UZASADNIENIE

Projektowana ustawa stanowi przygotowaną przez Ministra Sprawiedliwości w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministrem Infrastruktury oraz Komendy Głównej Policji i Inspekcji Transportu Drogowego wspólną propozycję zmian w przepisach dotyczących bezpieczeństwa na drogach. Mają one na celu skuteczniejsze zwalczanie przestępstw drogowych, szczególnie tych stwarzających zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego. Jednym z priorytetów jest eliminowanie z ruchu drogowego recydywistów z wielokrotnymi zakazami prowadzenia pojazdów. Propozycje są wynikiem prac międzyresortowego zespołu specjalistów i ekspertów, które to prace trwały pomiędzy 25 września 2024 r.[[1]](#footnote-1)) a 15 listopada 2024 r.

Problem nielegalnych wyścigów, rajdów i tym podobnych imprez odbywających się na drogach, na których odbywa się ruch kołowy, staje się coraz bardziej odczuwalny i ma coraz większy wpływ na spadek poczucia bezpieczeństwa wśród użytkowników dróg. Szczególnie niebezpieczne jest zachowanie osób spontanicznie ścigających się na drogach bądź jeżdżących po nich brawurowo, z naruszeniem elementarnych zasad bezpieczeństwa ruchu. Podjęcie bardziej radykalnych działań wobec organizatorów i uczestników nielegalnych wyścigów, a także osób rażąco naruszających przepisy ruchu drogowego wymaga zmian przepisów prawa przede wszystkim w obszarze szeroko rozumianego ruchu drogowego, zarówno w aspekcie kryminalizacji określonych czynów, w tym zaostrzenia odpowiedzialności za skutki niektórych zachowań, jak również wdrożenia regulacji o charakterze administracyjnym. Innym zachowaniem, które wymaga wprowadzenia radykalnych zmian w przepisach, jest kierowanie pojazdem przez osoby nieposiadające stosownych uprawnień do kierowania, w szczególności przez osoby, wobec których orzeczono środek kary w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym spowodowane przez takich kierujących dowodzą, że sankcje przewidziane za takie zachowanie w aktualnym stanie prawnym można ocenić jako niewystarczające.

W toku prac międzyresortowych, o których mowa powyżej, wypracowano projekt przepisów, wśród których znajdują się m.in. wyższe sankcje za rażąco niebezpieczną, brawurową jazdę. Proponowane jest podwyższenie kar za wypadek ze skutkiem śmiertelnym (w ramach nielegalnego wyścigu, rażąco niebezpiecznej, brawurowej jazdy lub złamania zakazu prowadzenia pojazdów). Jednym z kluczowych elementów projektowanych zmian jest zaostrzenie sankcji wobec kierowców, którzy łamią sądowe zakazy prowadzenia pojazdów. W przypadku naruszenia zakazu sąd powinien co do zasady orzekać dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów. Także możliwość przepadku pojazdu oraz minimalne świadczenie pieniężne w wysokości 10 000 zł mają pełnić rolę środków odstraszających.

Znaczące modyfikacje obejmują także prowadzenie pojazdów pod wpływem alkoholu. Jeśli kierowca będzie mieć od 0,5 do 1,5 ‰ alkoholu we krwi lub jest objęty zakazem prowadzenia pojazdów, sąd będzie mógł zdecydować o przepadku pojazdu. W sytuacji gdy stężenie alkoholu przekracza 1,5 ‰, sąd będzie miał obowiązek orzec przepadek pojazdu, chyba że zachodzi wyjątkowy przypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami. Nadto w przypadku kierowców prowadzących pojazd z zawartością alkoholu powyżej 1,5 ‰, ograniczona zostanie możliwość orzekania kary pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania.

Wśród propozycji pojawiła się również kryminalizacja nielegalnych wyścigów karą od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności za organizację lub udział[[2]](#footnote-2)).

Projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego zakłada zmianę łącznie 7 aktów normatywnych, tj. ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2025 r. poz. 734), dalej jako „k.w.”, ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383), dalej jako „k.k.”, ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 46 i 304), dalej jako „k.p.k.”, ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 oraz z 2025 r. poz. 820), dalej jako „p.o.r.d.”, ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2025 r. poz. 860), dalej jako „k.p.w.”, ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 769), dalej jako „u.k.p.” oraz ustawy z dnia 9 czerwca 2022 r. o wspieraniu i resocjalizacji nieletnich (Dz. U. z 2024 r. poz. 978 i 1228), dalej jako „w.r.n.”.

Warto podnieść, że w ramach projektowanej ustawy zmianie ulegnie szereg przepisów k.k. (w treści art. 42, art. 43a § 2 i § 3, art. 44b, art. 69 § 4, art. 178 k.k.; nastąpi również dodanie nowych art. 44b § 1, art. 115 § 26, art. 177 § 2a, art. 178c k.k.).

W art. 115 k.k. wprowadzona zostanie legalna definicja „nielegalnego wyścigu pojazdów mechanicznych” (czyli rywalizacji kierujących co najmniej dwoma pojazdami mechanicznymi w ruchu lądowym, z zamiarem pokonania określonego odcinka drogi w jak najkrótszym czasie i z naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym lub celowego wprowadzenia pojazdu w poślizg lub celowego doprowadzenia do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu, wykonanego w trakcie zgromadzenia zorganizowanego na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni – odbywające się bez wymaganego zezwolenia). Zdefiniowanie tego pojęcia było konieczne dla określenia sankcji przewidzianych stricte za takie zachowania. Przyjęto, że nielegalnym wyścigiem pojazdów mechanicznych będzie rywalizacja (bez zezwolenia) kierujących pojazdami mechanicznymi z zamiarem pokonania określonego odcinka drogi w jak najkrótszym czasie, z jednoczesnym naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Łączne spełnienie tych przesłanek spowoduje zakwalifikowanie działania sprawców jako czynu zabronionego.

Bez znaczenia dla oceny tego zachowania będzie fakt, czy dany wyścig został wcześniej zorganizowany/zaplanowany, czy też został przeprowadzony spontanicznie.

Definicja nielegalnego wyścigu pojazdów mechanicznych dotyczy również innych niebezpiecznych zachowań, tj. tzw. driftu i celowego doprowadzenia do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu (np. jazda motocyklem na jednym kole), jednak aby zachowania te mieściły się w definicji nielegalnego wyścigu, a tym samym były kwalifikowane jako nowe przestępstwo, określone w dodawanym art. 178c k.k., musi do nich dojść w trakcie zorganizowanego zgromadzenia na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni. Dopuszczenie się takiego zachowania w innym miejscu lub w sposób spontaniczny, niezaplanowany, będzie stanowiło wykroczenie.

Art. 42 § 1a k.k. ma zostać znowelizowany w ten sposób, że sąd będzie orzekał zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w razie skazania za przestępstwo określone w: art. 177 § 2a, art. 178b, art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2 lub art. 180a. Tym samym de facto zostanie poszerzony katalog obligatoryjnego orzeczenia przez sąd zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów (o art. 177 § 2a, art. 178c § 1 pkt 2 i § 2).

Zmianie ulec ma również treść art. 42 § 3 k.k. (częściowe przeniesienie treści normatywnej dotyczącej obligatoryjnego orzeczenia przez sąd zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów w zakresie art. 244 k.k. z art. 42 § 1a do art. 42 § 3 k.k.). W efekcie, w przypadku popełnienia przestępstwa z art. 244 k.k., jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, sąd obligatoryjnie orzekać będzie nie czasowy, a dożywotni zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych.

Art. 43a § 2 k.k. ma otrzymać brzmienie „w razie skazania sprawcy za przestępstwo określone w art. 164 § 1, art. 165 § 1, art. 165a § 1 lub 2, art. 171 § 1, 2 lub 3, art. 174 § 1, art. 177 § 2a, art. 178a § 1, art. 178b, art. 178c § 1 lub 2, art. 179, art. 180, art. 200a § 1 lub 2, art. 200b, art. 202 § 4b lub 4c, art. 244, art. 255a § 1 lub 2, art. 258 § 1, art. 263 § 2 sąd orzeka świadczenie pieniężne wymienione w art. 39 pkt 7 na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości co najmniej 5000 złotych, do wysokości określonej w § 1”. Zmiana ta ma zasadniczo charakter wynikowy i polega na dodaniu do treści przepisu nowego „art. 178c § 1 lub 2 k.k.” oraz podniesienie dolnej granicy świadczenia pieniężnego orzekanego obligatoryjnie za niestosowanie się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych z kwoty 5000 do kwoty 10 000 zł.

Proponuje się nadanie art. 43a § 3 k.k. brzmienia „W razie skazania sprawcy za przestępstwo określone w art. 178a § 4, art. 202 § 3, 4 lub 4a, art. 244, jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, art. 258 § 2, 3 lub 4, art. 263 § 1 sąd orzeka świadczenie pieniężne wymienione w art. 39 pkt 7 na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości co najmniej 10 000 złotych, do wysokości określonej w § 1.”.

Tym samym de facto naruszenie sądowego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych obwarowane będzie dodatkowo świadczeniem pieniężnym wynoszącym co najmniej dwukrotność świadczenia przewidzianego w art. 43a § 2 k.k.

Nowelizacja zakłada również istotne zmiany w treści art. 44b k.k. Zamiast obecnego brzmienia § 1 („w wypadkach wskazanych w ustawie sąd orzeka przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym”) i rozdrobnienia rozwiązań szczegółowych w części szczególnej k.k., przewiduje się uspójnienie i uproszczenie zasad orzekania przepadku pojazdu poprzez wskazanie wprost, że „w razie skazania za przestępstwo określone w art. 178a § 1 lub 4, art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2 lub art. 244, jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, a także wobec sprawcy określonego w art. 178 § 1 lub 1a sąd może orzec przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym”. Ponadto dodaje się normę szczególną w postaci § 1a, zakładającego, że „w razie skazania za przestępstwo określone w art. 178a § 1 lub 4 lub art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, a także wobec sprawcy określonego w art. 178 § 1 lub 1a, jeśli zawartość alkoholu we krwi sprawcy przestępstwa wynosiła co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm3 w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia, sąd orzeka przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami”. W projektowanym przepisie niezmiernie istotna pozostaje granica co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm3 w wydychanym powietrzu albo prowadząca do takiego stężenia. Po jej przekroczeniu bowiem sąd zobligowany będzie do orzeczenia przepadku pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Jedynie wyjątkowo sąd będzie mógł nie orzekać przepadku, gdy jest to uzasadnione szczególnymi okolicznościami. Warto zaznaczyć, że projektowana nowelizacja uchyla art. 44b § 2–4 k.k. Przepisy te wprowadzały skomplikowany system orzekania przepadku równowartości pojazdu, którego cechą charakterystyczną była nadmierna kazuistyka i liczne wyjątki. Sąd został w szczególności zobligowany do badania przyczyn niemożności orzeczenia świadczenia, bowiem od przyczyny tej (np. tego, czy sprawca ukrył, czy utracił pojazd) prawodawca uzależnił określone skutki prawne.

W tym miejscu warto wskazać, że w odniesieniu do przepadku pojazdów w sytuacji, gdy pojazd nie był wyłączną własnością sprawcy, obligatoryjny obowiązek orzekania przepadku równowartości pojazdu zamiast przepadku, narusza zasady trafnej represji (art. 2 § 1 pkt 2 k.p.k.). Takie rozwiązanie należy ocenić jako zaprzeczenie zasady proporcjonalności kary i równości sprawców. Wysokość równowartości zależna jest bowiem jedynie od wartości pojazdu, która pozostaje bez związku z samym przestępstwem. Obecne zasady orzekania przepadku pojazdu wskazane w art. 44b k.k. są także sprzeczne z zasadą równości. Sytuacja, w której kwestie właścicielskie, a nie okoliczności czynu, decydują o zastosowaniu w istocie kary pieniężnej, której wysokość zależy jedynie od wartości pojazdu jest niewłaściwa w świetle art. 32 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, stanowiąc przejaw nierównego traktowania podmiotów znajdujących się w takiej samej sytuacji prawnej. Podobny czyn popełniony w podobnych okolicznościach pociąga za sobą orzeczenie przepadku równowartości pojazdów o istotnie różniącej się wartości, co może powodować, że realna dolegliwość wynikająca z tego orzeczenia, przy uwzględnieniu okoliczności popełnienia przestępstwa i właściwości sprawcy, będzie w jednych wypadkach nieproporcjonalnie wysoka (np. w stosunku do osoby o niskim stopniu zamożności), w innych nieproporcjonalnie niska.

Tym samym art. 44b § 5 k.k. otrzymuje brzmienie „jeżeli w czasie popełnienia przestępstwa pojazd nie stanowił wyłącznej własności sprawcy albo orzeczenie przepadku pojazdu mechanicznego nie jest możliwe lub celowe, w szczególności z uwagi na jego zbycie albo utratę przez sprawcę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie, przepadku nie orzeka się”. Projektodawca proponuje dodanie § 6, w którym określone zostaną zasady orzekania nawiązki w przypadku braku podstaw do orzeczenia przepadku. W wypadku, o którym mowa w § 5 pkt 1, czyli gdy pojazd nie stanowił wyłącznej własności sprawcy, sąd orzeka nawiązkę, a w wypadku, o którym mowa w § 5 pkt 2, tj. gdy orzeczenie przepadku pojazdu mechanicznego nie jest możliwe lub celowe, w szczególności z uwagi na jego zbycie albo utratę przez sprawcę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie, sąd może orzec nawiązkę na rzecz Skarbu Państwa w wysokości co najmniej 5000 zł. Projektodawca proponuje zatem zrezygnowanie z systemu orzekania równowartości i konieczności badania przyczyny niemożności, zastępując go prostszą i bardziej sprawiedliwą nawiązką na rzecz Skarbu Państwa, której wysokość sąd będzie mógł określić, biorąc pod uwagę całokształt okoliczności czynu.

W ramach art. 69 § 4 k.k. poszerzono katalog sprawców, wobec których sąd może warunkowo zawiesić wykonanie kary jedynie w szczególnie uzasadnionych wypadkach sprawców przestępstwa określonego w art. 173 § 1 lub 3, art. 177 § 1–2a lub art. 355 § 1 lub 2, jeśli zawartość alkoholu w organizmie sprawcy wynosiła co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm3 w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia lub w czasie popełnienia przestępstwa sprawca naruszył środek karny, o którym mowa w art. 39 pkt 3 k.k., tj. zakaz prowadzenia pojazdów.

W art. 177 dodaje się § 2a k.k., który stanowi, że jeśli sprawca dopuszcza się czynu określonego w § 2 (wypadek ze skutkiem w postaci śmierci innej osoby albo ciężkiego uszczerbku na jej zdrowiu), uczestnicząc w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych, albo w warunkach określonych w art. 178c § 2, albo naruszając środek karny, o którym mowa w art. 39 pkt 3 (zakaz prowadzenia pojazdów), podlega karze od roku do 10 lat pozbawienia wolności. Przepis ten posiada charakter dostosowawczy w związku z m.in. nowym przestępstwem organizowania lub prowadzenia nielegalnego wyścigu pojazdów mechanicznych lub prowadzenia pojazdu mechanicznego uczestniczącego w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych. Za podwyższeniem sankcji w tych przypadkach przemawia umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Przepis ten przewiduje również podwyższenie sankcji za spowodowanie wypadku w czasie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów.

Zmiany projektowane są również w art. 178 k.k. (zmiana brzmienia § 1 i 1a, uchylenie § 3).

Skazując sprawcę, który popełnił przestępstwo określone w art. 173 § 1 lub 2, art. 174, art. 177 § 1 lub § 2a lub art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia, lub spożywał alkohol lub zażywał środek odurzający po popełnieniu czynu określonego w art. 173 § 1 lub 2, art. 174, art. 177 § 1 lub § 2a lub art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, a przed poddaniem go przez uprawniony organ badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka odurzającego, sąd orzeka karę pozbawienia wolności przewidzianą za przypisane sprawcy przestępstwo w wysokości od dolnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonego o połowę do górnej granicy tego zagrożenia zwiększonego o połowę (§ 1). Niniejsza zmiana ma charakter dostosowawczy (dodanie nowego art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2).

Skazując sprawcę, który popełnił przestępstwo określone w art. 173 § 3 lub 4 lub art. 177 § 2 lub 2a, lub w art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, w warunkach określonych w § 1, lub którego dotyczy wskazana w tym przepisie okoliczność, sąd orzeka karę pozbawienia wolności w wysokości:

1) nie niższej niż 3 lata, jeżeli następstwem wypadku jest ciężki uszczerbek na zdrowiu innej osoby albo następstwem katastrofy jest ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, do dwukrotności górnej granicy ustawowego zagrożenia,

2) nie niższej niż 5 lat, jeżeli następstwem czynu jest śmierć człowieka, do dwukrotności górnej granicy ustawowego zagrożenia w przypadku katastrofy, a 20 lat pozbawienia wolności w przypadku wypadku (§ 1a). W zakresie tego przepisu także dodano odwołanie do nowego art. 178c § 1 pkt 2 i § 2.

Zmianą wynikową jest również uchylenie art. 178 § 3 oraz art. 178a § 5 k.k. stanowiącego, że sąd orzeka przepadek, o którym mowa w art. 44b, w razie popełnienia przestępstwa określonego w § 1 lub 4, chyba że zawartość alkoholu we krwi sprawcy przestępstwa określonego w § 1 była niższa niż 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm3 w wydychanym powietrzu albo nie prowadziła do takiego stężenia. Sąd może odstąpić od orzeczenia przepadku, jeżeli zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami. Jak już wskazano, kompleksowe i wyczerpujące rozwiązania w zakresie przepadku pojazdu przewidywać będzie art. 44b k.k.

W ramach projektowanej nowelizacji w k.k. zostanie stypizowane przestępstwo organizowania lub prowadzenia nielegalnego wyścigu pojazdów mechanicznych lub prowadzenia pojazdu mechanicznego uczestniczącego w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych (art. 178c k.k.), co będzie zagrożone karą pozbawienia wolności od trzech miesięcy do lat 5 (obecnie tego rodzaju zagrożenie ustawowe występuje m.in. w zakresie takich przestępstw jak np. nieumyślne spowodowanie śmierci człowieka, pozbawienie człowieka wolności w typie podstawowym, przygotowanie do dopuszczenia się handlu ludźmi, kazirodztwo, nieumyślne spowodowanie katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym zagrażającą życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach, ucieczka przed pościgiem prowadzonym przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego, pełnienie czynności związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów mechanicznych przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego).

W ramach prowadzenia wyścigu mieścić się będą wszystkie zachowania, które mają doprowadzić do tego, aby wydarzenie to odbyło się z zgodnie z założeniami organizatora. Będzie to zatem np. „sędziowanie”, sygnalizowanie rozpoczęcia i zakończenia rywalizacji, czy pełnienie roli komentatora.

Analogiczną karą będzie obwarowane prowadzenie pojazdu mechanicznego poza kontekstem nielegalnego wyścigu, ale w sposób brawurowy, rażąco naruszający przepisy o bezpieczeństwie ruchu drogowego. Aby zachowanie kierującego zostało natomiast zakwalifikowane jako brawurowa jazda, o której mowa w projektowanym art. 178c § 2 k.k., muszą zostać spełnione łącznie trzy warunki: rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, przekroczenie dopuszczalnej prędkości co najmniej o połowę na autostradzie lub drodze ekspresowej , a jeżeli prędkość ta została ograniczona znakiem drogowym, co najmniej dwukrotnie albo co najmniej dwukrotnie na innej drodze publicznej oraz stworzenie zagrożenia bezpieczeństwa innej osoby. Ponieważ przesłanka przekroczenia prędkości o daną wartość została wyodrębniona, jej wystąpienie nie będzie wystarczające dla ustalenia znamienia „rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa” – konieczne będzie ustalenie spełnienia tej przesłanki na podstawie innych elementów zachowania sprawcy (np. ignorowanie innych znaków poziomych albo pionowych, częste, nieuzasadnione zmienianie pasa jazdy, czy prowadzenie pojazdu, który sam z siebie stwarza zagrożenie bezpieczeństwa, np. ze względu na odpadające elementy).

W k.p.k. proponowana jest zmiana, która także jest związana z nowym brzmieniem art. 44b k.k. Przepis rt. 295 § 1a otrzyma brzmienie – w razie popełnienia przestępstwa, za które orzeka się przepadek pojazdu mechanicznego, o którym mowa w art. 44b § 1a k.k., Policja dokonuje tymczasowego zajęcia pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w czasie popełnienia tego przestępstwa – tym samym zmianie ulegnie obecna treść tego przepisu (obowiązująca od dnia 14 marca 2024 r.), który stanowi, że w razie popełnienia przestępstwa, za które orzeka się przepadek pojazdu mechanicznego, o którym mowa w art. 44b k.k., Policja dokonuje tymczasowego zajęcia pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w czasie popełnienia tego przestępstwa. Niniejsza zmiana ma de facto charakter wynikowy w związku z pojawieniem się nowej treści normatywnej w art. 44b § 1a k.k., gdyż zgodnie z projektem tylko w tym przepisie uregulowana będzie sytuacja obligatoryjnego przepadku pojazdu. W innych przypadkach Policja w dalszym ciągu będzie mogła dokonać tymczasowego zajęcia pojazdu na zasadach ogólnych wynikających z art. 295 § 1 k.p.k.

Przedmiotowa nowelizacja zakłada również szereg zmian w k.w. (art. 24 § 1a, art. 38 § 2, art. 96 k.w.; nastąpi również dodanie nowych art. 52 § 2 pkt 2a i § 2a, art. 52aa, art. 86c, art. 90 § 3 i 4 k.w.).

Pierwszą zmianą przewidzianą w k.w. jest zmiana brzmienia art. 24 § 1a, który ma stanowić, że „za wykroczenia określone w art. 86 § 1, 1a i 2, art. 86b § 1, art. 86c § 1 i 2, art. 87 § 1, art. 92 § 1 i 2, art. 92a § 2, art. 92b, art. 93 § 1, art. 94 § 1, art. 96 § 3 lub art. 97a grzywnę wymierza się w wysokości do 30 000 złotych”. Tym samym poszerzony został katalog wykroczeń zawartych w przepisie o nowo dodane wykroczenie – drift (art. 86c § 1 i 2 k.w.).

Art. 38 § 2 k.w. otrzymuje brzmienie „kierującemu pojazdem mechanicznym ukaranemu za wykroczenie określone w art. 86 § 1a i 2, art. 86b § 1, art. 86c § 1 i 2, art. 87 § 1 art. 92 § 2, art. 92a § 2, art. 92b, art. 94 § 1 albo art. 97a, który w ciągu dwóch lat od ostatniego prawomocnego ukarania popełnia to samo wykroczenie, wymierza się karę grzywny w wysokości nie niższej niż dwukrotność dolnej granicy ustawowego zagrożenia”. Tym samym do przepisu dodano nowy art. 86c § 1 i 2 k.w. do katalogu wykroczeń, dla których przewiduje się surowsze karanie w przypadku popełnienia wykroczenia w warunkach tzw. recydywy wykroczeniowej.

W ramach art. 52 k.w. w § 2 po pkt 2 dodaje się pkt 2a. Tym samym karze ograniczenia wolności albo grzywny podlegać będzie osoba uczestnicząca w zgromadzeniu, o którym mowa w art. 65ja p.o.r.d. Chodzi tu o zgromadzenie użytkowników pojazdów na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, w liczbie większej niż 10 pojazdów, którego celem jest prezentacja pojazdów, w tym wprowadzonych w nich modyfikacji, zorganizowanym bez wymaganego zawiadomienia. Wymóg zawiadomienia o organizacji takiej imprezy (zlotu), dzięki m.in. znanej lokalizacji, umożliwia organom porządku publicznego jej nadzorowanie i przebieg, a co za tym idzie – przeciwdziałanie ewentualnym zrachowaniom niebezpiecznym.

Zgromadzenie (zlot), w ramach którego odbywa się swoista „wystawa” pojazdów (w pojazdach są pootwierane drzwi, pokrywy silnika i bagażnika) jest łatwo rozpoznawalne, a ustalenie liczby prezentowanych pojazdów nie powinno stwarzać żadnych problemów osobie, która osiągnęła wiek odpowiedzialności za wykroczenie. Od takiego uczestnika zgromadzenia (zlotu) można i należy oczekiwać świadomości, że zlot, w razie przekroczenia liczby 10 pojazdów wymaga zgłoszenia; musi on mieć też w związku z tym świadomość, że uczestniczenie w zlocie niezgłoszonym rodzi dla niego odpowiedzialność za wykroczenie. Nie wydaje się przy tym, by ustalenie organizatora zlotu i uzyskanie informacji o dopełnieniu obowiązku zgłoszenia przerastało możliwości potencjalnego uczestnika. Nie mogąc takich ustaleń poczynić, nie powinien w zgromadzeniu uczestniczyć.

Takie zgromadzenia (zloty) z założenia są organizowane dla osób z określnych środowisk, a więc uczestniczenie w nich jest nieprzypadkowe. Atrakcyjność zlotów wiąże się z dynamiczną prezentacją dokonanych w pojazdach przeróbek zwiększających ich osiągi wobec możliwie dużej liczby obserwatorów. Takie pokazy niejednokrotnie wiążą się z praktycznymi pokazami możliwości przerobionych pojazdów. Zwykle przeobrażają się we współzawodnictwo w formie driftingu lub wyścigu. Takie zachowania potencjalnie niosą ze sobą zagrożenie dla bezpieczeństwa ludzkiego życia i zdrowia. Skuteczne przeciwdziałanie takiemu zjawisku wymaga sankcjonowania każdej aktywności, która sprzyja jego promowaniu. Z tego też względu zasadne jest spenalizowanie uczestniczenia właśnie w niezgłoszonym (nielegalnym) zgromadzeniu (zlocie) motoryzacyjnym.

Ponadto po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu: „kto organizuje zgromadzenie, o którym mowa w art. 65ja ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, bez wymaganego zawiadomienia lub przewodniczy takiemu zgromadzeniu – podlega karze ograniczenia wolności albo grzywny nie niższej niż 2000 złotych”. Od organizatora lub przewodniczącego zgromadzenia (zlotu) motoryzacyjnego można i należy oczekiwać pełnej świadomości, że organizacja takiej imprezy podlega określonym rygorom formalnym, w tym przypadku – zgłoszeniu. Brak zgłoszenia ogranicza możliwość nadzorowania przebiegu takiego zlotu przez uprawnione służby. Sprzyja to przeobrażeniu imprezy w nielegalny wyścig, niosący ze sobą określone zagrożenia, o czym była mowa wyżej. Właśnie z tych względów osoba podejmująca się organizacji lub przewodniczenia zgromadzeniu (zlotowi) motoryzacyjnemu powinna podlegać surowszej odpowiedzialności, jeżeli taka impreza wbrew obowiązkowi nie zostanie zgłoszona. Zgromadzenia (zloty) mające na celu prezentację pojazdów, dokonanych w nich modyfikacji, czy też wymiany doświadczeń przez ich właścicieli, niejednokrotnie kończą się praktycznymi pokazami możliwości tych pojazdów (jazda w poślizgu, nielegalny wyścig). Konieczne jest zatem wprowadzenie rozwiązań umożliwiających sprawowanie nadzoru nad organizacją i przebiegiem takich zgromadzeń, a także skuteczne dyscyplinowanie ich organizatorów, jak i uczestników.

Projektując nowe przepisy, uznano, że górna granica grzywny nakładanej w postępowaniu mandatowym przewidziana za wykroczenia, o których mowa w art. 52 k.w. jest nieadekwatna do stopnia społecznej szkodliwości zachowań, o których mowa w dodawanych § 2 pkt 2a i § 2a, tym samym zdecydowano się na zmianę art. 96 k.p.w. i dodanie § 1e, zgodnie z którym za powyższe zachowania będzie można nałożyć grzywnę w wysokości do 5000 zł.

Nie doszukano się przy tym argumentów przemawiających za rozróżnieniem górnej granicy grzywny dla organizatora zgromadzenia oraz dla jego uczestników, uznając, że powyższa kwota będzie adekwatna do stopnia społecznej szkodliwości takich zachowań.

Jednocześnie zauważono, że sama organizacja nielegalnego zgromadzenia, a więc stworzenie warunków sprzyjających dopuszczaniu się negatywnych zachowań przez kierujących pojazdami, powinna być surowiej karana, dlatego zdecydowano o podwyższeniu dolnej granicy grzywny nakładanej w postępowaniu mandatowym na organizatora zgromadzenia, do 2000 zł.

Podkreślenia wymaga, że nowe przepisy nie zakazują tego rodzaju zgromadzeń (zlotów), a jedynie wymagają wcześniejszego zawiadomienia stosownego organu gminy.

W art. 52aa k.w. (w nawiązaniu do wskazanego uprzednio prowadzenia pojazdu mechanicznego uczestniczącego w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych) warto zaznaczyć, że karalne (lecz na gruncie wykroczeniowym) będzie samo uczestnictwo w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych (kara grzywny w k.w.). Przepis będzie stanowił zatem, że kto nie będąc kierującym pojazdem umyślnie uczestniczy w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych, o którym mowa w art. 115 § 26 k.k. (również nowo dodanym), podlega karze grzywny. Adresatem przepisu jest pasażer pojazdu uczestniczącego w wyścigu, jak również osoba obserwująca to wydarzenie, która nie znalazła się w tym miejscu przypadkowo. Nie ulega wątpliwości, że osoby obserwujące nielegalne wyścigi, podobnie jak w przypadku innych rodzajów rywalizacji, stanowią istotny element, dzięki któremu wydarzenie to zyskuje na atrakcyjności. Chcąc skutecznie przeciwdziałać takim zjawiskom, należy sankcjonować każdą aktywność, która umożliwia, czy też promuje ich realizację. Nie są to zatem wyłącznie osoby, które bezpośrednio uczestniczą w wyścigu, jako kierujący pojazdami, czy też organizatorzy takich imprez, lecz środowisko osób zaangażowanych i regularnie uczestniczących w tych wydarzeniach, choćby w charakterze wyłącznie widzów. Jednocześnie wymóg umyślności popełnienia tego wykroczenia sprawia, że karze nie będą podlegały osoby, które przypadkowo znalazły się na obszarze, na którym prowadzony był wyścig, bez zamiaru brania w nim udziału.

Projektowana nowelizacja dodaje w k.w. wykroczenie tzw. driftu (art. 86c k.w.), mianowicie: kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu prowadzi pojazd mechaniczny celowo wprowadzając go w poślizg lub doprowadzając do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu, podlega karze grzywny nie niższej niż 1500 zł. Ponadto jeżeli następstwem powyższego wykroczenia jest spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, sprawca podlega karze grzywny nie niższej niż 2500 zł. Jak już wspomniano, przepis ten znajdzie zastosowanie w przypadkach, gdy drift nie miał miejsca w ramach zorganizowanego zgromadzenia, na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni – w przeciwnym razie będzie to przestępstwo stypizowane w nowym art. 178c § 1 k.k.

W ramach projektowanej zmiany art. 90 k.w. proponuje się dodanie do katalogu sankcji za wykroczenia z art. 90 § 1 i 2 także kary ograniczenia wolności, zaś w typie podstawowym (§ 1) rezygnację z górnej wysokości grzywny, co pozwoli na wymierzenie sprawcy, który działa umyślnie, kary grzywny w ustawowym jej wymiarze, tj. od 20 zł do 5000 zł. Uelastycznienie i poszerzenie o karę ograniczenia wolności katalogu sankcji karnych przewidzianych za wykroczenie z art. 90 k.w. ma też na celu szybsze i bardziej efektywne załatwianie spraw o to wykroczenie. Brak możliwości orzeczenia przez sąd w miejsce kary grzywny także kary ograniczenia wolności powoduje, że dopiero na etapie wykonania orzeczonej kary dochodzi do urealnienia sankcji w sensie zobowiązania ukaranego do wykonywania pracy na cel społeczny, często poprzedzone bezskuteczną egzekucją sądową, zmianami na kary zastępcze aresztu lub rozkładaniem grzywny na raty, a następnie odwoływaniem rat. Powodem jest sytuacja materialna ukaranego, którego nie stać na zapłacenie grzywny i jest to oczywiste już w momencie orzekania kary przez sąd, ale nie posiada on możliwości orzeczenia innej sankcji. Należy również dostrzec, że taki stan generuje koszty dla Skarbu Państwa w sprawach, które powinny być szybko załatwiane i wykonywane. Oczekuje się, że ekonomika postępowania w sprawach o to wykroczenie po wprowadzeniu proponowanych zmian ulegnie poprawie.

Co istotne tak ukształtowany wymiar kary za wykroczenie z art. 90 § 1 i 2 k.w. umożliwi, w zależności od charakteru czynu, w przypadku drobnych naruszeń dalsze stosowanie postępowania mandatowego, a w przypadku zachowań wymagających surowszej reakcji, adekwatne do zawinienia ukaranie sprawcy wykroczenia także tego popełnionego umyślnie karą ograniczenia wolności albo grzywną wyższą niż obecnie przewidziana maksymalna w wymiarze 500 zł.

W dodawanym § 3 jeżeli wykroczenia, o którym mowa w § 1 (kto tamuje lub utrudnia ruch na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, podlega karze grzywny do 500 złotych lub karze nagany), dopuszcza się osoba uczestnicząca w zgromadzeniu, o którym mowa w art. 52 § 2 pkt 2a (zgromadzenie, o którym mowa w art. 65ja p.o.r.d., zorganizowanym bez wymaganego zawiadomienia), podlega karze grzywny nie niższej niż 1000 zł. Stanowić to będzie typ kwalifikowany tegoż wykroczenia wyróżniony ze względu na udział w niezgłoszonym zgromadzeniu użytkowników pojazdów na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, w liczbie większej niż 10 pojazdów, którego celem jest w szczególności prezentacja pojazdów, w tym wprowadzonych w nich modyfikacji.

Ponadto w przypadku, gdy sprawca wykroczenia w typie podstawowym i kwalifikowanym spowodowałby poważne zakłócenie ruchu drogowego, w dodawanym § 4 proponuje się, aby sąd mógł dodatkowo orzec nawiązkę w wysokości do 1500 złotych.

Warto zaznaczyć, że w ramach art. 96 § 1 i 2 k.w. nastąpi wzrost dolnej granicy grzywny z 20 zł (wymierzanej na zasadach ogólnych z art. 24 § 1 k.w.) do nie niższej niż 1000 zł, a także dodanie grożącej kary ograniczenia wolności. Rozwiązanie to ma na celu osiągnięcie celów prewencji generalnej i zapobieżenie dopuszczaniu do udziału w ruchu drogowym w szczególności pojazdów niesprawnych (a przez to stanowiących zagrożenie) oraz osób, które nie mają uprawnień do prowadzenia pojazdu albo znajdują się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka.

W art. 45 § 1 k.p.w. proponuje się zmianę polegającą na ujęciu Straży Granicznej jako podmiotu uprawnionego do dokonania zatrzymania osoby na zasadach w tym przepisie określonych. Obecnie w art. 45 § 1 k.p.w. prawo zatrzymania osoby ujętej na gorącym uczynku popełnienia wykroczenia lub bezpośrednio potem, jeżeli zachodzą podstawy do zastosowania wobec niej postępowania przyspieszonego albo jeżeli nie można ustalić jej tożsamości, przewidziano wyłącznie dla Policji. Podkreślić także należy, że k.p.w. nie zawiera przepisu analogicznego jak art. 312 k.p.k., który określałby, że uprawnienia Policji przysługują także innym organom, w tym m.in. Straży Granicznej czy też Żandarmerii Wojskowej, w zakresie ich właściwości. Zatem uprawnienie takie przysługuje wyłącznie wówczas, gdy k.p..w. wprost je przewiduje. Uprawnienie Straży Granicznej do zatrzymania osoby w sprawach zgodnie z art. 91 § 2–4, w związku z art. 90 k.p..w. ograniczone jest wyłącznie do osób, wobec których zachodzą przesłanki zastosowania postępowania przyspieszonego (m.in. osoby niemającej stałego miejsca zamieszkania lub miejsca stałego pobytu lub osoby przebywającej jedynie czasowo na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej). Przesłanka taka nie wystąpi np. w przypadku obywatela Rzeczypospolitej Polskiej popełniającego wykroczenie w ruchu drogowym, kiedy zostanie ujęty na gorącym uczynku popełnienia wykroczenia lub bezpośrednio potem w sytuacji, gdy nie można ustalić jego tożsamości. W takich sytuacjach niejednokrotnie na miejsce zdarzenia wzywana jest Policja, która takie uprawnienia posiada. Zatem w ocenie resortu spraw wewnętrznych i administracji rozszerzenie uprawnień Straży Granicznej do zatrzymania sprawcy wykroczenia w sytuacji, gdy nie można ustalić jego tożsamości jest uzasadnione, w szczególności względami ekonomiki procesowej. Powyższe będzie także zgodne z celem projektowanej ustawy, a mianowicie skuteczniejszym zwalczaniem przestępstw i wykroczeń drogowych, szczególnie tych stwarzających zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego.

W k.p.w. w art. 96 po § 1d projektuje się dodanie § 1e, który stanowić ma, że w postępowaniu mandatowym, w sprawach, o których mowa w art. 52 § 2 pkt 2a i § 2a k.w. (dodawanych niniejszą nowelizacją; problematyka nielegalnego wyścigu), można nałożyć grzywnę w wysokości do 5000 zł.

Dodawany w art. 98 k.p.w. § 6 wprowadza wnioskowy tryb udostępniania pokrzywdzonemu danych osobowych ukaranego mandatem karnym.

Zgodnie z art. 54 § 2 k.p.w., jeżeli czynności wyjaśniające nie dostarczyły podstaw do wniesienia wniosku o ukaranie, zawiadamia się o tym ujawnionych pokrzywdzonych oraz osobę, która złożyła zawiadomienie o wykroczeniu, wskazując przyczynę niewniesienia wniosku o ukaranie. Zawiadamiając pokrzywdzonego, poucza się go także o prawie do samodzielnego wniesienia wniosku o ukaranie jako oskarżyciel posiłkowy oraz o możliwości zaznajomienia się z materiałem dowodowym uzyskanym w toku czynności wyjaśniających oraz sporządzania odpisów i kopii, a na wniosek pokrzywdzonego lub jego pełnomocnika wydaje się odpłatnie kopie i uwierzytelnione odpisy tych materiałów.

Pokrzywdzony w świetle art. 25 § 4 k.p.w. nie jest stroną postępowania w toku czynności wyjaśniających w sprawie o wykroczenie. Twierdzenia o posiadaniu przez pokrzywdzonego statusu strony w toku czynności wyjaśniających nie można również wywnioskować z treści art. 156 § 1–5 i 6 w zw. z art. 38 § 1 k.p.w., który mówi jedynie o stronie bez chociażby próby jej określenia. Z kolei art. 54 § 2 k.p.w. wskazuje jedynie procesowy moment, od którego możliwe jest zaznajomienie się pokrzywdzonego z materiałem dowodowym.

Mając na względzie powyższe, analiza sytuacji pokrzywdzonych w postępowaniu mandatowym, w którym nie uzyskują oni zarówno statusu strony, ani dostępu do podstawowych danych osobowych sprawcy wykroczenia, niezbędnych dla wytoczenia powództwa cywilnego przemawia za możliwością rozważenia podjęcia działań legislacyjnych w obszarze przepisów ustawy k.p.w. statuujących postępowanie mandatowe, rozumiane jako szczególne postępowanie, podejmowane przez Policję jako organ pozasądowy, o charakterze zastępczym wobec postępowania o wykroczenia prowadzonego przed sądem, warunkowym, uzależnionym w zakresie swego rozstrzygnięcia od zgody sprawcy wykroczenia.

W ramach w.r.n. w art. 7 (katalog środków wychowawczych) w pkt 8[[3]](#footnote-3)) po wyrazach „przepadek pojazdu mechanicznego” skreśla się wyrazy „albo równowartości pojazdu”. Stanowi to kolejną konsekwencję zmian wprowadzanych do art. 44b k.k.

Jednocześnie należy wskazać, że z uwagi na fakt uprzedniego zgłoszenia przez Ministerstwo Infrastruktury do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami, dotyczącego młodych kierowców, okresu próbnego, punktów karnych i zmian w zakresie cofania uprawnień do kierowania pojazdami, prace legislacyjne nad projektem tej nowelizacji będą kontynuowane przez Ministerstwo Infrastruktury (nr z wykazu: UC76 jako projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw[[4]](#footnote-4))); stąd część pierwotnych założeń projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego została usunięta.

W p.o.r.d. dodaje się ust. 2a w art. 60 – zakaz kierowania pojazdem silnikowym lub motorowerem w sposób powodujący celowy poślizg kół (drift) lub celową utratę styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu. W zamiarze projektodawcy ma to stworzyć spójny system prawny pozwalający na walkę z tym zjawiskiem.

Wobec osób niestosujących się do powyższych zakazów przewidziano nie tylko podwyższoną do min. 1500 zł karę grzywny, lecz również środek administracyjny w postaci zatrzymania prawa jazdy na okres 3 miesięcy, co zostało uregulowane dodawanymi przepisami art. 135 ust. 1 pkt 2 lit. c i art. 135a ust. 1 pkt 2 lit. c p.o.r.d. oraz zmienianym art. 102 u.k.p.

W art. 65ja p.o.r.d. nałożono wspomniany już obowiązek zawiadamiania organu gminy, na zasadach określonych w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. – Prawo o zgromadzeniach, o planowanym zgromadzeniu użytkowników pojazdów, jednocześnie definiując takie zgromadzenie. Niedopełnienie obowiązku, o którym mowa w tym przepisie, a więc zorganizowanie zgromadzenia bez wcześniejszego zawiadomienia, będzie stanowiło wykroczenie, o którym mowa w dodanym art. 52 § 2a k.w. Zagrożone grzywną będzie również samo uczestniczenie w nielegalnym (bez zawiadomienia) zgromadzeniu. Zachowanie takie zostało stypizowane w dodanym art. 52 § 2 pkt 2a k.w.

W przepisach przejściowych uregulowano kwestie dotyczące do tymczasowych zajęć pojazdów na podstawie art. 295 § 1a k.p.k. dokonanych przez Policję przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, w stosunku do sprawcy, u którego zawartość alkoholu we krwi była wyższa niż 1 promil we krwi lub 0,5 mg/dm3 w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia, a niższa niż 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm3 w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia, w których nie upłynął siedmiodniowy termin do ewentualnego wydania przez prokuratora postanowienia o zabezpieczeniu majątkowym;

Przewiduje się, że projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie trzydziestu dni od dnia ogłoszenia. Wskazany termin jest ponad dwukrotnie dłuższy od zwyczajowego terminu przewidzianego w ramach dyspozycji art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461), który stanowi, że akty normatywne, zawierające przepisy powszechnie obowiązujące, ogłaszane w dziennikach urzędowych wchodzą w życie po upływie czternastu dni od dnia ich ogłoszenia, chyba że dany akt normatywny określi termin dłuższy. Projektowany okres vacatio legis pozwoli na stosowne zapoznanie się obywateli z projektowanymi zmianami we wskazanych przepisach. Termin ten wymaga wydłużenia w przypadku zmian wprowadzonych w art. 4 pkt 3 i 4 oraz art. 6, co jest związane z koniecznością dokonania odpowiednich modyfikacji w systemach teleinformatycznych obsługujących stosowne procesy i ich implementacji do nowych rozwiązań legislacyjnych.

Nie ma możliwości podjęcia alternatywnych, w stosunku do projektowanych rozwiązań, działań umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

Przedmiot regulacji zawartej w projekcie nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej. Z tego względu projekt nie wymaga w opinii projektodawców przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych, zatem nie podlega procedurze notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Zawarte w projekcie regulacje nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców, o których mowa w ustawie z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2024 r. poz. 236, z późn. zm.).

Zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806 oraz z 2025 r. poz. 408) oraz stosownie do wymogów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt nie podlegał dokonaniu oceny OSR przez koordynatora OSR w trybie § 32 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

W celu spełnienia wymogów, o których mowa w § 42 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt zostanie skierowany do koordynatora OSR.

Projekt nie dotyczy warunków określonych w uchwale nr 20 Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednolicenia terminów wejścia w życie niektórych aktów normatywnych (M.P. poz. 205).

1. ) Bezpieczeństwo na drogach – propozycje zmian w prawie;

https://www.gov.pl/web/sprawiedliwosc/bezpieczenstwo–na–drogach--propozycje-zmian–w–prawie [dostęp: 27 listopada 2024 r.]. [↑](#footnote-ref-1)
2. ) Ibidem [↑](#footnote-ref-2)
3. ) Obecnie art. 7 pkt 8 w.r.n. stanowi, że „przepadek przedmiotów pochodzących z czynu zabronionego, przepadek przedmiotów, które służyły lub były przeznaczone do popełnienia czynu zabronionego, przepadek równowartości przedmiotów pochodzących z czynu zabronionego lub przedmiotów, które służyły lub były przeznaczone do popełnienia czynu zabronionego, przepadek przedmiotów, których wytwarzanie, posiadanie, obrót, przesyłanie, przenoszenie, przewóz lub przechowywanie jest zabronione, przepadek przedsiębiorstwa albo jego równowartości, przepadek pojazdu mechanicznego albo równowartości pojazdu, przepadek korzyści majątkowej albo jej równowartości lub przepadek przedmiotów czynów zabronionych”. [↑](#footnote-ref-3)
4. ) Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw; https://www.gov.pl/web/premier/projekt–ustawy–o-zmianie–ustawy--prawo–o–ruchu–drogowym–oraz–niektórych–innych–ustaw9 [dostęp: 27 listopada 2024 r.]. [↑](#footnote-ref-4)