



PREZES
PROKURATORII GENERALNEJ
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
Leszek Bosek

Warszawa, 2 lipca 2018 r.

KR-51-564/18/TSR
W/ 22843 /18

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz.

Data wpływu **04.07.2018**

Pan

Adam PODGÓRSKI

ZASTĘPCA SZEFA

KANCELARII SEJMU

W odpowiedzi na pismo z dnia 14 czerwca 2018 r., nr GMS-WP-173-172/18, dotyczące zaopiniowania poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w załączeniu przekazuję opinię Prokuratorii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej do przedłożonego projektu.

PREZES
Prokuratorii Generalnej
Rzeczypospolitej Polskiej

Leszek Bosek

Otrzymują:

adresat – 1 egz.,
a/a – 1 egz.

**Opinia do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń oraz
ustawy – Prawo o ruchu drogowym**

W związku z otrzymaniem do zaopiniowania *projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym* zauważa się, co następuje:

1. Zasadniczym celem analizowanego projektu ustawy jest wprowadzenie „surowszych sankcji dla kierowców za poruszanie się samochodami, z niesprawnym lub wyciętym filtrem cząstek stałych oraz dla podmiotów, które oferują usługi wycięcia albo modyfikacji filtra cząstek stałych” (s. 1 uzasadnienia). W obecnym stanie prawnym brak (usunięcie) filtra cząstek stałych (DPF) zagrożony jest karą grzywny do 500 zł.

2. W projekcie proponuje się uzupełnienie wykroczenia z art. 96 § 1 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (dalej: Kodeks wykroczeń lub k.w.) o punkt 7, w ramach którego karalne byłoby dopuszczenie przez właściciela, posiadacza, użytkownika lub prowadzącego pojazd „do korzystania z pojazdu, którego stan techniczny narusza wymagania ochrony środowiska”. Zachowanie to byłoby zagrożone karą grzywny do 5000 zł.

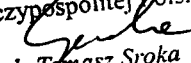
Powyższy sposób typizacji wykroczenia nie budzi zastrzeżeń. Znamieć naruszania przez stan techniczny pojazdu wymagań ochrony środowiska jest już znane ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (dalej: ustawa – Prawo o ruchu drogowym lub u.p.r.d.), który to akt prawny podobnie określa m.in. przesłanki kierowania pojazdu na dodatkowe badania techniczne (zob. art. 81 u.p.r.d.).

Wątpliwości budzi jedynie kwestia zgodności projektowanych zmian z celami, jakie zamierza osiągnąć projektodawca. Z uzasadnienia projektu ustawy wynika bowiem, że celem nowelizacji jest „wprowadzenie surowszych sankcji dla kierowców”, tymczasem zakresem zastosowania art. 96 § 1 pkt 7 k.w. ma być objęte nie tylko zachowanie kierowcy pojazdu, ale także właściciela, posiadacza i użytkownika. Kwestia ta wymaga wyjaśnienia w toku dalszych prac legislacyjnych.

3. Projektowany art. 96aa k.w. zakłada karalność oferowania wykonania usługi lub wykonania usługi, na skutek której pojazd będzie naruszać wymagania ochrony środowiska. Konstrukcja powyższego wykroczenia budzi kilka wątpliwości. Po pierwsze, uznanie za wykroczenie samego zachowania polegającego na oferowaniu określonej usługi wydaje się być

wprowadzaniem karalności na zbyt dużym przedpolu naruszenia dobra prawnego jakim jest ochrona środowiska. Po drugie, ewentualna karalność winna być powiązana z ingerencją w te pojazdy, które są dopuszczone do ruchu drogowego, zaś projektowany przepis takiego ograniczenia nie zawiera. Powoduje to, że zakres zachowań karalnych na gruncie projektowanego art. 96aa k.w. wydaje się być zakresłony zbyt szeroko. W toku dalszych prac legislacyjnych należałoby rozważyć zaniechanie wprowadzenia ww. przepisu do Kodeksu wykroczeń, ewentualnie ograniczenie jego zakresu zastosowania.

4. Projektowane zmiany w ustawie – Prawo o ruchu drogowym mają na celu uczynienie z okoliczności niespełniania przez pojazd wymagań ochrony środowiska obligatoryjnej (a nie jak dotychczas jedynie fakultatywnej) przesłanki usunięcia pojazdu z drogi na koszt właściciela. Powyższa propozycja zmian przepisów mieści się w zakresie swobody działania ustawodawcy i nie wymaga zgłoszenia uwag.

R A D C A
Prokurator Generalnej
Rzeczypospolitej Polskiej

dr Tomasz Sroka



SĄD NAJWYŻSZY
Rzeczypospolitej Polskiej

Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego
Prof. dr hab. Małgorzata Gersdorf

Warszawa, dnia 3 lipca 2018 r.

BSA II-021-263/18

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz.

Data wpływu **04. 07. 2018**

Pan

Adam Podgórski

Zastępca Szefa

Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze,

W odpowiedzi na pismo z dnia 14 czerwca 2018 r., GMS-WP-173-172/18, działając na podstawie art. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o Sądzie Najwyższym (Dz.U. z 2018 r. poz. 5 ze zm.) w załączeniu uprzejmie przesyłam uwagi Sądu Najwyższego do *poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym.*

Z wyrazami szacunku



Opinia do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń
oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym

Przedłożony do zaopiniowania projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym ma na celu wprowadzenie surowszych sankcji dla kierowców za poruszanie się samochodami z niesprawnym albo wyciętym filtrem cząstek stałych oraz dla podmiotów, które oferują usługi wycięcia albo modyfikacji filtra cząstek stałych. Biorąc pod uwagę negatywne skutki dla środowiska naturalnego wiążące się z ingerencją w filtr cząstek stałych montowany w pojazdach (por. np. stanowisko Najwyższej Izby Kontroli w powyższej sprawie – <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/nik-o-zanieczyszczeniu-powietrza-spalinami-samochodowymi.html>) *ratio legis* proponowanych rozwiązań ustawowych nie budzi zastrzeżeń. Krytyczne uwagi nasuwa jednak sposób realizacji wskazanego powyżej celu.

W pierwszej kolejności należy zauważyć, że w opiniowanym projekcie ustawy przewidziano zmiany zmierzające do sankcjonowania użytkowania pojazdu, który narusza wymagania ochrony środowiska. Pierwsza z nich zakłada nowelizację art. 96 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (t.j. Dz.U. z 2018 r., poz. 618 ze zm.) – dalej: k.w. – penalizującego zachowanie właściciela, posiadacza, użytkownika lub prowadzącego pojazd dopuszczającego w związku z korzystaniem z pojazdu do różnorodnych sytuacji stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa w komunikacji. Ustawodawca obok istniejących okoliczności,

takich jak prowadzenie pojazdu przez osobę, która może stwarzać zagrożenie w ruchu (pkt 1-3) albo korzystania z pojazdu niedopuszczonego do ruchu lub w sposób mogący powodować zagrożenie w ruchu (pkt 4-6), dodaje przesłankę korzystania z pojazdu, którego stan techniczny narusza wymagania ochrony środowiska. Druga zmiana dotyczy przepisu art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2017 r., póź. 1260 ze zm.) – dalej: prawo o ruchu drogowym – i wprowadza, w miejsce istniejącego obecnie uprawnienia do usunięcia pojazdu z drogi na koszt właściciela, obowiązek dokonania powyższej czynności w przypadku, gdy stan techniczny pojazdu narusza wymagania ochrony środowiska. O ile sama koncepcja zaostrzenia sankcji za używanie pojazdu niespełniającego wymogów ochrony środowiska w związku z usunięciem filtra cząstek stałych oraz sposób ich ujęcia nie zasługują na krytyczną ocenę, o tyle fundamentalne wątpliwości budzi możliwość ich praktycznego wyegzekwowania. Należy bowiem zauważyć, że w warunkach kontroli drogowej wykrycie faktu usunięcia filtra cząstek stałych jest w zasadzie niemożliwe, podobnie zresztą jak punkcie kontrolnym (por. – <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/nik-o-zanieczyszczeniu-powietrza-spalinami-samochodowymi.html>). Ustalenie tego faktu wymaga przeprowadzenia skomplikowanych badań pojazdu obejmujących ingerencję w jego integralność. Biorąc powyższe pod uwagę istnieje realne ryzyko, że przepis wprowadzający odpowiedzialność za wykroczenie z projektowanego art. 96 § 1 pkt 7 k.w. oraz uprawnienie do usunięcia pojazdu, którego stan techniczny narusza wymagania ochrony środowiska, w standardowych okolicznościach życia codziennego nie będą mogły zostać zastosowane. W uzasadnieniu do opiniowego projektu brak jest analizy potencjalnej efektywności proponowanych zmian legislacyjnych i dostępnych alternatywnych rozwiązań. W związku z podniesionymi wątpliwościami odnoszącym się do efektywności proponowanych w projekcie sankcji należy zatem postulować konieczność dokonania w pierwszej kolejności

stosownej analizy z wykorzystaniem fachowej wiedzy technicznej dotyczącej metod ujawniania faktu usunięcia filtra cząstek stałych w pojeździe, a dopiero w dalszej kolejności w zależności od ustaleń wybór możliwych do wprowadzenia w życie i wyegzekwowania rozwiązań normatywnych.

Obok omówionych powyżej zmian opiniowany projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym zakłada nowelizację k.w. poprzez dodanie przepisu art. 96aa penalizującego oferowanie i wykonywanie usługi, w wyniku której stan pojazdu będzie naruszać wymagania ochrony środowiska. Przedstawiona propozycja wymaga jednak istotnej korekty. Po pierwsze, zaproponowane w opiniowanym projekcie unormowanie penalizuje zachowanie osoby, które polega na oferowaniu wykonania usługi lub wykonaniu usługi m.in. usunięcia z pojazdu filtra cząstek stałych. W takim kształcie normatywnym kryminalizuje ono działania osoby bezpośrednio dokonującej powyższych czynności, a więc np. mechanika zatrudnionego w warsztacie samochodowym, który wymontowuje filtr cząstek stałych. Trudno jednak założyć, że ten sposób reakcji na szkodliwą ingerencję w stan techniczny pojazdu, byłby skuteczny. Względem na efektywność wprowadzanego rozwiązania przemawia raczej za przyjęciem, że celem ustawodawcy powinno być objęcie odpowiedzialnością za wykroczenie osoby prowadzącej działalność gospodarczą, w ramach której oferowana jest m.in. usługa usunięcia z pojazdu filtra cząstek stałych. Po drugie, konstrukcja przepisu art. 96aa k.w. powinna wyraźnie akcentować kierunkowy zamiar sprawcy oferującego albo wykonującego usługę polegającą na doprowadzeniu pojazdu do stanu technicznego naruszającego wymagania ochrony środowiska. Z takim bowiem działaniem mamy do czynienia w przypadku manipulacji związanych z filtrem cząstek stałych. Biorąc powyższe pod uwagę należy zaproponować, aby przepis art. 96aa k.w. brzmiał na przykład w następujący sposób: Kto w zakresie działalności swojego przedsiębiorstwa oferuje wykonanie usługi lub wykonuje usługę, której celem jest doprowadzenie pojazdu do stanu technicznego

naruszającego wymagania ochrony środowiska, podlega karze grzywny. Rozważyć należałoby także zasadność wprowadzenia unormowania, podobnego do zawartego np. w art. 138c § 4 k.w., w którym zakres kryminalizacji zostałby doprecyzowany w sytuacjach, w których przedsiębiorcą jest podmiot niebędący osobą fizyczną.