśmy z tym nawet do prokuratury. Zbieraliśmy naprawdę mocny materiał do stwierdzenia, że to było zgromadzenie zagrażające bezpieczeństwu innych osób, bo tylko w takim systemie prawnym możemy się w tej chwili poruszać. Te sprawy nie były podejmowane.

Odniosę się też do driftu. Pan mówi, że panu to nie przeszkadza. Mnie przeszkadza to bardzo. Nie wiem, jak by pan odpowiedział osobom, które wręcz codziennie piszą do nas skargi na temat piszczących czasie driftu opon oraz ryków silników nie tylko w dzień, ale i w nocy. Trudno się zgodzić z tym, że to jest fajne. Może dla pana takie jest, ale dla mnie na pewno nie. Nie zgodzę się też z tym, co pan mówił à propos tego, iż można prowadzić pojazd nieumyślnie. Nie wiem, jak można nieumyślnie jechać motocyklem na jednym kole. Nie wyobrażam sobie, że to akurat można zrobić nieumyślnie.

Lider Inicjatywy Rozsądny Ruch Paweł Zarzycki:

Powiedziałem: „celowo albo niecelowo”. To jest ważne dla tej ustawy.

Dyrektor biura KGP Robert Koźlak:

Chodzi tu jednak o umyślność. W przepisach karnych mówimy akurat o umyślności.

Pragnę też zwrócić uwagę na kilka przepisów, które były wprowadzane przez inne państwa. Zacznę od Niemiec, gdzie w 2016 r. w podobny sposób... Tam też nielegalne wyścigi bardzo mocno przeszkadzały społeczeństwu i bardzo mocno wpisywały się w trend niebezpieczeństwa w ruchu drogowym. Po 3-4 latach od wprowadzenia tych przepisów to zjawisko praktycznie przestało istnieć. Proponuję też spojrzeć na przepisy w tym zakresie z Francji, z Portugalii czy z Włoch. Tam też jest bardzo podobna konstrukcja. Może nie jest ona identyczna, ale myślę, że też warto ją wziąć to pod uwagę. Najważniejsze, że było to skuteczne. Liczymy, że u nas

też będzie ta skuteczność. Liczę, że aby walczyć z nielegalnymi spotkaniami i z nielegalnymi wyścigami... Jeszcze raz podkreślę, że nie mówię o tych spotkaniach, które były w Gdańsku, czy o spotkaniach miłośników w ogóle. Naprawdę można to zrobić legalnie po spełnieniu warunków, które proponujemy obecnie. Myślę, że zwykle zgłoszenie zgromadzenia do samorządu, bez spełnienia dodatkowych warunków, też będzie wystarczające.

Dziękuję bardzo.

Lider Inicjatywy Rozsądny Ruch Paweł Zarzycki:

Czy mogę się odnieść do tego jednym zdaniem?

Przewodniczący poseł Łukasz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo.

Poczekajmy z tym, bo jeszcze jest strona rządowa. Czy ktoś jeszcze chciałaby zabrać głos? Nie. To wszystko, co mają państwo do powiedzenia. OK, dobrze.

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Nie widzę.

Dobrze, to proszę.

Lider Inicjatywy Rozsądny Ruch Paweł Zarzycki:

Obiecałem, że odpowiem jednym zdaniem, więc będę słowny.

Przewodniczący poseł Łukasz Schreiber (PiS):

Tak, teraz już proszę tak bardziej...

Lider Inicjatywy Rozsądny Ruch Paweł Zarzycki:

Tak, oczywiście.

Jeśli chodzi o przepisy w Niemczech, to dobrze słyszeć, że okazały się one skuteczne. Tam kary nie były aż tak wysokie. Jest to więc argument za tym, że te kary nie muszą być aż tak wysokie, aby przepisy były skuteczne. Według tego, co państwo proponują, będziemy mieli najbardziej restrykcyjne w tym zakresie przepisy w całej Europie i wśród wszystkich naszych sąsiadów, także ze Wschodu.

Dyrektor biura KGP Robert Koźlak:

Panie przewodniczący, są jeszcze bardziej drastyczne kary. W Austrii za samo przekroczenie prędkości powyżej 50 km/h jest zatrzymywany pojazd. Dzisiaj bardzo dużo mówiliśmy także i o tym, czyli o przypadku pojazdu. Znam przepisy z krajów europejskich, które są jeszcze bardziej drastyczne. My naprawdę jesteśmy jeszcze bardzo liberalni w stosunku do tych zachowań, które prezentują nasi kierowcy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Łukasz Schreiber (PiS):

Dziękuję.

Dobrze, dziękuję bardzo za tę dyskusję. Cóż, proszę państwa, co musimy zrobić? Jak rozumieć z toku tej dyskusji, będą zgłaszane poprawki zarówno przez przedstawicieli większości rządowej, jak i przez przedstawicieli opozycji. Kontynuowalibyśmy pracę, ale nie mamy w tym momencie kworum. Niemożliwe jest więc przerobienie tego projektu ustawy. Chciałbym więc teraz zaproponować, żebyśmy spotkali się ponownie w poniedziałek o godzinie 16.00. Będzie to możliwe? Dobrze. Wtedy więc zapraszam wszystkich państwa. Mówię przy tym uczciwie, że wtedy już darowalibyśmy sobie powtarzanie tej samej dyskusji, bo to chyba nie ma sensu. Będziemy rozmawiać, ale będziemy już wówczas przerabiać konkretne artykuły projektu. Spróbujemy to przepracować w taki sposób.

Nie wiem, czy strona rządowa przekonała nas wszystkich swoimi odpowiedziami i czy odpowiedziała na wszystkie wątpliwości. Mam raczej wrażenie, że szereg tematów został, powiedziałbym, odłożony na bok. Z kolei przedstawiciele MSWiA czy komendy policji... Odniósł się pan tylko do części spraw, które były podnoszone. Co do driftów, jazdy na jednym kole itd., to ja akurat osobiście się z tym zgadzam. Nie widzę powodu, żeby uważać, że nie powoduje to szeregu problemów. Nie wiem, czemu akurat temu mielibyśmy przyklaskiwać. Można to robić w jakichś strefach zamkniętych, gdzie nie stwarza to żadnych problemów. Natomiast czemu mielibyśmy uważać, że ewidentne zagrożenia w ruchu drogowym nie stanowią dla nas kłopotu? Czy to zaburza czyjaś wolność? Nie wiem, jaka jest statystyka wypadków i tego, co się zdarzyło w takich sytuacjach. Sam znam jednak takie przypadki, w których doprowadziło to po prostu do tragedii. W tym przypadku byłbym więc raczej przekonany,

że powinniśmy działać mniej więcej w duchu tej propozycji. Są może jakieś drobne rzeczy legislacyjne do wyjaśnienia w tej sprawie, chociażby kwestia tych wyrazów „celowo” i „niecelowo”. To tyle.

Dobrze, proszę państwa, widzimy się więc w poniedziałek. Poprawki można przesłać wcześniej, żeby potem było nam łatwiej pracować. Umówmy się może tak, że poprawki, które spłyną do godziny 12.00 w poniedziałek, będą przesłane członkom Komisji. Wtedy będziemy przynajmniej wiedzieć, co tam jest. Oczywiście regulamin jak najbardziej pozwala na to, żeby zgłosić te poprawki tuż przed posiedzeniem Komisji. Zobowiązuję się jednak, że ze swojej strony postaram się, żeby te poprawki dotarły do godziny 12.00. Wtedy strona rządowa i pozostali zainteresowani parlamentarzyści będą mogli spróbować na to spojrzeć.

Dobrze, to chyba wszystko. Dziękuję państwu za dziś. Przepraszam, że tak wyszło, ale proszę też zrozumieć, że akurat w tej Komisji mamy 4 podkomisje. One wszystkie działają w miarę intensywnie. Jeśli więc chodzi o prace Komisji w trakcie posiedzenia Sejmu, to mamy olbrzymi problem, żeby znaleźć na to przestrzeń. Panie z sekretariatu są w zasadzie dwie, co też sprawia pewne problemy techniczne. Musimy przez to robić posiedzenia w trochę innych terminach. To z kolei powoduje problem, który mieliśmy dzisiaj. Wierzę jednak, że w tym drugim poniedziałkowym terminie uda się nam już zebrać kworum i przeprosować projekt ustawy. Posiedzimy nawet do późnego wieczora. Proszę więc przygotować się na to, że w poniedziałek będziemy próbowali zamknąć już ten temat prac naszej podkomisji. Dziękuję państwu uprzejmie.