

IX kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
Infrastruktury**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ PODKOMISJI NADZWYCZAJNEJ

**DO ROZPATRZENIA RZĄDOWEGO PROJEKTU
USTAWY O ZMIANIE USTAWY – PRAWO
O RUCHU DROGOWYM ORAZ NIEKTÓRYCH
INNYCH USTAW (DRUK NR 1504)
(NR 2)**

z dnia 20 października 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 1504) (nr 2)

20 października 2021 r.

Podkomisja nadzwyczajna do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 1504), obradująca pod przewodnictwem posła **Jerzego Polaczka (PiS)**, przewodniczącego podkomisji nadzwyczajnej, rozpatrzyła:

– rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 1504).

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Konrad Romik** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Mariusz Cichomski** dyrektor Departamentu Porządku Publicznego MSWiA ze współpracownikami, **Alvin Gajadhur** główny inspektor transportu drogowego, **Marcin Ślęzak** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, **Marcin Trela** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Aleksandra Ostapiuk** dyrektor Departamentu Prawnego Ministerstwa Finansów wraz ze współpracownikami, **Arkadiusz Jedynak** dyrektor Departamentu Poboru Podatków Ministerstwa Finansów wraz ze współpracownikami, **Robert Koźlak** zastępca dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikami, **Edyta Trzaskowska** zastępca dyrektora Izby Administracji Skarbowej w Opolu, **Monika Wawrzyniak** naczelnik w Departamencie Zwalczania Przestępczości Ekonomicznej Ministerstwa Finansów, **Joanna Rodziewicz** naczelnik w Departamencie Systemu Podatkowego Ministerstwa Finansów, **Jacek Jóźwik** naczelnik w Departamencie Wspierania Polityk Gospodarczych Ministerstwa Finansów, **Ewa Mierzwińska** radca w Departamencie Zarządzania Systemami w KPRM, **Weronika Biaduń** dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym GITD wraz ze współpracownikami, **Kazimierz Cymerys** główny specjalista kontroli państwowej NIK, **Anna Kozak** i **Magdalena Plachimowicz** z Departamentu Prawa Państwowego Rządowego Centrum Legislacji, **Michał Malicki** specjalista w Departamencie Prawno-Organizacyjnym Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, **Andrzej Maciążek** wiceprezes zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń, **Bartłomiej Zydel** ekspert Związku Powiatów Polskich, **Adam Małyszko** prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, **Artur Kalisiak** koordynator ds. projektów strategicznych Transport i Logistyka Polska, **Jerzy Płókarz** prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej, **Tadeusz Kucharski** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”, **Paweł Skwierawski** członek porozumienia „Stop Korkom”, **Piotr Mikiel** dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, **Maciej Szymajda** prezes Stowarzyszenia Komisów, **Janusz Popiel** prezes Stowarzyszenia Alter Ego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Łukasz Grabarczyk**, **Jarosław Lichocki** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Otwieram posiedzenie Podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw zawartych w druku nr 1504.

Witam panie posłanki i panów posłów, zarówno członków podkomisji, jak i posłów spoza podkomisji, którzy są tutaj naszymi gośćmi. Witam stronę rządową, na czele z panem ministrem Rafałem Weberem, sekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, sekretarzem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego panem Konradem Romikiem oraz panią Annę Wiszniewską z sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, panem Marcinem Przychodzkiem, dyrektorem Departamentu Prawnego Ministerstwa Infrastruktury, Tomaszem Behrendtem, zastępcą dyrektora tego departamentu, panią Magdalenę Plachimowicz, legistatorem w Departamencie Prawa Państwowego Rządowego Centrum Legislacji, panią Annę Kozak z Departamentu Prawa Państwowego w Rządowym Centrum Legislacji.

Witam dyrektora Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji pana Mariusza Cichomskiego wraz z panem Jackiem Giszczakiem. Witam przedstawicieli Komendy Głównej Policji: pana Roberta Koźlaka, zastępcę dyrektora Biura Ruchu Drogowego, z panem Leszkiem Jankowskim, z panem Mariuszem Wasiakiem oraz również przedstawiciela ministra spraw wewnętrznych i administracji pana Pawła Marchlińskiego.

Pozwolę sobie jeszcze odczytać kolejno zaproszone osoby. Tutaj liczna reprezentacja Ministerstwa Finansów, pani minister Magdalena Rzeczkowska upoważniła pana Arkadiusza Jedynaka do uczestniczenia i udzielenia informacji na dzisiejszym posiedzeniu komisji. Witam zastępcę dyrektora Izby Administracji Skarbowej w Opolu panią Edytę Trzaskowską, to jest ta jednostka, która obsługuje kwestie mandatowe w Polsce. Witam dyrektora Departamentu Prawnego Ministerstwa Finansów panią Aleksandrę Ostapiuk, panią Dagmarę Olechowską z Departamentu Poboru Podatków, panią Monikę Wawrzyniak, panią Joannę Rodziewicz, Elżbietę Czajkę, Joannę Tyszkiewicz, pana Jacka Józwicka, wszyscy to reprezentacja Ministerstwa Finansów. Witam przedstawiciela KPRM-u panią Ewę Mierzwińską. Witam pana ministra głównego inspektora transportu drogowego pana Alvina Gajadhura wraz ze współpracownikami, panią Weroniką Białduń, panem Mariuszem Kurczyńskim oraz Damianem Wiktorzakiem, Renatą Pietras, Adamem Jasińskim. Witam wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego pana Marcina Trełę, przedstawiciela NIK-u pana Kazimierza Cymerysa. Witam dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego pana Marcina Ślęzaka, przedstawicieli Polskiej Izby Ubezpieczeń, przedstawicieli Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, TLP Polska, Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej, przedstawiciela Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”, przedstawiciela porozumienia „Stop Korkom”, Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, stowarzyszenia Alter Ego oraz Stowarzyszenia Komisów.

Stwierdzam kworum. W dzisiejszym posiedzeniu bierze udział 6 posłów członków podkomisji. Przedmiotem jest – jak wspominałem wcześniej – rozpatrzenie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 1504). Czy są uwagi do porządku?

Jeśli nie ma, to stwierdzam jego przyjęcie.

W związku z tym, że odbyło się pierwsze czytanie na sali plenarnej, proponuję następujący tryb procedowania. Chciałbym jeszcze raz odbyć syntetyczną dyskusję nad najważniejszymi kwestiami, które realizuje ten ważny projekt zmian ustawy. Proponuję, aby oddać głos zarówno posłom, jak i przedstawicielom zaproszonych organizacji czy przedstawicielom resortów. Proponuję, żeby te wystąpienia były maksimum kilkunastominutowe do 5 minut. Druga uwaga dla obecnych tu pań i panów posłów. Będą rozpatrywane również poprawki w dalszym przebiegu dzisiejszego posiedzenia w nawiązaniu do tych opinii, które zostały nadesłane do Komisji Infrastruktury. Część tych poprawek tak jakby realizuje te wnioski, zwłaszcza jeśli chodzi o kwestię dyskusyjną zawartą w pierwotnym projekcie definicji wykroczenia oraz drugą, na którą chciałbym zwrócić uwagę. To jest kwestia uporządkowania odpowiedzialności z tytułu wykroczeń, zwłaszcza jeśli chodzi

o kwestię recydywy. Są jeszcze korygowane inne kwestie dotyczące naruszeń z tytułu tachografów, ale do tej dyskusji przejdziemy. Treść tych poprawek jest w sekretariacie komisji i są one powielone w wystarczającej liczbie. Wiem, że niektórzy z państwa posłów mają swoje propozycje.

Rozpocząłbym to posiedzenie od udzielenia głosu panu ministrowi Rafałowi Weberowi, żeby raz jeszcze w syntetyczny sposób odniósł się do najważniejszych celów realizowanej, projektowanej ustawy oraz ewentualnie – o to też również proszę – odniósł się do poprawek, których jest 7, które w konsultacji będą zgłoszone jako poprawki wypracowane w relacji do tych opinii, które zostały nadesłane.

Proszę, panie ministrze, o syntetyczną wypowiedź z naniesieniem dodatkowych uwag, wykraczających poza pierwotną treść projektów.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, wszyscy goście, którzy uczestniczą w tym budynku w posiedzeniu tej podkomisji, ale także ci, którzy nas widzą i słyszą za pomocą elektronicznych narzędzi komunikacji. Wiem, że to posiedzenie wzbudza duże zainteresowanie, tak że tych widzów przed ekranami komputerów jest bardzo dużo. Zacznę od podziękowań dla wszystkich państwa parlamentarzystów – pań poseł i panów posłów – za dyskusję podczas pierwszego czytania. Dziękuję, bo jak się okazało w głosowaniu nad wnioskiem o odrzucenie tego projektu w pierwszym czytaniu, aż 394 parlamentarzystów chce nad tą ustawą, nad tym projektem pracować dalej, bo tylu nie zagłosowało za odrzuceniem tego projektu w pierwszym czytaniu. To w mojej ocenie naprawdę bardzo duży mandat zaufania dla tego projektu ustawy i chęć i wola współpracy i pracy na tej płaszczyźnie podniesienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym za pośrednictwem dobrych i potrzebnych zmian prawnych, które proponujemy tym projektem ustawy.

Szanowni państwo, widząc tę dobrą wolę, chcę powiedzieć, że duża część uwag czy propozycji, która padła ze strony państwa parlamentarzystów, została w międzyczasie przeanalizowana przez Ministerstwo Infrastruktury i duża część z nich będzie miała swój wyraz w pozytywnej rekomendacji dla poprawek, które zostaną złożone dzisiaj, bo wiem, że zostaną złożone takowe poprawki. My jako Ministerstwo Infrastruktury zostaliśmy zapoznani z tą częścią, która zostanie złożona przez państwa posłów z ramienia Prawa i Sprawiedliwości. Nie ukrywam, że rozmawialiśmy na ten temat, wymienialiśmy się argumentami na temat tych poprawek i duża część z nich będzie konsumowała głosy stronnictw co do zasady opozycyjnych do rządu pana premiera Mateusza Morawieckiego, ale jak się okazuje, nie opozycyjnych do tych propozycji, które zostały przygotowane przez rząd w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Za to bardzo gorąco dziękuję i liczę na dalszą merytoryczną pracę i merytoryczne wymienianie się różnego rodzaju propozycjami w tym zakresie.

Są dzisiaj ze mną przywitani przez pana posła przewodniczącego Jerzego Polaczka przedstawiciele resortów, z którymi mieliśmy przyjemność pracować nad tym projektem ustawy w ciągu ostatnich kilku miesięcy. Dziękuję też wszystkim państwu dyrektorom, którzy od strony operacyjnej i roboczej byli przypisani do pracy nad tym projektem. Dziękuję przedstawicielom MSWiA, oczywiście też Policji, dziękuję przedstawicielom Ministerstwa Finansów, dziękuję przedstawicielom Rządowego Centrum Legislacji, Ministerstwa Cyfryzacji, Inspekcji Transportu Drogowego, bo tak jak powiedziałem wcześniej, praca nad tą ustawą była pracą zbiorową. Ministerstwo Infrastruktury było resortem przewodnim i mam przyjemność prowadzić ten projekt ustawy, ale ta praca była wykonana tu przez wiele osób, przez przedstawicieli różnych resortów i za to bardzo gorąco dziękuję. Cieszę się, że państwo są dzisiaj z nami i myślę, że będziecie mieli państwo okazję do tego, żeby odnieść się do tego zakresu, który jest państwa dziełem, w sposób szczegółowy i dużo głębszy, bo z pewnością niektóre poprawki będą też dotyczyły tego zakresu. Tak więc będę posiłkował się państwa wiedzą i doświadczeniem, jeżeli chodzi o zagłębienie się w szczegóły projektu ustawy.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jakie poprawki bylibyśmy w stanie zaakceptować? Przechodząc do konkretów, bo myślę, że zdecydowana większość z państwa czeka

na te konkrety. Wsłuchując się w głosy wystąpień klubowych, jesteśmy w stanie zgodzić się na np. stworzenie zamkniętego katalogu wykroczeń drogowych, tylko tych wykroczeń, dla których grzywna sądowa będzie wynosiła maksymalnie 30 tys. zł, żeby rozwiać wątpliwości, że nie wszystkie wykroczenia z rozdziału XI Kodeksu wykroczeń będą mogły być objęte taką sankcją. Wiem, że taki katalog został stworzony, jest to katalog zamknięty, bardzo precyzyjnie określony. Tak jak mówię, myślę, że to rozwieje wątpliwości, że naszym zamiarem nie jest danie możliwości karania grzywną sądową wynoszącą maksymalnie 30 tys. zł za każde wykroczenie drogowe, nawet to najdrobniejsze, tylko za bardzo ściśle i precyzyjnie określone, za te wykroczenia drogowe, które zagrażają w sposób bezpośredni zdrowiu i życiu wszystkich uczestników ruchu drogowego w Polsce. Tak więc tutaj pozytywnie rekomendujemy przyjęcie tego typu poprawki.

Kwestia druga, też podnoszona przez państwa parlamentarzystów, rzecznika praw obywatelskich, to sprawa związana z tamowaniem i utrudnianiem ruchu. Wiemy, że jest propozycja, aby uszczegółowić tę kwestię, aby tamowanie ruchu, które jest związane powiedzmy z jakimiś demonstracjami, było określone prawem na dotychczasowych zasadach, natomiast aby tamowanie ruchu, które jest związane z prowadzeniem pojazdu mechanicznego – a z takimi sytuacjami mamy do czynienia chociażby przy wypadku drogowym, kiedy kierowcy celowo zwalniają, aby zrobić zdjęcia z miejsca wypadku drogowego albo nawet nagrać filmik z takiego miejsca wypadku drogowego – podległo wyższym rygorom sankcyjnym. Wiemy, że została złożona taka poprawka i dla takiej poprawki również rekomendacja Ministerstwa Infrastruktury będzie rekomendacją pozytywną. Ona rozwieje wątpliwości. Zresztą mówiłem o tym na posiedzeniu plenarnym, że naszym celem nie jest nadmiarowe karanie demonstrantów i ograniczenie demonstrowania w naszym kraju.

Kwestia trzecia, również podnoszona na sali plenarnej, czyli możliwość opłaty mandatu na miejscu z 10-procentową bonifikatą. Pamiętam wystąpienia państwa posłów, którzy mówili, że tutaj będzie duże zagrożenie przyjmowaniem tych środków finansowych przez policję, dawanie tych środków finansowych do ręki policjantom. Jesteśmy gotowi zrezygnować z tego rozwiązania. Jeśli to rozwieje wątpliwości co do naszej intencji, to jesteśmy gotowi przyjąć poprawkę i rekomendujemy przyjęcie poprawki, która rezygnuje z tego rozwiązania. Mieliliśmy na celu odciążenie administracyjne wszystkich tych, którzy są odpowiedzialni za wystawianie mandatów drogowych, obrabianie ich, później ich egzekucję. Uważaliśmy, że sytuacja, w której dana osoba płaci za wykroczenie na miejscu i na tym kończy sprawę, trochę ułatwi nam postępowanie administracyjne, odciąży ludzi, którzy zajmują się tym na co dzień, natomiast dla czystości sprawy jesteśmy gotowi z tego zrezygnować. Myślę, że będzie poprawka, która wykreśla tę propozycję z projektu ustawy.

Kolejna kwestia, kwestia recydywy. Proponujemy, żeby wzmocnić recydywę, bo też takie oczekiwanie padło na sali plenarnej, jeżeli chodzi o kierowców, którzy jeżdżą po użyciu alkoholu, bo taka recydywa nie była zawarta w sposób bezpośredni, natomiast proponujemy, aby stworzyć recydywę dla tego wykroczenia, aby było ono karane stawką dwukrotnie wyższą niż pierwsze tego typu wykroczenie. Sprawa druga, jeżeli chodzi o recydywę, to stworzenie jej wyłącznie dla jednego rodzaju wykroczenia, czyli recydywa będzie miała miejsce tylko wtedy, gdy dany kierowca popełni to samo wykroczenie w przeciągu dwóch lat, a nie popełni wykroczenia z katalogu, który wcześniej został zawarty w tym projekcie ustawy. Tak więc z jednej strony wzmocnienie recydywy dla kierowców, którzy jeżdżą po użyciu alkoholu, ale z drugiej strony zamknięcie recydywy tylko w ramach jednego konkretnego wykroczenia i zastosowanie tylko jednego konkretnego wykroczenia. Myślę, że to też powinno być przyjęte przez komisję, przez poszczególnych członków komisji jako rozwiązanie korzystne.

Szanowni państwo, sprawa, która chyba wzbudzała największe dyskusje wśród wszystkich stron i wszystkich uczestników, nie tylko debaty na sali plenarnej, ale też tych, którzy komentowali ten projekt ustawy, czyli podniesienie minimalnej stawki mandatowej za przekroczenie prędkości więcej niż 30 km/h od tej dopuszczalnej. Nasza pierwotna propozycja to 1500 zł, natomiast po dyskusjach, po tych argumentach prawnych, które padały i trafiały również do nas w formie pisemnej, do Ministerstwa Infra-

struktury, że będzie duża różnica między mandatem za przekroczenie prędkości w przedziale 21–30 km/h, bo tutaj ta korekta, która będzie dokonywana taryfikatorem faktycznie będzie symboliczna, a mandatem za przekroczenie prędkości między 31 km/h a 40 km/h, który w naszej propozycji będzie wynosił co najmniej 1500 zł, będzie zbyt duża. Do nas przemówił ten argument. Faktycznie przekroczenie prędkości 29 km/h groziłoby mandatem wynoszącym założmy 200 zł, a przekroczenie prędkości 31 km/h groziłoby mandatem w wysokości 1500 zł. Ta różnica faktycznie, od tej strony patrząc, jest zbyt duża, dlatego jeżeli padnie tutaj ze strony państwa posłów propozycja obniżenia tego progu z 1500 zł do np. 800 zł, czyli do kwoty, która jest cztery razy większa niż najniższa stawka mandatowa za to wykroczenie w tej chwili, to jesteśmy w stanie poprzeć taką propozycję. Jesteśmy w stanie dać pozytywne stanowisko do tego typu propozycji.

Są tacy, którzy w ogóle uważali, że stawka 1500 zł jest stawką nadmiarową, ja uważam, że przekroczenie prędkości więcej niż 30 km/h od prędkości dopuszczalnej jest bardzo niebezpieczne. Jeżeli mówimy o obszarze zabudowanym, to jest to bardzo niebezpieczne dla niechronionych uczestników ruchu drogowego. Jeżeli mówimy o obszarze niezabudowanym, to jest to niebezpieczne dla kierowców, pasażerów pojazdu, który porusza się z taką prędkością, ale także dla każdego innego uczestnika ruchu drogowego, nieważne, czy znajduje się na poboczu czy w pojeździe, który zderzy się z pojazdem jadącym z taką prędkością. Dlatego ta kara powinna być solidna. Jeżeli zostanie ustalona na granicy 800 zł, to też będzie solidna. Będzie mniej solidna niż 1500 zł, to oczywiście, ale jeżeli będzie to kwota 800 zł, to też będzie to kwota cztery razy wyższa niż minimalna stawka w chwili obecnej. Przypomnę, że jeśli przekroczenie prędkości jest między 39 km/h a 41 km/h, to w chwili obecnej obowiązuje stawka od 200 zł do 300 zł i tutaj policjant ma dowolność, decyduje, którą z tych stawek zastosuje.

Reasumując, będzie pozytywne stanowisko Ministerstwa Infrastruktury dla obniżenia tej stawki z 1500 zł do 800 zł, natomiast będzie pozytywna rekomendacja dla podwyższenia z 1000 zł do 1500 zł stawki za jazdę bez uprawnień. Zauważyłem tutaj bardzo szeroki konsensus dla bardzo mocnego karania osób, które poruszają się pojazdami mechanicznymi, a nie mają do tego uprawnień, dlatego jeśli padnie propozycja zwiększenia tej stawki z 1000 zł na 1500 zł, to stanowisko Ministerstwa Infrastruktury będzie stanowiskiem merytorycznym.

Tak wygląda podejście resortu do poprawek merytorycznych. Wiem też, że zostaną złożone poprawki typowo legislacyjne, które będą precyzowały kwestie projektu ustawy, chociażby te kwestie związane z przydzieleniem renty socjalnej – tutaj będę posiłkował się paniami dyrektorami z Rządowego Centrum Legislacji – i też inne korekty legislacyjne, które są wynikiem dogłębnej pracy nad tym projektem ustawy. Do nich będę się odnosił, jak będą zgłaszane, natomiast teraz przedstawiłem podejście do merytorycznych poprawek, które będą padały przez niektóre stronnictwa klubowe na posiedzeniu podkomisji. Tak wygląda ta sprawa od strony podejścia do tych poprawek.

Jesteśmy, panie przewodniczący, szanowni państwo, do dyspozycji, jeśli chodzi o dalszy tok dyskusji nad tym projektem ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, jeśli mogę prosić jeszcze o dodatkowe uzupełnienie w tym wprowadzeniu. Gdyby pan minister albo wskazana osoba przez pana ministra rozwinęła nowe brzmienie art. 2, bo mamy tutaj dość istotną zmianę w Kodeksie postępowania cywilnego, jeśli chodzi o kwestię renty.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Tak jak powiedziałem, za to było odpowiedzialne Rządowe Centrum Legislacji i bardzo prosiłbym panie dyrektor o to, aby odnieść się do tego tematu.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Prosiłbym, żeby ewentualnie to skomentować w kontekście tej propozycji, która zostanie dzisiaj zgłoszona w formie poprawki, bo na tym najbardziej mi zależy, ale myślę, że najbardziej miarodajna będzie...

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

To teraz czy już wtedy, kiedy będziemy omawiać poprawkę?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ja mówię teraz, bo to zmiana kodeksowa i warto ją jeszcze rozwinąć w tym wprowadzeniu dla pań i panów posłów, dla wszystkich, którzy nas słuchają.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

To bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę tak w miarę syntetycznie, pani dyrektor, to omówić. Proszę się przedstawić na początku.

Główny legislator w Departamencie Prawa Państwowego RCL Anna Kozak:

Dzień dobry, Anna Kozak, Rządowe Centrum Legislacji. Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, jeśli chodzi o proponowane zmiany do art. 2 projektu ustawy, czyli do Kodeksu postępowania cywilnego, to proponowana poprawka zmierza do zmiany pierwotnie przyjętej koncepcji, a więc odstąpienia od wprowadzenia do Kodeksu postępowania cywilnego odrębnego postępowania w sprawie przyznania renty w przypadku śmierci spowodowanej przestępstwem umyślnym, na rzecz wpisania nowych dodatkowych reguł wpisujących się w obecny system przyznawania renty na podstawie Kodeksu cywilnego. W naszej ocenie propozycja zawarta w poprawce zapewni efektywność postępowania, będzie to postępowanie znacznie bardziej sprawne i wpisze się w ramy dotychczas procedowanych postępowań w zakresie przyznawania rent. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Proponuję teraz, żeby – sekundę, panie pośle, za chwilę – oddać głos w pierwszej rundzie panom i paniom posłom. Prośba jest taka, żeby na razie odnieść się generalnie do projektu ustawy, a jak przejdziemy do omawiania poprawek, bo one są krzyżowe, to wtedy będą mieli państwo okazję to uzasadnić.

Ja ze swej strony oddam głos, bo widziałem, że zgłosiła się pani poseł Hanna Gil-Piątek, później pan poseł Dobromir Sośnierz. We wprowadzeniu chciałbym powtórzyć kilka aspektów procedowanej regulacji. Po pierwsze, cieszę się z korekty dotyczącej definicji wykroczenia, bo to było podnoszone przez Naczelną Radę Adwokacką, przez rzecznika praw obywatelskich, przez niektórych z nas posłów, jeśli chodzi o otwartość definicji. Chodzi o to, żeby uniknąć sytuacji, w której można by przypisać odpowiedzialność osobie, która popełniła czyn, a nie będzie on społecznie szkodliwy. To jest tak, że ta poprawka, która będzie później rozpatrywana, mówi o tej zmianie, wychodzi naprzeciw tym głosom, które były zawarte w opiniach czy w głosach w dyskusji.

Druga kwestia, o którą bym prosił pana ministra, żeby się do tego odnieść w uzasadnieniu do tego projektu ustawy, to jest ten problem, w jaki sposób policja będzie szacowała w ramach tych widełek wysokość mandatów, bo tutaj mamy taryfikator, który trzeba będzie zmienić. Zasadne jest pytanie, w jakim terminie strona rządowa czy Policja jest w stanie skorygować tę bazę od strony technicznej po to, aby można było wdrożyć nowe rozwiązania.

Trzecia uwaga, która odnosi się do podniesienia wysokości mandatów za wykroczenia drogowe odpowiednio do 5000 zł, 6000 zł czy 8000 zł. Tutaj pojawia się dość istotny kontekst związany z problemem, z karą tzw. aresztu zastępczego, którą można wymierzyć maksymalnie na 30 dni i wtedy według aktualnego taryfikatora stawka dzienna jest – z tego co sprawdziłem – między 20 zł a 150 zł za dzień aresztu. Tak więc maksymalnie będzie można zasądzić grzywnę w wysokości 4500 zł i mnie się wydaje, że w toku dalszych prac nad projektem poddaje stronie rządowej pod ewentualną rozagę prze-myślenie tej relacji między wysokością mandatów a tym aspektem bardzo praktycznym, jeśli chodzi o stosowanie przepisów. To z mojej strony tyle, jeśli chodzi o takie generalne dwie, trzy uwagi.

W kolejności pani poseł Gil-Piątek i pan poseł Sośnierz. Proszę o krótkie wypowiedzi.

Posel Hanna Gil-Piątek (Polska2050):

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowny ministrze, my byliśmy wśród tych ponad 300 posłów, czyli wśród ogromnej większości, która deklarowała pracę nad tym projektem. Chcemy pracować nad tym projektem, bo to jest projekt ważny, bo wysokości mandatów rzeczywiście są w Polsce niezmiennie bodajże od 1997 r. – chodzi o górny limit – a w tym czasie średnia krajowa poszybowała bodajże ośmiokrotnie, z tego co pamiętam. Cieszy nas kierunek, który zaprezentował pan minister, bo wiele z tych rzeczy znalazło odzwierciedlenie w poprawkach, które dzisiaj przynieśliśmy. Jest jeszcze na pewno sporo ulepszeń, które można wprowadzić do tej ustawy. Ja przyniosłam 9 poprawek na tę podkomisję, chociaż nie jestem jej członkinią, nasze koło nie ma przydziału z uwagi na brak limitu. Żeby dziś praca poszła nam sprawnie, to nie będę ich omawiać w całości, one mają dosyć dobrze rozpisane uzasadnienia.

Gdybym mogła poprosić pana ministra i polecić uwadze, może znajdzie się coś, wobec czego pan minister może być przychylny, bo wydaje mi się, że akurat tutaj rzeczywiście powinniśmy dyskutować w sposób wyważony. To jest dla bezpieczeństwa nas wszystkich de facto na drogach i w ruchu drogowym, jednocześnie to jest temat, który budzi bardzo duże emocje. Dziękuję bardzo serdecznie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Dziękuję za tę syntetyczną i rzeczową wypowiedź.

Teraz pan poseł Dobromir Sośnierz, prosilibym o głos.

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Ja byłem wśród tych, którzy głosowali za odrzuceniem tej ustawy w całości w pierwszym czytaniu i będę namawiał do tego, żeby inni posłowie, którzy do tej pory zblądzili i zagłosowali za tą ustawą, przemyśleli swoje stanowisko i poparli odrzucenie tego wniosku. Ten projekt zawiera nieusuwalne wady. Jest zbudowany na całkowicie błędnych przesłankach i w błędny sposób rozwiązuje problemy, które sobie stawia. Te wady są tak daleko idące, że praca nad tym projektem nie ma sensu. Żeby był sensowny, trzeba go zmienić całkowicie.

Przede wszystkim ratio legis opiera się na zupełnie błędnych przesłankach. Drobne fluktuacje w ogólnym trendzie spadkowym bierze za powód do podjęcia kolejnych regulacji. Generalnie liczba wypadków w Polsce spada. Takich zjawisk nie można badać w takich krótkich odstępach czasowych, zwłaszcza w stanie, w którym obecnie się znajdujemy, gdzie przez ostatnie 1,5 roku nasze życie społeczne podlega dość drastycznym modyfikacjom w związku z polityką państwa względem nowej choroby. A więc takie tendencje trzeba badać w odstępach dziesięcioletnich i tam widać, że mamy stabilny trend spadkowy, w dodatku trend spadkowy bardzo szybki, powyżej średniej, jeśli chodzi o Unię Europejską. Z upodobaniem wybieramy sobie te statystyki, w których wypadamy źle, żeby się samobiczować i w myśl kolejnej wersji brzydkiej panny bez posagu stawiać się w pozycji pariasa Europy i mówić, że nasi kierowcy są najgorsi. To zupełnie nieprawda. Przy tempie wzrostu liczby pojazdów, który jest znacznie wyższy niż w krajach, w których to tempo wzrostu pojazdów było wcześniejsze, bo Polacy się dopiero dorabiają, tych pojazdów przybywa szybciej niż w innych krajach... Tempo spadku w przeliczeniu na liczbę pojazdów jest np. bardzo dobre. Oczywiście jeśli przeliczamy liczbę wypadków na 1000 mieszkańców, to wybieramy niekorzystny wskaźnik. Wybierzmy wskaźnik bardziej sensowny, tak samo przy wysokości mandatów. Jeśli porównujemy bezwzględną wysokość tych kwot, to można dojść do wniosku, że są bardzo niskie, a jeśli w przeliczeniu na siłę nabywczą zarobków, to wcale nie. Jeśli weźmiemy pod uwagę, że w wielu krajach obowiązują np. rabaty za zapłacenie mandatu w krótkim terminie, to się okazuje, że te kary deklaratorywnie wysokie są w praktyce znacznie mniejsze. Liczba wypadków systematycznie spada, w związku z tym mówienie, że mandaty należy podnosić, jest kontrfaktyczne, że one nie działają. Działają, jeśli przypisywać to temu. Ja akurat twierdzę, że to inne czynniki są decydujące, poprawa stanu dróg, poprawa stanu samochodów, zupełnie inne czynniki są decydujące o tym, jak szybko spada liczba wypadków, ale jeśli już, to i tak mamy stabilny trend spadkowy, więc to po prostu jest bez sensu. To, że mamy dużo osób prowadzących pod wpływem alkoholu, to nieprawda. W uzasad-

nieniu jest to mieszane. Stan po spożyciu alkoholowym to coś innego niż stan upojenia alkoholem, te kary podnosi się dla wszystkich, a uzasadnienie jest tylko dla tego wyższego limitu w statystykach, więc są mieszane pojęcia.

Państwo w rządzie, w ministerstwie niestety po raz kolejny pokazują, że nie rozumiecie statystyki, nie rozumiecie danych, które wkładacie do komputera, które wyjmujecie z komputera, traktując je często w sposób zupełnie arbitralny, wybierając niewłaściwe wskaźniki albo traktując zbyt dosłownie rzeczy, które są umowne. Jeśli policjant przyjeżdża na miejsce wypadku, widzi dwa rozbite samochody, to musi wpisać, co było przyczyną wypadku. Nie ma rubryki np. zły stan drogi, zbyt wąska droga, więc mamy zero przypadków wynikających ze zbyt wąskiej drogi, a mamy standardowo zbyt dużą prędkość, ale to nie znaczy, że naprawdę była zbyt duża prędkość, tylko tak się wydawało policjantowi. Traktowanie tych danych jak pomiarów ciał niebieskich jest po prostu błędne. To nie są twarde dane, to są dane, co się komu wydawało na miejscu. Sama konstrukcja tego uzasadnienia, sam powód, dla którego nakładamy dodatkowe restrykcje na własnych obywateli, jest błędny. Zmierzanie się z takimi urojonymi problemami jak tamowanie ruchu przez kierowców robiących zdjęcia, co padło przed chwilą w uzasadnieniu, też pokazuje sposób rozumowania. Jeśli mamy walczyć z takimi problemami, to musielibyśmy najpierw ukarać policjantów, którzy notorycznie tamują ruch, w sposób zupełnie niesprawny przez godzinę zajmując po dwa pasy ruchu czasami po to, żeby porobić zdjęcia. Nie przejmują się tym, że tworzą się za nimi kilometrowe korki. To powinno się odbywać w 10 minut. Zrobimy zdjęcia, odciągamy wszystko na pobocze i papierki wypisujemy sobie na poboczu, natomiast policjanci z upodobaniem siedzą w tych samochodach, przesłuchują, kogo chcą, wypisują papierki, co mogliby zrobić już po ściągnięciu tego pojazdu, to trwa za długo. Jeśli mają być kary za tamowanie ruchu, to przede wszystkim powinny być przeciw policji, która rozsiada się na pasach jak we własnym komisariacie.

Stan faktyczny, w którym to wdrażamy, jest po prostu nieadekwatny do tego, bo mamy złe drogi, które oczywiście systematycznie poprawiamy, ale jeśli zakończymy dopiero ten proces i drogi staną się bezpieczne i nadal nie będziemy zadowoleni z bezpieczeństwa na drogach, to ewentualnie wtedy możemy myśleć o karaniu obywateli. Najpierw wy politycy zróbcie, co do was należy. Jeśli już będziemy mieli czyste sumienie, że drogi są w takim stanie jak w innych krajach, z którymi się porównujemy, i nadal nie będziemy zadowoleni z tego, jak wygląda bezpieczeństwo na drogach, to ewentualnie wtedy możemy pomyśleć o restrykcjach wobec obywateli. Najpierw wymagajcie od siebie, potem od innych. Wdrażamy to w sytuacji, kiedy na naszych drogach mamy do czynienia z nadmiarowym i asekuranckim oznakowaniem, zupełnie nieadekwatnym do sytuacji. Zarządcy dróg asekurują się, stawiając na wyrost ograniczenia. Nic im za to nie grozi. Nie ma żadnego mechanizmu odwrotnego. Nic nie grozi za to, że na drodze zbudowanej z prędkością projektową 80–100 km/h postawimy sobie znak ograniczenia prędkości do 50 km/h, a co nam szkodzi. Jak będzie wypadek, to przynajmniej zwali się na kierowców, że za szybko jeżdżą. Można by podawać mnóstwo takich przykładów, każdy pewnie zna ze swojego terenu. Mógłbym pokazać – nie wiem, pewnie minister nie będzie widział – jak wygląda np. ulica Bocheńskiego w Katowicach, tu mamy dwa, trzy pasy w jednym kierunku, bezkolizyjnie rozdzielone i ograniczenie. Jak to jest ograniczenie? We wszystkich oprócz jednego chyba przejścia dla pieszych ze światłami na ulicy, jakie na tej ulicy mamy ograniczenia? Do 50 km/h. Tu nie ma nawet żadnych domów, tu są dookoła tylko firmy. A mamy do 50 km/h na całej długości i tam oczywiście policja z upodobaniem stoi i łapie kierowców. Ale mam jeszcze bardziej humorystyczne...

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle, prosba o konkluzję.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Pomału, to poważna zmiana, nie da się wszystkiego powiedzieć w dwie minuty.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Będzie pan też później zgłaszał poprawki, tak? Bo na razie wiem, że poprawki sygnalizują pani poseł Gil-Piątek i pani poseł Dziemianowicz-Bąk. I z mojej strony będą.

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Na razie nie. Zaraz przejdę do tematu poprawek, ale raczej nie. To ja jeszcze jeden przykład tylko w takim razie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę bardzo.

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Ulica Adama w Katowicach, bo podaję przykłady ze swojego podwórka. Droga przez las, prosta, jak w pysk strzelił, zero zabudowań, 20/h, czyli można przekroczyć tę prędkość na rowerze. W tym stanie prawnym to wdrażamy, w którym normalny człowiek pojedzie tu 70 km/h, 80 km/h i nie będzie niebezpieczeństwa. Człowiek jadący normalnie będzie karany bardzo surowymi karami. Najpierw musimy ustanowić jakiegoś rzecznika praw kierowców, który będzie przeglądał te idiotyczne znaki i będzie karał zarządców, którzy stawiają nadmierne ograniczenia, a później ewentualnie, jeśli uporządkujemy tę sytuację, jeśli te znaki będą adekwatne do sytuacji, to dopiero wtedy możemy wymagać ich przestrzegania. Nie można przestrzegać przepisu, który każe jechać 20 km/h przez prostą drogę w lesie. Nie można tego wymagać, a te przepisy są wdrażane właśnie w takim stanie faktycznym.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę o konkluzję, bo jeszcze mam tutaj kolejnych posłów, jeszcze będzie miała głos strona społeczna.

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

O.K., postaram się. Jest wiele wadliwych rozwiązań szczegółowych, to już postaram się w odpowiednich punktach, ale choćby cały ten rozdział, który wstawiamy, dotyczący odszkodowań, który dotyczy odszkodowań za przestępstwa umyślne, jest w ogóle nie w tej ustawie. Przestępstwa drogowe to są przestępstwa nieumyślne. To wstawiacie tutaj nie na temat.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Jeszcze jeden ważny argument. Rozumiem, że większość sali to podtrzymuje, że OC powinno być obowiązkowe. Zwracam uwagę, że wiara w to, że kary finansowe, czyli konieczność zapłacenia jakiejś kwoty w przypadku złapania za nieprawidłową jazdę, powoduje, że ludzie są mniej skłonni jeździć nieprawidłowo, jest sprzeczna z przeświadczeniem, że ludzie powinni obowiązkowo ubezpieczać się od odpowiedzialności cywilnej. Takie ubezpieczenie zdejmuje z nich część kosztów albo nawet całość, które będą musieli zapłacić w razie jakiegoś zdarzenia, które spowodują swoją nieostrożną jazdą. W związku z tym wyobraźmy sobie, że gdybyśmy się mogli ubezpieczyć od mandatów, i to jeszcze obowiązkowo, to czy byłoby bardziej czy mniej prawdopodobne, żeby popełniali te przestępstwa. A więc w dwóch różnych punktach proponujecie rozwiązania, które wzajemnie się znoszą. Z jednej strony nakładacie kary, z drugiej znosicie obowiązek ponoszenia kosztów.

Przede wszystkim trzeba zmienić system OC, bo on jest zupełnie patologiczny. A tutaj jeszcze w tym też grzebiemy, dokładając kolejnych komplikacji, że teraz te punkty itd. będą uwzględniane w stawce ubezpieczenia. Ale jakim cudem, skoro ubezpieczenie jest na pojazd, a nie na kierowcę? W ogóle nie ma opcji w Polsce, żeby ubezpieczyć się na kierowcę, czyli jak ktoś zrobi szkodę, to nie musi być ta sama osoba, która robi szkodę. Jak te punkty od tego, który zrobił szkodę, przeniosą się na tego, który ubezpiecza pojazd? To jest nielogiczne. Najpierw zmienmy system OC na logiczny, a dopiero później grzebmy w szczegółach. W związku z tym – można by jeszcze wiele powiedzieć – apeluję o odrzucenie tego projektu i niepracowanie nad nim.

A na koniec, dostaliśmy teraz, dzisiaj wpłynęły poprawki, 25 stron poprawek. Rozumiem w oczywisty sposób, że jest potrzebne odroczenie tego posiedzenia, bo nie jesteśmy w stanie odpowiedzialnie głosować nad 25 stronami poprawek, których wcześniej nie mie-

liśmy możliwości przeczytać i przeanalizować ich potencjalnych skutków. Po zakończeniu części ogólnej proponuję odroczenie posiedzenia w celu rozpatrzenia tych poprawek.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję.

Prosiłem, żeby w tej części wstępnej wypowiedzi były syntetyczne. Nie będę oczywiście ograniczał pań i panów posłów w czasie, natomiast z uwagi na to, że później nasi partnerzy społeczni będą na pewno chcieli... Jeszcze rozstrzygniemy kwestię, jak procedować dalej. Prośba jest o pewną syntezę czy przede wszystkim jeszcze pytania do strony rządowej.

Teraz zgodnie z kolejnością pani poseł Dziemianowicz-Bąk. Proszę bardzo.

Posel Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, postaram się bardzo syntetycznie, ponieważ cały klub Lewicy zagłosował za tym, żeby pracować nad tym projektem ustawy, ale pracować, a nie o nim gadać, a więc krótko skonkluduję te zmiany, które dzisiaj zostały tutaj zaprezentowane. Zgadzam się z tym, że ich jest wiele i że trzeba się nad nimi dokładnie pochylić, więc nie będę tutaj składała wiążących deklaracji do każdej poprawki, która została złożona, do głosowania będziemy przystępować w późniejszym czasie. Natomiast rzeczywiście podczas pierwszego czytania w imieniu klubu Lewicy powiedziałam, że kierunek zmian jest przez nas popierany, taką samą konkluzję mieliśmy po spotkaniu Parlamentarnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Cieszę się, że wątpliwości, które zostały wyartykułowane podczas pierwszego czytania, tzn. przede wszystkim wątpliwości, które podnosił także rzecznik praw obywatelskich, dotyczące definicji wykroczenia, ale też zasady dotyczące karania w warunkach powrotu do wykroczenia, tzw. recydywy czy zasady dotyczące karania za wykroczenia o niższej szkodliwości społecznej, zostały wzięte tutaj w jakiś sposób – w jaki, o tym będziemy szczegółowo rozmawiać – pod uwagę.

Ja też przyszłam tutaj z poprawkami, które adresują te niepokoje, w nieco inny sposób lokując przepisy dotyczące karania w warunkach powrotu do wykroczenia czy też bardziej wprost, jednoznacznie wskazując na to, że pierwotnie zaproponowane rozwiązanie dotyczące wykroczeń o niższej szkodliwości społecznej powinno zostać ograniczone. To są niepokoje, które w jakiś sposób zostały tutaj zaadresowane. Ale niestety muszę powiedzieć, że pojawia się tu kolejna wątpliwość, mianowicie niepokoi mnie bardzo to, że taka kapitulacja wnioskodawców dotycząca wysokości mandatów za znaczne przekraczanie prędkości, tzn. za przekraczanie prędkości o 30 km/h. Niepokoi dlatego, że przekraczanie prędkości jest jedną z głównych przyczyn wypadków drogowych i śmierci na polskich drogach. Nie będę tu przytaczać statystyk, bo ciągle je powtarzamy. Myślę, że one są dobrze znane, z wyjątkiem posła Sośnierza, który jest bardzo odporny na wiedzę i informacje, które zewsząd płyną. Myślę, że z tym się musimy pogodzić.

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Szkoda, że pani nie słuchała, na czym one polegają, problem z tymi statystykami. A pani nie zrozumiała.

Posel Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica):

Przytoczę tylko jedną statystykę, bo mam takie wrażenie, że wnioskodawcy, a może także rząd, ulega, jeśli chodzi o tę kapitulację ze znacznego podniesienia mandatów za przekraczanie prędkości, ulega presji być może głośniejszej, być może silniejszej, ale jednak radykalnej mniejszości społeczeństwa. Zdecydowana większość Polek i Polaków popiera zaostrzenie kar za przekraczanie prędkości i to jest od 80% czy 82% do nawet 90% Polek i Polaków. Rozumiem, że często podnoszone głosy czy to na sali sejmowej, czy to w debacie publicznej, brzmią tak, jakby te kary, które państwo pierwotnie zaproponowali, były nadmierne, ale de facto tak nie jest. Jeżeli weźmiemy pod uwagę fakt, że mandaty nie były nawet nie podnoszone, ale rewaloryzowane od niemal ćwierć wieku, to zaproponowane pierwotnie wysokości nie powinny budzić wątpliwości, tym bardziej że mandaty to nie podatki. Jest bardzo prosty sposób na to żeby nie płacić kar, tzn. wystarczy nie łamać przepisów. Przekraczanie prędkości o 30 km/h to nie jest przypadek, to nie jest

obsunięta stopa na pedale gazu to jest realne stwarzanie zagrożenia dla zdrowia i życia własnego, a także innych uczestników ruchu. Muszę przyznać, że ta zapowiedź jest dla mnie bardzo niepokojąca. Co do reszty, cieszę się, że tutaj takie poprawki się pojawiają, a czy adresują nasze wątpliwości w pełni, o tym będziemy decydować po dokładnym ich przeanalizowaniu.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Rozumiem, że te poprawki, które zgłasza pani poseł, są powielone, tak? Czy mają je posłowie?

Posel Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica):

Tak.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Prosiłbym teraz stronę rządową o odniesienie się do dotychczasowej dyskusji czy do zawartych pytań. Mam też dodatkowe pytanie nie do pana ministra. Tu specjalnie prosiłem Ministerstwo Finansów, żeby wśród gości był przedstawiciel Izby Administracji Skarbowej w Opolu, tutaj jest pani Edyta Trzaskowska, zastępca dyrektora Izby Administracji Skarbowej w Opolu, to jest kluczowe miejsce, gdzie przetwarza się i realizuje wymierzone mandaty. Gdyby ewentualnie z punktu widzenia dotychczasowej praktyki pani dyrektor albo inny przedstawiciel Ministerstwa Finansów odnieśli się do tego, w jaki sposób na dzisiaj jest egzekwowalność całego procesu mandatowego. Też chciałbym tu potwierdzić takie zagadnienie, że do Izby Administracji Skarbowej w Opolu nie ma składanych mandatów nakładanych przez straż leśną, przez straż miejską i policję. To zagadnienie częściowe, ale myślę, że interesujące nas z punktu widzenia tego, nad czym dzisiaj procedujemy. Dziękuję.

Teraz pan minister.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, postaram się po kolei odpowiedzieć na pytania, które były kierowane w stronę rządu. Jeżeli chodzi o pytania pana przewodniczącego, kwestię taryfikatora, to potwierdzam, że on musi wejść w życie i tak naprawdę to odpowiednie stawki mandatowe będą wymierzone na podstawie taryfikatora. Za przygotowanie zmian w rozporządzeniu, które określa stawki mandatowe, jest odpowiedzialne Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji. Z tego, co kojarzę, to rozporządzenie jakiś czas temu podlegało wewnątrzresortowym uzgodnieniom i konsultacjom, natomiast na samym końcu, finalnie, jest ono przyjmowane przez Radę Ministrów jako projekt rozporządzenia przyjmowanego przez Radę Ministrów. To ono będzie określało konkretne stawki mandatowe za konkretne wykroczenia drogowe. Mam nadzieję, że ten czas, który mamy, czyli nieco ponad dwa miesiące, jest czasem wystarczającym, żeby to rozporządzenie weszło w życie od 1 stycznia 2022 r., a naszym zamiarem jest też, żeby ta ustawa weszła w życie od początku przyszłego roku. Nie powiedziałem o tej poprawce, ale to jest koniecznością ze względu na to, że nie obrobiliśmy tego projektu ustawy na jednym posiedzeniu, tylko na dwóch posiedzeniach. Właśnie m.in. przez powołanie podkomisji musimy jakby przenieść o miesiąc wejście w życie tej ustawy. Zgodnie z obecnym założeniem ma ona wejść w życie 1 stycznia 2022 r. i myślę, że jesteśmy w stanie również do tego czasu jako Rada Ministrów przyjąć rozporządzenie, które będzie określało nowe stawki mandatowe w taryfikatorze.

Jeśli chodzi o karę aresztu zastępczego i wysokości stawek, które w tej chwili obowiązują, to prosiłbym o wypowiedź Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, które odpowiada właśnie za Kodeks wykroczeń, a Kodeks wykroczeń określa stawki, które są określane jako równoważne za niezapłacenie, nieopłacenie grzywny, tylko takie, które określają właśnie karę zastępczą jako karę aresztu do 30 dni.

Kwestia wypowiedzi pani poseł Gil-Piątek i poprawek, które zdążyliśmy w międzyczasie przeanalizować, to poprawka nr 1 jest skonsumowana przez inną naszą poprawkę, podobnie jak poprawka nr 9. Jedne poprawki proponują obniżenie minimalnych wartości stawek mandatowych, na te obniżenia akurat w tych miejscach nie możemy się zgodzić,

w ogóle nie podnosimy stawek mandatowych za niewielkie wykroczenia drogowe. Nie wiem, o jakich konkretnie pani poseł mówi. Podnosimy za te, jak mówiłem na początku, które bezpośrednio zagrażają zdrowiu i życiu.

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle, nie udzieliłem panu na razie głosu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Nie, nie ma czegoś takiego teraz w tym projekcie ustawy. Nie, nie ma czegoś takiego jak zarysowanie auta na parkingu.

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Jest...

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle, proszę o zachowanie kultury wypowiedzi.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Razem z uszkodzeniem ciała.

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

...to kiedy jest uszkodzenie, a kiedy nie ma?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Z uszkodzeniem ciała. Pan czyta jakiś inny projekt ustawy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle, nie udzieliłem panu na razie głosu. Prośba jest taka, żeby zabierać głos w sposób uporządkowany.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Tak że to są odniesienia do poprawek pani poseł Gil-Piątek.

Kwestia wypowiedzi pana posła Sośnierza, który mówił o drobnych fluktuacjach, o spadku wypadków drogowych, które w ostatnich latach miały miejsce. Akurat tu pan poseł ma rację. Jest coraz mniej wypadków w ostatnich latach, natomiast pan poseł nie powiedział o jednej ważnej rzeczy. Nie ma wyraźnego spadku, jeśli chodzi o ofiary, o tych, którzy tracą życie w tych wypadkach drogowych. W ostatnich czterech latach mamy do czynienia z wyraźną sinusoidą, która jest cały czas, panie pośle, w okolicach 3000 ofiar. Taka sytuacja jest od czterech lat, z wyjątkiem roku 2020. Nie ma co ukrywać, ja też o tym mówię, że spadek liczby ofiar do nieco ponad 2400 w dużej części jest związany z rokiem covidowym, z mniejszą mobilnością, z mniejszą liczbą pojazdów na drogach. Mamy nadzieję, że poprzez zmiany prawne, które nastąpiły chociażby od 1 czerwca tego roku ten pozytywny trend uda nam się utrzymać, natomiast żeby go zdynamizować, musimy wprowadzić te przepisy prawa.

Jeżeli chodzi o inwestycje drogowe, to proszę się nie martwić, one są prowadzone. Zarówno inwestycje drogowe polegające na budowie nowych dróg, nowych ciągów drogowych, dróg szybkiego ruchu, autostrad, dróg ekspresowych, obwodnic w ciągach dróg krajowych. Wspieramy samorządy, jeśli chodzi o modernizację dróg samorządowych, gminnych i powiatowych, tak że ten proces inwestycyjny jest bardzo mocno rozpędzony i będzie rozpędzany jeszcze szybciej. Uważam, że się da. Damy temu wyraz na początku przyszłego roku. Też będziemy prosić Wysoką Izbę o zmiany w ustawie o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg i stworzenie możliwości dodania kolejnych naborów przez wojewodów. Środki finansowe mamy już zabezpieczone w nowelizacji budżetu na 2022 r. Tak więc inwestycje drogowe są przeprowadzane, ich skala jest bardzo duża, a będzie jeszcze większa. Trzeba też powiedzieć o takich programach, które w indywidualny sposób traktują niechronionych uczestników ruchu drogowego, np. doświetlanie przejść dla pieszych. To też się dzieje na drogach krajowych. Zostanie doświetlonych 12 000 przejść dla pieszych w ciągu najbliższych trzech lat, począwszy od tego, a skończywszy na 2023 r. W tym roku dofinansowaliśmy doświetlenie blisko 3500 przejść dla pie-

szych na drogach gminnych i powiatowych, właśnie za pośrednictwem Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. W przyszłym roku planujemy dedykowane programy polegające na dofinansowaniu budowy ścieżek rowerowych, ciągów pieszko-rowerowych albo chodników, tak żeby odseparować ruch pojazdów mechanicznych od ruchu pojazdów rowerowych czy pieszych. Tych inwestycji naprawdę jest wiele, a będzie jeszcze więcej. To jest komponent, na którym w głównej mierze opieramy bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Natomiast ten komponent prawny jest istotny, również musimy zareagować i ta ustawa jest na to odpowiedzią.

A trzeci komponent, edukacyjny, jest cały czas przeprowadzany. Zapewniam państwa posłów, że jeżeli te przepisy zostaną przyjęte, to będziemy również koncentrować dużą uwagę na kampaniach społecznych, które będą mówiły o zmianach związanych z tą ustawą, tak aby nikogo nie zaskakiwać, nie ukrywać tych zmian, tylko aby trafić do jak największej liczby osób z kampanią społeczną informującą o zmianach prawnych, które w tej chwili przeprowadzamy.

Cieszymy się ze spadku wypadków. On faktycznie jest z roku na rok kilkuprocentowy, natomiast niestety nie było radykalnego, drastycznego, wyraźnego spadku ofiar śmiertelnych od 2018 r. z wyjątkiem 2020 r., który – jak mówiłem – z powodów covidowych był zupełnie inny niż wcześniejsze lata, dlatego ta ustawa.

Jeżeli chodzi o wypowiedź pani poseł Agnieszki Dziemianowicz-Bąk, to argumentowałem, z czego wynika obniżenie minimalnej stawki za przekroczenie prędkości więcej niż 30 km/h, natomiast jestem zwolennikiem tego, aby te przekroczenia były podnoszone zgodnie z założeniem, które nam przyświeca, czyli co 10 km. Przekroczenie między 31 km/h a 40 km/h – np. 800 zł, natomiast wyższy mandat za przekroczenie 41–50 km/h, jeszcze wyższy za przekroczenie 51–60 km/h, czego w tej chwili nie ma w polskim systemie prawnym, jeszcze wyższy za przekroczenie o 61–70 km/h, jeszcze wyższy za przekroczenie prędkości o 71–80 km/h, a takie sytuacje też się zdarzają. Jest z nami główny inspektor transportu drogowego. Może powiedzieć o sytuacjach, w których zdjęcie z fotoradarów informuje o przekroczeniu prędkości o więcej niż 100 km/h od tej dopuszczalnej, takie sytuacje też się zdarzają. Tak więc te kwestie też będą wyregulowane w odpowiedni sposób, ale też rozporządzeniem, czyli taryfikatorem, który wkrótce zostanie pokazany i wkrótce też będzie przyjmowany, na początku przez MSWiA, później przez rząd.

To są kwestie, do których mogę się odnieść.

Jeżeli mogę teraz prosić o uzupełnienie kwestii związanych z karą aresztu jako karą zastępczą, MSWiA. Proszę bardzo, panowie dyrektorzy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

W kolejności pan poseł Lasek. Jeszcze ad vocem pan poseł Sośnierz, później poseł Sienkiewicz.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, nie sądziłem, że to przyznam, ale jestem pozytywnie zaskoczony, bo z wystąpienia pana ministra wynika, że większość uwag zgłaszanych podczas pierwszego czytania, podczas debaty, zostanie uwzględniona, a przynajmniej ma szansę zostać uwzględniona.

Naszym zdaniem te poprawki, które były tutaj zadeklarowane, idą w dobrym kierunku. My też przygotowaliśmy szereg poprawek, ale wydaje się, że na tym etapie wstrzymamy się z ich złożeniem choćby dlatego, że dobrze byłoby odnieść się do tego projektu, który będzie finalny, bo tu widać, że te zmiany są bardzo duże. Muszę zgodzić się z panem posłem Sośnierzem, że rzeczywiście jesteście trochę zaskakiwani. Mieliliśmy jeden projekt, do którego się przygotowywaliśmy. Nagle mamy dość daleko idące zmiany, w dobrym kierunku, ale dość daleko idące, co trochę utrudni proces legislacji. Ale tak jak zadeklarowałem wcześniej, będziemy przyglądać się tym zmianom i w zależności od tego, czy ten projekt będzie wypełniał również uwagi zgłaszane do naszego klubu, będziemy składać poprawki jeszcze na posiedzeniu Komisji.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję za ten głos, panie pośle.

Jeszcze pan poseł Sośnierz, ale króciutko, ad vocem.

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Postaram się bardzo krótko. Pojawiła się kontrowersja co do brzmienia tego artykułu, czy rzeczywiście będzie pod to podpadała szkoda parkingowa. Pan powiedział, że źle czytam ustawę, to przeczytam: „Jeżeli następstwem wykroczenia, o którym mowa w § 1, jest uszkodzenie mienia lub spowodowanie naruszenia czynności narządów ciała” itd., „podlega karze grzywny...”. Czyli podnosimy grzywnę również potencjalnie za szkodę na parkingu. Bo czy to jest uszkodzenie mienia? No jest. Czy w takim razie kara nie mniejsza niż 1500 zł za szkodę wartą 100 zł, np. zarysowanie lakieru? No tak, przynajmniej tak napisaliście w ustawie. To pan minister chyba nie zna tekstu swojej ustawy, a zarzuca mi, że ja czytam jakąś inną, to jest druk nr 1504.

Druga sprawa co do tych statystyk. Wyraźnie powiedziałem, że należy je analizować w trendach długookresowych, dziesięcioletnich. Kilkuletnie fluktuacje, spadek tempa, zatrzymanie się momentami... Musiałbym dłużej mówić, dlaczego tak może się dziać i dlaczego tak się pewnie dzieje w tej sytuacji, ale domyślam się, że nie dostanę czasu. To później możemy umówić się co najwyżej na taką rozmowę, natomiast długoletni trend jest spadkowy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Sienkiewicz.

Posel Bartłomiej Sienkiewicz (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałem odnieść się króciutko do słów pana ministra Webera, bo może powstało trochę mylne wrażenie, że mamy do czynienia z pewnym systemem polepszenia sytuacji na drogach. Doświadczone przejścia dla pieszych, konsekwentne, zresztą przecież to nie jest pierwszy rząd, który realizuje poprawę infrastruktury drogowej. A ja mam wrażenie, że jesteśmy w sytuacji, w której w absolutnej zapaści tego systemu ta ustawa próbuje polepszyć sytuację za pomocą kar i prawdę mówiąc, wyłącznie za pomocą tego narzędzia.

Panie ministrze, tak naprawdę problem opanowania naruszeń kodeksu drogowego polega na konsekwencji ścigania i na nieuchronności kary. Jedna trzecia mandatów w Polsce nie wpływa do budżetu państwa, jest nieściągalna. Urząd skarbowy w Opolu, który przyjmuje całość tego rodzaju operacji, odstąpił od ścigania mandatów poniżej 116 zł, tzn. że tam, gdzie to jest najbardziej potrzebne w celach prewencyjnych, żeby nie powiedzieć wychowawczych, czyli tak naprawdę nieuchronności kary, co według wszystkich badań wpływa na radykalną zmianę zachowań kierowców, to tam to państwo obecne jest bezradne.

Nie ma chyba człowieka w tej sali, może z wyjątkiem pana posła Sośnierza, który byłby przeciwko podniesieniu kar dla – nie bawmy się w ogólne określanie – zwyrodnialców drogowych, recydywistów, ludzi, którzy notorycznie łamią prawo, którzy czerpią z tego przyjemność i stanowią patologiczny margines użytkowników dróg. Ale faktyczna zmiana nie polega wyłącznie na podwyższeniu kar dla marginesu patologicznego, polega na systemie. Ten system nie istnieje, mówi o tym raport NIK-u z 16 lipca br., w którym jest pokazany cały system braku systemu. Nie ludźmy się, że te przyjęte w tej chwili rozwiązania proponowane w tej ustawie radykalnie przyspieszą, zmienią na korzyść dynamikę zachowań na drodze. Nie, ponieważ nie są wsparte żadnymi innymi działaniami. Nie mówię już o policji, o inspekcji ruchu drogowego, które mają pokazane swoje ciemne strony w tym raporcie NIK-owskim, ale mówię o systemie państwowym. Na to wszystko nakłada się jeszcze jedna rzecz. Słuszny kierunek podwyższenia kar dla zwyrodnialców drogowych jest poza kwestią, ale tak naprawdę ludzimy obywateli, że państwo jest w stanie zapanować nad tym segmentem, bo rozkłada się system ratownictwa powszechnego, rozkłada się system zdrowotny, edukacyjny, państwo daje coraz mniej obywatelom, a równocześnie w sytuacjach, kiedy mamy do czynienia z patologią, zaczyna żądać od nich drastycznych kar. To jest tak naprawdę droga donikąd.

Obawiam się, że ta ustawa może nie spełnić pokładanych w niej nadziei, a słowa pana ministra Webera, który opisywał pewien ogólny system poprawy, uważam za obok rzeczywistości. Tego systemu nie ma, państwo nie stworzyło tego systemu i na tym polega problem wadliwości i ułomności proponowanych rozwiązań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję. W kolejności pani poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk, pani poseł Hanna Gil-Piątek i jeszcze zgłasza się pan poseł Dariusz Joński. Prośba o krótkie wypowiedzi.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica):

Chciałabym dopytać pana ministra, bo jeżeli rozumiem z ostatniej wypowiedzi, to ta propozycja podwyższania kar przy przekraczaniu prędkości o kolejne 10 km/h, miałyby obowiązywać od przekroczenia o 30 km/h, tak? Czy pan minister mógłby kiwnąć głową, czy ja dobrze zrozumiałam pana wypowiedź? Nie?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Do 30 km/h tak. Między 0 a 10, między 10 a 20, między 20 a 30 itd., itd.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica):

Rozumiem. Czyli problem, który pan minister zaadresował na początku, że jest skokowy wzrost między przekroczeniem o 29 km/h a 31 km/h, można rozwiązać również w taki sposób, że tę progresję kar poniżej przekroczenia prędkości o 30 km/h ustawi się tak, żeby to nie był aż tak potężny skok, tylko żeby był taki sam na każdym poziomie.

I jeszcze jedno pytanie. Jeżeli dobrze zrozumiałam pana ministra, to kwestię tego, o jaką wysokość miałyby wzrastać te kary co 10 km/h, określałby dopiero taryfikator ustalony rozporządzeniem. Tak? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pani poseł Hanna Gil-Piątek.

Poseł Hanna Gil-Piątek (Polska2050):

Panie przewodniczący, panie ministrze, w uzupełnieniu, bo odniósł się pan do naszych poprawek – dziękuję za to – tu nie chodzi o obniżenie dolnego progu, tylko chodzi o to, żeby nie zachodziła np. taka sprzeczność, że szczególnie groźne wykroczenia są zrównane z tymi o niższym poziomie szkodliwości, jak np. jazda na hulajnodze po chodniku z większą prędkością niż pieszy czy prowadzenie nieoświetlonego pojazdu. W niektórych przypadkach wręcz w tych proponowanych przez państwa przepisach poważne naruszenia prawa są obciążone niższą karą niż te mniej szkodliwe. Tutaj staraliśmy się wyważyć pewną proporcjonalność, bo nie może być tak, że przestępcy drogowi dostają mniejsze kary niż osoby, które popełniły czyny kwalifikowane jako wykroczenia. Proponujemy w jednej z poprawek uzależnienie od wysokości dochodu. Już rzecznik praw obywatelskich mówił o tym, że kara, która jest absurdalnie wysoka, nie jest skuteczna z tego powodu, szczególnie jak jest nieegzekwowana, ale z uwagi na to, że ludzi nie będzie stać na zapłacenie tego mandatu i będą zapelniali areszty. To było powiedziane w tym, co mówił rzecznik. Już kończę. W tej chwili rzeczywiście, jeżeli ten projekt ma zmienić się w sposób gruntowny, to tak jak państwo tutaj chcielibyśmy poczekać na jego kształt do drugiego czytania i wtedy ewentualnie złożyć poprawki.

Bardzo proszę pana ministra, żeby państwo sobie przejrzyli na spokojnie te rozwiązania, które przygotowaliśmy, bo wydaje mi się, że tu jest kilka dobrych wskazówek, które czynią te przepisy bardziej adekwatnymi i proporcjonalnymi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Czy pan minister chciałby jeszcze uzupełnić?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Jak są pytania, to jedźmy do końca pytań, ja ustosunkuję się do nich zbiorczo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Skierowałem jeszcze – to ważne pytanie z punktu widzenia praktyki – pytanie do przedstawicieli, do pani dyrektor Izby Administracji Skarbowej w Opolu. Myślę, że sam fakt, że przyjechała pani z Opola wart jest tego, żeby zadać pytanie, choćby w kontekście niektórych wypowiedzi dotyczących tego miejsca, gdzie te mandaty – mówiąc kolokwialnie – się przetwarza. A więc jest okazja, żeby podzielić się kilkoma uwagami na tle tej nowelizacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Ministerstwo Finansów, tak?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nie wiem, czy jest pani Edyta Trzaskowska?

Pierwszy zastępca dyrektora Izby Administracji Skarbowej w Opolu Edyta Trzaskowska:

Dzień dobry państwu, nazywam się Edyta Trzaskowska, jestem zastępcą dyrektora Izby Administracji Skarbowej w Opolu. Centrum mandatowe w Nysie, czyli jednostka, która centralnie obsługuje grzywny nałożone w drodze mandatów karnych, z których dochód stanowi dochód budżetu państwa, to jest jednostka nam podległa, obsługuje to naczelnik Pierwszego Urzędu Skarbowego w Opolu.

Trochę statystyk, a później odniosę się do tego, co zostało powiedziane, czyli do kwestii systemu, poboru i jego organizacji. Jeśli chodzi o wystawianie mandatów w latach 2019–2020, to średnio było to ok. 4 mln sztuk mandatów, w każdym roku podobnie. W pierwszym półroczu 2021 r. mamy w obsłudze 2,6 mln mandatów, co pozwala przypuszczać, że łącznie będzie powyżej 5 mln sztuk. Mówimy o ilości, nie mówimy o kwocie. Jeżeli chodzi o regulowanie mandatów przez ukaranych, to według naszych statystyk ok. 54% nałożonych mandatów reguluje się do 15 dni od wystawienia mandatów, później po piśmie behawioralnym... To są takie pisma miękkie przypominające o obowiązku zapłacenia mandatów, które adresuje naczelnik pierwszego urzędu skarbowego do ukaranych. Statystyki pokazują ok. 20% skuteczności tych pism behawioralnych. Później mamy oczywiście upomnienia i tytuły wykonawcze, czyli egzekucję twardą.

Dla roku 2019 aktualna ściagalność tych mandatów to jest 79% i to nie potwierdza tego, co zostało powiedziane, że ok. 1/3 mandatów jest niezapłaconą w ramach braku systemowego podejścia. Według nas to jest na chwilę obecną 21% niezapłaconych mandatów, ale one stale są jeszcze w egzekucji, ponieważ nie uległy przedawnieniu.

Jeżeli chodzi o rok 2020, to bieżący poziom ściagalności to jest 56%, tylko pamiętajmy, że jeszcze są trzy lata na dochodzenie tych należności, stąd ten poziom będzie w miarę upływu czasu coraz wyższy. Jeśli chodzi o raport z kontroli NIK-owskiej, to ten raport był sporządzony w 2019 r. Od daty jego sporządzenia w centrum mandatowym wprowadzono bardzo dużo usprawnień i udogodnień, które powodują, że proces poboru mandatów staje się efektywniejszy.

W chwili obecnej chciałabym powiedzieć o tych 116 zł. To norma ustawy egzekucyjnej, która pozwala nie podejmować działań egzekucyjnych, jeżeli kwota jest do 116 zł, przy czym należy je podjąć przed upływem pół roku do przedawnienia, stąd nie pozostawiamy mandatów do 116 zł bez egzekucji, tylko podejmujemy tę egzekucję odpowiednio później, ale zgodnie z przepisami.

Sam system poboru mandatów działa dobrze, nie obserwujemy tu większych wahań, widać stałą tendencję, jeśli chodzi zarówno o liczbę mandatów, jak i o kwoty mandatów. Aktualnie już jesteśmy w fazach przekierowujących wpływy z mandatów do Krajowego Funduszu Drogowego czy do NFZ. Te wpływy, które otrzymujemy, są lokowane w te miejsca i myślę, że to tyle na chwilę obecną. Jeśli państwo chcieliby o coś dopytać, to zapraszam. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję za tę wypowiedź, bo ona identyfikuje skalę i rozległość, liczbę spraw, które państwo obsługuje. To też jest dla nas posłów okazja do podziękowania dla aparatu administracji skarbowej w Opolu, w jednostkach zamiejscowych, bo rzeczywiście jest konstans, a w ostatnich latach, jak rozumiem, choćby w odniesieniu do raportu NIK-u, nastąpiła poprawa ściagalności mandatów. Bardzo dziękuję za informacje przydatne dla pań i panów posłów obecnych na sali. Przy okazji chciałbym zasygnalizować, bo przejawiały się tutaj takie odniesienia do opinii rzecznika praw obywatelskich i Naczelnej Izby Adwokackiej. Nie ma dzisiaj przedstawicieli rzecznika ani Naczelnej Izby Adwokackiej, nie zgłosili swojej obecności, tak że mogę zachęcić, żeby ci nasi partnerzy wzięli udział w posiedzeniu Komisji Infrastruktury w przyszłym tygodniu, natomiast raz jeszcze dziękuję za wszystkie nadesłane opinie.

Proponowałbym teraz powoli przejść do pracy nad zmianami ustawy, chyba że ze strony przedstawicieli ministerstwa czy Policji są jeszcze jakieś dodatkowe...

Posel Piotr Król (PiS):

To już w trakcie poprawek. Minęło już 1,5 h. Przy każdej poprawce, kto będzie chciał zabrać głos, to to zrobimy, ale przejdźmy do faktów.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proponuję też stronie społecznej, żeby – jak będą zgłaszane poprawki – konkretnie się odnieśli, a ci z państwa, którzy wcześniej proponowali konkretne poprawki w formie pisemnej, mogą przekazać je członkom podkomisji, jeśli chcą podjąć taką poprawkę. Taka jest standardowa procedura.

Proponowałbym przejść teraz do pracy nad projektem. Czy jeszcze jakieś generalne uwagi ma Biuro Legislacyjne? Wiem, że Biuro Legislacyjne sygnalizowało ze swojej strony propozycje choćby zmiany tytułu ustawy, ale tu otwieram już prace nad samym tekstem. Czy są jakieś uwagi do tytułu ustawy? Biuro Legislacyjne, proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, mamy uwagę do tytułu projektu ustawy z tego względu, że w naszej ocenie ustawą podstawową, która jest nowelizowana w tym projekcie ustawy, jest ustawa Kodeks wykroczeń. Proszę zwrócić uwagę, że projektowane zmiany zawarte w propozycji nowelizacji prawa o ruchu drogowym mają charakter niejako wtórny tudzież nie mają charakteru zasadniczego, natomiast clou nowelizacji to jest propozycja zmian zawartych w Kodeksie wykroczeń i w naszej ocenie ta ustawa ma charakter podstawowy jako ustawa nowelizowana w tym projekcie. Ta kwestia powinna być uregulowana m.in. poprzez zmianę tytułu, czyli ustawa o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń oraz niektórych innych ustaw. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Strona rządowa.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Jednak chcielibyśmy, żeby ustawą przewodnią była ustawa – Prawo o ruchu drogowym. Dlaczego? Ponieważ koncentrujemy się na bezpieczeństwie w ruchu drogowym. Kwestie związane ze zmianą Kodeksu wykroczeń są sprawami wtórnymi. To jest coś, czego używamy jako czegoś do osiągnięcia celu, natomiast celem samym w sobie jest poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a nie kwestie sankcyjne same w sobie. Zresztą sam wyraz jednego z przepisów, który mówi o tym, że mandaty wystawione za te konkretne wykroczenia drogowe będą wpływały nie do budżetu państwa, ale na konto Krajowego Funduszu Drogowego, jest właśnie najlepszym dowodem na to, że nie zależy nam na powiększaniu sankcji czy zwiększaniu mandatów drogowych i nie jest to celem numer 1, nie jest to celem samym w sobie, tylko jest to wynikiem wtórnej pracy nad zwiększeniem bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Tak więc jesteśmy za tym, aby pozostawić nazwę tego projektu ustawy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czyli rząd jest za utrzymaniem dotychczasowego tytułu?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Tak.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Został zgłoszony wniosek o... Czy poseł Sośnierz podtrzymuje wniosek o odrzuceniu?

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Tak.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proponowałbym przejść do głosowania. Proszę zalogować się do urządzeń po to, aby oddać swój głos. Kto jest za wnioskiem pana posła Sośnierza, proszę podnieść rękę i nacisnąć przycisk? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Proszę o podanie wyników.

Nikt nie głosował za, przeciw 8, nikt się nie wstrzymał, tak że wniosek pana posła Sośnierza nie uzyskał większości.

Teraz przejdźmy do art. 1, do zmiany pierwszej. Czy ktoś zgłasza jakieś uwagi do tej zmiany? Proszę bardzo się przedstawić.

Prezes Stowarzyszenia Komisów Maciej Szymajda:

Maciej Szymajda, Stowarzyszenie Komisów. Prawdę mówiąc, nie znam tej zmiany pierwszej, dlatego że nie dostaliśmy poprawek, natomiast zgłaszałem do komisji naszą uwagę dotyczącą art. 1, pkt 4 i 5. Ta sama sytuacja jest w art. 11 pkt 3. Chodzi mi o sformułowanie, że karani będą kierowcy pojazdów wyposażonych w tachograf. Nie wiem, czy to jest celowe sformułowanie...

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mamy odrębne poprawki do tego zagadnienia, które pan porusza.

Głos z sali:

Macie już?

Prezes Stowarzyszenia Komisów Maciej Szymajda:

Czyli to już zostało uwzględnione, tak?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Myślę, że tak.

Prezes Stowarzyszenia Komisów Maciej Szymajda:

O.K. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy panie i panowie posłowie mają jakieś uwagi do zmiany pierwszej? Jeśli nie ma, to... Biuro Legislacyjne? Proszę bardzo.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Do zmiany pierwszej chcielibyśmy dopytać wnioskodawców, czy ich zdaniem nie jest zasadne również znowelizowanie dodatkowo ust. 8 w art. 100aa, który jest przepisem upoważniającym do wydania rozporządzenia, w którym minister właściwy do spraw informatyzacji określi szczegółowy katalog danych gromadzonych w ewidencji. Tam jest później szereg odesłań, m.in. do pkt 12, który jest tutaj nowelizowany. Z uwagi na dodawanie pkt 12a, mam pytanie, czy pkt 12a nie powinien znaleźć się również w tym rozporządzeniu, w tym katalogu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Strona rządowa?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Zgadza się na przyjęcie uwagi Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przy okazji proponuję Wysokiej Podkomisji, aby upoważnić Biuro Legislacyjne do nanieśienia wszystkich zmian redakcyjnych, które zostaną zasygnalizowane przez biuro. Jeszcze raz pan mecenas.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję bardzo. Chcielibyśmy zauważyć, że ta zmiana nie ma charakteru stricte redakcyjnego, ponieważ będziemy modyfikowali wprost przepis upoważniający do wydania rozporządzenia i będzie to wymagało formalnie poprawki i jej przegłosowania. Dziękuję.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Jak rozumiem, przyjmiecie poprawkę?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tak, przyjmiemy ją, deklaruje przyjęcie takiej zmiany.
Proszę, pan mecenas, Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

W zakresie zmiany pierwszej mamy również uwagę do propozycji tej zmiany. Państwo proponujecie, aby w ewidencji były także gromadzone informacje dodatkowo wobec tego,

co jest w obowiązującym stanie prawnym, informacje o wysokości grzywien i o fakcie uiszczenia tych grzywien. W kontekście tych przepisów, które są zawarte w projekcie ustawy, w Kodeksie wykroczeń, także w przepisach dotyczących propozycji wielokrotnego popełniania określonych wykroczeń, czyli tzw. recydywy, prosilibyśmy o uściślenie, jaki jest cel dodawania tych informacji do gromadzenia w ewidencji, zarówno o wysokości nałożonych grzywien, jak i samym fakcie ich uiszczenia. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Odpowiedzi na to pytanie pana mecenasu udzieli przedstawiciel Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę pan dyrektor Cichomski.

Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego MSWiA Mariusz Cichomski:

Szanowni państwo, tak naprawdę ten przepis łączy się z całą konstrukcją założonych przepisów ustawowych i z powiązaniem m.in. kwestii niwelowania punktów z uiszczeniem, z opłaceniem mandatu. Siłą rzeczy musimy dostarczyć do przyszłej bazy, która zafunkcjonuje, owych danych, która następnie będzie zgodnie z kolejnymi propozycjami zmian szczegółowo określonymi dystrybuowana pomiędzy uprawnionymi podmiotami. To też częściowo wpisuje się w kwestię, którą podniósł pan minister Sienkiewicz we wcześniejszym etapie, czyli usprawnienia procesu egzekucyjnego, jeśli chodzi o kwestię przyszłego mandatowania i doprowadzenia do takiej sytuacji, w której niezbędność uiszczenia mandatu będzie warunkowała to, żeby punkty karne zostały wycięte z ewidencji. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze. To ja jeszcze dopytam w kontekście zmiany pierwszej. Czy termin wejścia w życie tak jak pan minister tu wspomniał tej ustawy z dniem 1 stycznia jest wystarczający dla przedstawicieli również Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, żeby dostosować system informatyczny do tego, by można to było potem stosować w praktyce?

Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego MSWiA Mariusz Cichomski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie ministrze, proszę państwa, te przepisy są tworzone w dwóch oddzielnych kategoriach. Mamy system obecny, który funkcjonuje, jest prowadzony przez Policję. To jest system o charakterze tymczasowym, on w przyszłości zostanie zastąpiony już sprawnie operującym CEK-iem, który osiągnie zdolność operacyjną do tego, żeby zafunkcjonować. Dlatego też na pierwszym etapie wdrożenia tych przepisów będziemy korzystać z systemu policyjnego, który jest systemem tymczasowym i ograniczonym w przestrzeni, natomiast będzie musiał być wyposażony w stosowne moduły, żeby móc udźwignąć i przysparzać nową sferę danych. Natomiast docelowo zostanie zastąpiony przez system prowadzony przez ministra właściwego do spraw cyfryzacji, jak osiągnie zdolność operacyjną. W okresie przejściowym zdamy się na system Policji i będziemy go dostosowywać.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jak pan szacuje ten okres przejściowy?

Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego MSWiA Mariusz Cichomski:

Szanowni państwo, okresem przejściowym, do którego musimy się dostosować, jest okres, który wynika wprost z przepisów ustawy. Nie możemy doprowadzić do momentu luki. To jest system, który działa. Chodzi o zwiększenie jego funkcjonalności. To nie jest kwestia przetargowa, bo system jest prowadzony przez określoną firmę. Wobec tego ta kwestia proceduralna pod tym kątem nam odpada, pozostaje nam kwestia stricte informatyczna.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze, dziękuję bardzo.

Czy są jakieś uwagi do zmiany pierwszej?

Jeśli nie ma, to uznaję, iż została przyjęta z poprawkami zasygnalizowanymi przez Biuro Legislacyjne.

Czy do zmiany drugiej jest jakaś uwaga?

Dwa głosy? Proszę się przedstawić, nie znam państwa z imienia i nazwiska.

**Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”
Tadeusz Kucharski:**

Tadeusz Kucharski, KSTD NSZZ „Solidarność”. Panie przewodniczący, szanowni państwo, trudno nam się w tej chwili włączyć do dyskusji, bo mamy oryginalny projekt, nie mamy tych wszystkich poprawek, które zostały włożone. Procedowanie nad czymś, gdzie już są poprawki zrobione, a my ich nie widzimy... odnieść się do tego jest naprawdę bardzo trudno, prosimy w tym momencie o danie nam czasu...

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, wszystkie poprawki są tutaj wyłożone na stole przy sekretariacie.

Przewodniczący Rady KSTD NSZZ „Solidarność” Tadeusz Kucharski:

Ale, panie przewodniczący, to jest w tej chwili tu i teraz. Zapoznanie się z tyloma poprawkami naraz na bieżąco jest naprawdę bardzo trudne.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Przypominam, że zgłaszałem wniosek formalny o odroczenie dalszej części posiedzenia.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Wniosek o odrzucenie projektu.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Tak i sygnalizowałem wniosek na samym wstępie, żeby odroczyć część szczegółową, bo musimy zapoznać się z tymi poprawkami.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jeśli dobrze zrozumiałem panią poseł Hannę Gil-Piątek i panią poseł Agnieszkę Dziemianowicz-Bąk, to te poprawki, które zostały zgłoszone na piśmie, byłyby ewentualnie podniesione w toku dalszych prac Komisji Infrastruktury, ewentualnie po przyjęciu sprawozdania podkomisji z tymi poprawkami, które są uzgodnione ze stroną rządową.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica):

Pytanie, jakie chciałyśmy zadać z panią posłanką Hanną Gil-Piątek, było, czy w ogóle poprawki, nie tylko Polski 2050 i Lewicy, ale też złożone przez Prawo i Sprawiedliwość, bo ich jest najwięcej, to jest ten najgrubszy plik z uzasadnieniem.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

To jest 7 poprawek.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica):

Oraz jak słyszymy, to są poprawki, które w jakimś stopniu konsumują poprawki przez nas zgłaszane, to rzeczywiście nad nimi wszystkimi chyba warto byłoby procedować wtedy, kiedy będziemy mieć szansę, żeby się z nimi zapoznać. Nie ma sensu, żebyśmy zgłaszali podobne w zakresie merytorycznym, ale nieco odmienne w brzmieniu poprawki, nad każdą deliberowali, tak jakbyśmy deliberowali nad czymś nowym. Dajmy sobie szansę, żeby się z tym zapoznać, bo być może skróci nam to pracę, kiedy będziemy mogli do niej przygotowani przystąpić.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Uzgodnienie było też takie, żeby sprawozdanie podkomisji było gotowe na przyszły tydzień, właściwie nam zostaje dzisiejszy dzień. Jeśli chcecie państwo to przesunąć i rozpatrywać to jutro, to jest też decyzja podkomisji. Chcę zrobić to w sposób jak najbardziej otwarty, nie zamykamy nikomu żadnej... nikomu nie odbieram głosu, tym bardziej prawa zgłaszania takich poprawek. Natomiast chcę przeprzeć to w sposób wyważony, spokojny, mając też na uwadze realizację tych uwag, które były prezentowane na sali plenarnej ze strony państwa klubów. Choćby w kontekście tych opinii, które zostały nadesłane do Komisji. Były tu wymieniane w szczególności opinie Naczelnej Izby

Adwokackiej oraz rzecznika praw obywatelskich, ale nie tylko. Pan minister sygnalizował, że te autopoprawki, które będą zgłaszane przeze mnie, te siedem, są uzgodnione ze stroną rządową i w dużej mierze one konsumują te wątpliwości, do których odnosiły się niektóre instytucje.

Posel Hanna Gil-Piątek (Polska2050):

Panie przewodniczący, jeżeli mogę...

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę.

Posel Hanna Gil-Piątek (Polska2050):

Technicznie chodzi o to, żeby to sprawnie poszło. Uważam, że bez sensu w tej chwili byłoby zgłaszać poprawki, które pokrywają się z innymi poprawkami. Tego materiału jest bardzo dużo, więc ja bym proponowała, żeby państwo dokonali tych autokorekt, nie wiem, jak to nazwać.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Poprawek.

Posel Hanna Gil-Piątek (Polska2050):

Poprawek. Jak będziemy mieli sprawozdanie podkomisji, to jeszcze będzie w pierwszym czytaniu...

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tak, jesteśmy dalej otwarci, nie zamykam...

Posel Hanna Gil-Piątek (Polska2050):

I na posiedzeniu Komisji Infrastruktury pełnym, nie podkomisji, tylko Komisji. Przyjdziemy ze swoimi poprawkami. Pan minister je już dostał. Dokładnie będziemy mogli do czegoś się odnieść i skorygować te zapisy, bo w tej chwili to będzie bałagan, że hej.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję za tę racjonalną postawę, bo ona realizuje też nasze cele, które są związane z tymi opiniami i uwagami, które zostały nadesłane, tak że chciałem się z tego wywiązać. To, że jest to robione w takiej formule, że macie państwo dzisiaj... Mogę tylko wyrazić ubolewanie, że nie udało się tego uzgodnić wcześniej, ale myślę, że to było robione z intencją, żeby to było jak najbardziej tworzenie prawa dobrej jakości.

Jeszcze w sprawie zmiany drugiej pan poseł Sośnierz.

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

W sprawie tego wniosku o odroczenie. Uważam, że jeśli teraz dostaliśmy 25 stron poprawek z samego Prawa i Sprawiedliwości plus jeszcze jakieś inne, to dlaczego pan przewodniczący namawia, kontynuując to procedowanie nad tymi poprawkami? To jest przegłosowanie ich bez czytania. Nie należy posłów namawiać do głosowania bez czytania.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze, dziękuję.

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Samo przeczytanie ich zajmie jakiś czas.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Rozumiem intencje, panie pośle. Przegłosuję za chwilę pana wniosek o odroczenie posiedzenia podkomisji.

Proszę, pan poseł Król.

Posel Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, w związku z tym, że obradom przysłuchują się inne osoby, uważam, że wymaga to pewnego uściślenia. Gołym okiem widać, że mamy do czynienia z próbą tego, żeby nie przystąpić do prac nad tym projektem. To pierwsza refleksja. Druga jest taka, że jednak zostaliśmy powołani przez Komisję Infrastruktury w pewnym określonym celu. Komisja została powołana po to, żeby przegłosować ten projekt

dla Komisji. Został przegłosowany wniosek posła spoza podkomisji o to, żebyśmy w ogóle nad tym nie pracowali, to też godne odnotowania.

Mało, że wniosek został zgłoszony i nikt go nie poparł, to nas się teraz zmusza, że mamy sobie odraczać obrady. Chciałbym tylko poinformować, że poprawki, które przekazał pan przewodniczący Polaczek, dostaliśmy o godz. 12, w tej chwili jest 13.40. Oczywiście można być zasłuchanym w samego siebie i 70 minut...

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Ale o godz. 12 zaczęliśmy obrady.

Posel Piotr Król (PiS):

Tak i o godz. 12 były rozdawane te poprawki i każdy, kto chciał...

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

To czytaliście w czasie obrad?

Posel Piotr Król (PiS):

Ale czy ktoś panu uniemożliwia proces czytania?

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Uniemożliwia mi dyskusja.

Posel Piotr Król (PiS):

Pan głównie dyskutuje z samym sobą. Nie wiem, czy pan zwrócił uwagę na wyniki głosowania. Bardzo byśmy pana prosili, żeby nie zakłócał nam pan pracy.

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Nie zakłócam pracy. Ale co to jest za praca nad poprawkami, których się nie czytało?

Posel Piotr Król (PiS):

Pan nie jest członkiem podkomisji. Czy pan się z nimi zapoznał czy nie, to nie zmienia faktu, że pan nie jest członkiem podkomisji.

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Co nie zmienia faktu, że nie można przegłosować poprawek bez czytania.

Posel Piotr Król (PiS):

Ja panu nie przeszkadzałem, jak pan zabierał kilkakrotnie głos i jedyne, co chciał pan osiągnąć, to żebyśmy nie zaczęli pracy. Co to jest za praca, jak pan nie jest członkiem podkomisji? A pan opowiada o prędkości w lesie.

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Posel Piotr Król (PiS):

A ja bym bardzo prosił, żeby pan nam nie przeszkadzał w pracy. Chciałbym do pana skierować taki apel. Poprawki są do odebrania w sekretariacie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle, dziękuję bardzo. Przegłosujemy wniosek pana posła Sośnierza, który co prawda nie jest członkiem podkomisji, ale ma prawo złożyć wniosek o odroczenie posiedzenia do czasu zapoznania się przez członków podkomisji z tymi poprawkami uzgodnionymi ze stroną rządową.

Kto jest za przyjęciem wniosku pana posła Sośnierza, proszę o podniesienie ręki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Proszę o podanie wyników. Nikt nie głosował za, przeciw 6, 2 się wstrzymało. Wniosek nie uzyskał większości.

Czy są jeszcze jakieś uwagi do zmiany drugiej?

Proszę, głos z tyłu. Proszę się przedstawić. Proponowałbym też, żeby ustalić tutaj maksymalny czas na uzasadnienie. 3 minuty maksimum. Proszę bardzo.

Członek porozumienia „Stop Korkom” Paweł Skwierawski:

W trzy minuty niestety nie uda mi się powiedzieć tego, co chcę powiedzieć.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jesteśmy przy zmianie nr 2. Czy ma pan jakieś konkretne uwagi czy propozycje zmiany, którą może przejąć któryś z członków podkomisji?

Członek porozumienia „Stop Korkom” Paweł Skwierawski:

Konkretne mam uwagi, dlatego że nie należy w ten sposób procedować, jeżeli te wszystkie kolejne zmiany... My jako strona społeczna. Może ja się przedstawię. Jestem przedstawicielem porozumienia „Stop Korkom”. Jesteśmy członkami ogólnopolskiej koalicji zmotoryzowanych, ludźmi, którzy tylko społecznie zajmują się tego typu rzeczami. Nie mamy jak poświęcać całego dnia na bycie na bieżąco, więc i tak już procedowaliśmy na dwóch tekstach, ponieważ zwyczajnie pracujemy i mamy swoje życie. To jest niestety druga część tego, na czym nam zależy, a zależy nam na tym m.in. dlatego, że większość tych zmian uznajemy za szkodliwe, w tym drugą poprawkę, o której teraz mowa.

Będę musiał odpuścić większość tego, co przygotowałem na to spotkanie – dość dużo rzeczy, dlatego wszystko z kartki, a nie z głowy – natomiast jeżeli chodzi o tę drugą poprawkę, to rozumiem, że jest parcie medialne na to, żeby zaostrzać kary dla tych – jak to mówił pan poseł Sienkiewicz – zwyrodnialców drogowych. Nie zgadzam się absolutnie z taką retoryką, bo to jest tworzenie atmosfery polowania na czarownice. Owszem są osoby, które dokonują wykroczeń drogowych z premedytacją, natomiast orzecznictwo i dotychczasowe statystyki pokazują, że to jest jakiś ułamek wszystkich wykroczeń drogowych. Stąd zresztą też kuriozalna jest zmiana dotycząca wypłacania odszkodowań, bo po prostu nie może być mowy o wypłacaniu ich, jeżeli mówimy o wykroczeniu nieumyślnym.

W tym drugim punkcie mamy przede wszystkim dużo aspektów związanych z finansowaniem. Do tej pory żyłem w przekonaniu, że partia rządząca przede wszystkim chce sprawiać wrażenie, że dba o rodziny, tymczasem tutaj wprowadza tak drakońskie stawki za niektóre przewinienia. Nie dość, że wprowadza odpowiedzialność zbiorową, bo trzeba pamiętać, że jeśli jedna osoba, która utrzymuje rodzinę, dostanie taki mandat do 30 tys. zł, to bez względu na to, jak szkodliwe byłoby jego przewinienie, ucierpi cała jego rodzina. Wiadomo, że mało które małżeństwo ma obecnie rozdzielną majątkową, w związku z tym to uderza w całą rodzinę i być może nawet jeśli ta osoba nie będzie miała jak zapłacić tych horrendalnych stawek, wyląduje w więzieniu, straci również możliwość utrzymania się, de facto przy okazji być może społeczeństwo poniesie koszty ze względu na przeniesienie odpowiedzialności za wypłacanie rent na sprawcę takiego wykroczenia z ubezpieczycieli. Być może dodatkowo zapłacimy jeszcze za to my wszyscy obywatele w ramach odpowiedzialności zbiorowej. Rozumiem konieczność karania, szczególnie tych najbardziej drastycznych występów typu jazda po alkoholu, tego nikt nie neguje, łącznie chyba z najbardziej zatwardziałymi...

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Powoli upłynął czas. Szanuję pana zaangażowanie i obecność. Też chcieliśmy, żeby przy okazji nasi partnerzy społeczni, którzy zgłosili chęć brania udziału w pracach, mogli w nim być, natomiast pytanie jest proste, czy ma pan jakąś poprawkę, którą ktoś z posłów podkomisji może przedłożyć do zmiany drugiej.

Członek porozumienia „Stop Korkom” Paweł Skwierawski:

Moim zdaniem trzeba zweryfikować definitywnie te najwyższe stawki i wprowadzić możliwość, żeby sąd uznaniowo w zależności od przychodów osoby mógł stosować jakieś widełki, a nie a priori, z górnego C, że się tak wyrażę.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Zamiast szerokiego komentarza podam, że zgodnie z obiektywnymi danymi średnie koszty społeczne wypadków z udziałem poszkodowanych, którzy ponoszą śmierć, to około 2400 tys.

Członek porozumienia „Stop Korkom” Paweł Skwierawski:

Ale w tym momencie te koszty ponoszą ubezpieczyciele, przypomnę.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze.

Czy ktoś z pan i panów posłów ma propozycje do zmiany drugiej?

Jeśli nie, to uznaję, że zmiana druga została przyjęta.

Czy są jakieś uwagi do zmiany trzeciej w art. 1? Pan poseł Sośnierz?

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Jak mówiłem, nie przygotowaliśmy poprawek, bo musielibyśmy przygotować poprawki do każdego z tych punktów. Poprzednio do projektu poprzedniej zmiany przepisów o ruchu drogowych przygotowałem 35 poprawek i żadna nie została zaakceptowana, nawet ta, która przesunęła termin wejścia w życie ustawy. Przypominam, że w pierwszej wersji państwo proponowali 14 dni, a ja proponowałem, żeby 3 miesiące albo 1 lipca, państwo z PiS-u przygotowali w odpowiedzi poprawkę, że od 1 czerwca, byle tylko nie przegłosować naszej poprawki. A więc jestem nauczony, że nie warto tego robić, dlatego będę raczej mówił, co należałoby zmienić albo dlaczego dany paragraf jest niewłaściwy. Jeśli pan minister łaskawym okiem spojrzy na któreś z tych uzasadnień, to my przygotowujemy taką poprawkę do drugiego czytania. Nie ma sensu produkować dla państwa 50 poprawek, które i tak z automatu odrzucicie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jeszcze pan może to złożyć na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, które będzie w przyszłym tygodniu.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

W drugim czytaniu albo na posiedzeniu komisji.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze, dziękuję bardzo.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

W takim razie jeśli chodzi o ten konkretny punkt, to mamy w tej zmianie możliwość uzupełnienia danych dotyczących kierowców ubezpieczycielowi. Po pierwsze, to jest niewłaściwe z tego powodu, że udostępniamy wrażliwe dane prywatnym podmiotom, w których ktoś dzisiaj może pracować, ten ktoś może później pracować gdzie indziej. Ktoś tę wiedzę będzie roznosił bez żadnej kontroli. Całkowicie się temu sprzeciwiam, żeby tego rodzaju instytucje miały wgląd w tak wrażliwe dane. Po drugie, zwracam uwagę, że próbujemy mieszać w systemie, który jest nielogiczny, wkładając kolejne nielogiczne przepisy. OC w Polsce – nie ma nawet opcji innego wyboru – jest tylko na samochód.

Głos z sali:

Posiadacza pojazdu.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Ale ubezpieczamy pojazd, a nie kierowcę. W związku z tym niezależnie od tego, kto spowodował szkodę, idzie to z polisy właściciela przyporządkowanego do każdego pojazdu indywidualnie. De facto jest to ubezpieczenie pojazdu, a nie kierowcy, w związku z tym próba przypisania w tym systemie tych wszystkich danych z punktu dotyczącego zachowania kierowcy jest nielogiczna. To będzie powodowało, że jeśli ktoś ma trzy samochody i jeden pożyczyci, dokładnie ja miałem taką sytuację... Moim samochodem jechał znajomy, który spowodował stłuczkę i miałem następnie na trzech pojazdach...

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze, panie pośle, konkluzja. Czy zgłasza pan jakiś wniosek?

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Zgłaszam wniosek, żeby uchylić tę regulację, bo ta implementacja jest bez sensu.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czyli wniosek o skreślenie zmiany trzeciej.

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Próba implementowania do tego systemu odpowiedzialności indywidualnej, kiedy on jest przyporządkowany do pojazdu de facto, jest bez sensu. Będzie to powodowało nielogiczne wnioski.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Rozumiem. Głosujemy wniosek pana posła o skreślenie zmiany trzeciej.

Do tej zmiany trzeciej jeszcze pan tutaj zgłasza się do głosu. Proszę bardzo.

Prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej Jerzy Płókarz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Przede wszystkim dziękuję za zaproszenie, umożliwienie zajęcia stanowiska. Jerzy Płókarz, Krajowy Sztab Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej. My oczywiście jesteśmy za każdym ruchem zwiększającym bezpieczeństwo, natomiast konkretnie tutaj do tej ustawy. Żałujemy, że nie można dać generalnych uwag pod rozwagę, ale trudno, trzeba się podporządkować. W zakresie tego przepisu prosilibyśmy o zastanowienie się nad jego zasadnością. My jako organizacja społeczna, która działa nie tylko w zakresie ratownictwa, ale również obrony praw człowieka, obywatelskich, uważamy przekazywanie danych z systemu państwowego do prywatnego podmiotu za niewłaściwe. Ubezpieczyciel w naszej ocenie ma narzędzie i dysponuje na drodze cywilnoprawnej narzędziem, takim, dzięki któremu może żądać od ubezpieczającego się złożenia oświadczenia. W razie stwierdzenia niezgodności oświadczenia z prawdą może uchylić się od skutków umowy ubezpieczenia. Generalnie rząd, państwo nie powinno przekazywać informacji, które zbiera dla władzy, do prywatnego podmiotu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Drugi głos ze strony społecznej do zmiany trzeciej. Wypowiedzi maksimum 2, 3 minuty.

Wiceprezes zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń Andrzej Maciążek:

Jeśli można, panie przewodniczący, szanowni państwo, Andrzej Maciążek, wiceprezes Polskiej Izby Ubezpieczeń. W odniesieniu do wniosków, ubezpieczyciele już dzisiaj mają z mocy prawa dostęp do pewnych danych wrażliwych. Przypominam, że na ubezpieczycielach ciąży obowiązek zachowania tajemnicy ubezpieczeniowej. To jest chronione odpowiednimi przepisami i odpowiedzialnością. Chcę również powiedzieć, że w wielu krajach ten system funkcjonuje, w którym ubezpieczyciele mogą mieć wiedzę o punktach karnych i wykroczeniach. Dzieje się tak m.in. w Stanach Zjednoczonych, w Wielkiej Brytanii, we Włoszech, w Irlandii i w ocenie ubezpieczycieli z tamtych krajów to najbardziej skuteczny system prewencyjny, jeśli chodzi o bezpieczną jazdę. Natomiast ubezpieczyciele mają już dzisiaj dostęp do danych wrażliwych. Dysponowanie tymi danymi jest określone przepisami, np. dane dotyczące zdrowia. Wydaje mi się, że podnoszenie tego typu uwag jest zupełnie niezasadne. Ubezpieczyciel wie bardzo dużo, ale tajemnica ubezpieczeniowa wiąże go absolutnie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Prośba do pana posła Sośnierza, pan złożył wniosek o skreślenie zmiany trzeciej. Tego rodzaju wnioski składa się na piśmie, tak więc proszę o dostarczenie tego.

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Powiedziałem, że jeśli przekonam pana ministra do czegoś, to zgłoszę odpowiednie poprawki. Nie przygotowałem, bo musiałbym przygotować do wszystkiego.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ale czy zgłasza pan wniosek o skreślenie?

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Jeśli pan minister powie, że jest taka szansa, to przygotuję. Nie będę pisał do każdego punktu, bo zanudzę państwa głosowaniami.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Nie ma.

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Ale do punktu b, bo tu jest podpunkt b. Tam jest równocześnie poprawka redakcyjna. To jest pytanie do Biura Legislacyjnego. Poprzednio jak głosowaliśmy – to było na posiedzeniu komisji środowiska – zaproponowałem poprawkę redakcyjną i powiedziano mi, że zaproponowanie takiej poprawki redakcyjnej w istniejącej ustawie jest niewłaściwe dlatego, że domniemywa się, że sądy domniemywają, że jeżeli zmieniamy brzmienie jakiegoś przepisu, to zmieniamy prawo materialne i że to ma jakieś skutki faktyczne. Tę poprawkę przegłosowano, zaopiniowano negatywnie, żeby nie spowodowała ona niezamierzonych skutków materialnych w interpretacji sądów. I pytanie. To jest poprawka typowo formalna w istniejącej ustawie. Czy to samo zastrzeżenie, które stosowano tam wobec mojej poprawki, tutaj też jest aktualne, czyli że po zmianie brzmienia tego przepisu sądy będą przyjmowały, że intencją ustawodawcy była zmiana prawa również w sensie materialnym?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę pana ministra o krótkie odniesienie się do tego.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałbym, żeby do tych uwag zasadniczych podniesionych głównie przez stronę społeczną odnieśli się przedstawiciele Ministerstwa Finansów i Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny. To nie jest tak, że ubezpieczyciel będzie dysponował danymi, które są związane z danym posiadaczem pojazdu, tylko będzie to przechodziło przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny i tam sam algorytm będzie wyliczał i będzie podstawą do tego, aby przekazywać do ubezpieczycieli już gotowe rozwiązania. Proszę przedstawicieli Ministerstwa Finansów i przedstawicieli UFG o to, aby przedstawić całą tę procedurę, która jest związana ze zmianą nr 3 art. 1.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę o krótkie wypowiedzi w kolejności. Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Poboru Podatków Ministerstwa Finansów Arkadiusz Jedynak:

Arkadiusz Jedynak, Ministerstwo Finansów, dyrektor Departamentu Poboru Podatków. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, faktycznie, jak pan minister wskazał, cała procedura przekazywania danych z sytemu mandatowego odbywa się wyłącznie do Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. Te dane w UFG – tutaj mam nadzieję, że koledzy z UFG potwierdzą – służą do wyliczenia ryzyka ubezpieczeniowego przez ubezpieczycieli. Tak że nie ma mowy o bezpośrednim przekazywaniu danych pomiędzy administracją rządową a podmiotami ubezpieczeniowymi.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo, to jest wystarczające wyjaśnienie. Jeszcze Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny. Dwa zdania, proszę bardzo.

Specjalista w Departamencie Prawno-Organizacyjnym Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego Michał Malicki:

Dzień dobry, Michał Malicki, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny. Chciałem podkreślić, że sam Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny nie będzie wyliczał ryzyka, jest to w wyłącznej kompetencji zakładów ubezpieczeń. Naszą rolą będzie jedynie przekazywanie zakładom ubezpieczeń danych z systemu.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Sośnierz zgłosi wniosek – jak rozumiem na piśmie – o skreślenie...

Posel Piotr Król (PiS):

Nie zgłosił.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nie zgłosił, tak że przechodzimy. Czy państwo mają...? Jest jedna prośba z mojej strony do obecnych tutaj przedstawicieli organizacji. Niektóre państwa opinie, które trafiły do komisji, zawierały konkretne propozycje zmian. Jeśli zawierały takie propozycje

zmian, to na tym etapie prac będę jedynie prosił o to, czy mają państwo ze swojej strony przedstawiciela podkomisji, który by podjął te zmiany. Nie będziemy kontynuowali i rozwijali tej argumentacji, która jest przesłana i zawarta w opiniach, bo byśmy powtarzali tę dyskusję.

Głos z sali:

Czy można zadać pytanie?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nie, jesteśmy nad zmianą trzecią. Jeśli ma pan propozycje innego brzmienia, które pan zawarł w opinii nadesłanej do Komisji, to wtedy jedynie prosba z mojej strony, czy ma pan posła, który mógłby zreferować i uzasadnić. Nie?

Głos z sali:

Nie. Ja tylko chciałem pytanie zadać.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeśli nie ma innych poprawek, uznaję, że zmiana trzecia została przyjęta bez poprawek.

Przechodzimy teraz do zmiany 4. Tutaj proszę panie i panów posłów o lekturę poprawki nr 1, ona zawiera propozycję – po pierwsze – nowego brzmienia punktu 4. Jest to poprawka, którą będę zgłaszał w imieniu własnym, Klubu Parlamentarnego Prawa i Sprawiedliwość. Mamy również nowe brzmienie w tej poprawce zmiany 5, czyli art. 135a, a także nadanie nowego brzmienia art. 11 pkt 3. Ta poprawka oznaczona jako poprawka nr 1 ma na celu dostosowanie proponowanych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawie o kierujących pojazdami, które stanowią podstawę zatrzymania prawa jazdy kierowcy, który nie przestrzega niektórych zasad korzystania z kart kierowcy tzw. wykresówek i stosowania tachografów do przepisów ustawy o transporcie drogowym, na których podstawie kierowcy są karani za określone naruszenie w tym obszarze. Chodzi w istocie o to, aby przepisy zawarte w tych innych aktach prawnych, które opisują konkretne naruszenie, za którego popełnienie organ kontroli podejmuje określone decyzje władcze, były sformułowane w podobny sposób. Chodzi tu w szczególności o zgodność z liczbą porządkową 7.1, 7.2, 7.3 i załącznika nr 1 oraz liczbą 6.1, 6.3 z załącznika nr 3 do ustawy o transporcie drogowym. Czy Biuro Legislacyjne ma jakieś uwagi do tej poprawki, którą mają przed sobą panie i panowie posłowie oraz nasi goście?

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Mamy jedną drobną uwagę. Chcielibyśmy dopytać wnioskodawców, czy w tej poprawce słusznie posłużono się sformułowaniem kierowca w odniesieniu do przepisu pkt 2a, że kierowcy zostanie zatrzymane prawo jazdy wydane w kraju za pokwitowaniem w przypadku ujawnienia itd. Podobnie w punkcie 5 jest mowa o kierowcy. Czy tu raczej nie powinno być mowy o kierującym?

Podobnie w art. 11 pkt 3, również w punkcie 6. Czy tu również projekt nie powinien mówić o kierującym? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę ministra lub upoważnioną osobę o komentarz do uwag Biura Legislacyjnego.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Prosimy, żeby tę sytuację wyjaśnił pan dyrektor Wasiak. Natomiast stanowisko rządu do tej poprawki jest stanowiskiem pozytywnym.

Główny specjalista w Wydziale Opiniodawczo-Analitycznym Biura Ruchu Drogowego KGP Mariusz Wasiak:

Mariusz Wasiak, Biuro Ruchu Drogowego. Wyraz „kierowca” nie jest tu przypadkowy, dlatego że w rozumieniu również przepisów o czasie pracy kierowców, upraszczając terminologię, przewiduje się, że kontroli podlega zarówno ten kierowca wykonujący przewóz, który siedzi za kierownicą, a więc rzeczywiście jest kierującym, ale także zmiennik, jeżeli jest praca zmienna, też podlega kontroli i powinien mieć przy sobie określone dokumenty, więc ten przepis należy rozumieć w tym kontekście.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję za te wyjaśnienia. Biuro Legislacyjne przyjmuje, jak rozumiem. Mamy sytuację dość precyzyjną. Tutaj pan z Izby Ratownictwa. Proszę się przedstawić.

Prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej Jerzy Płókarz:

Jerzy Płókarz, Krajowy Sztab Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, nasza organizacja apeluje, aby rozważyć zasadność odbierania prawa jazdy za tego typu wykroczenie, które nie jest związane de facto bezpośrednio ze spowodowaniem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uważamy, że należy pamiętać, że kara odebrania prawa jazdy jest karą często niezwykle dotkliwą. Kierowca samochodu ciężarowego ma prawo jazdy nie tylko na samochód ciężarowy, ale również na samochód osobowy, którym może obsługiwać rodzinę, może starsze osoby. Czy naprawdę za tego typu wykroczenie, które powinno być penalizowane w jakiś sposób – to jak najbardziej słuszne – należy w ten sposób pozbawiać możliwości obsługi rodziny kierowcy? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy państwo składali w swojej opinii też taką poprawkę do tego zagadnienia?

Prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej Jerzy Płókarz:

Składaliśmy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Sośnierz. Krótka wypowiedź.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Podobnie jak przedmówca uważam, że ten przepis jest w tej ustawie w ogóle nie na miejscu. On nie ma nic wspólnego z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. To raczej przepisy o charakterze gospodarczym są tam... W tym momencie dlaczego podnosimy znowu kary za takie typowe przestępstwo bez poszkodowanych i raczej o charakterze gospodarczym niż przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym. Wniosek oczywiście o usunięcie tego punktu.

Przypominam, że nie dostałem odpowiedzi z Biura Legislacyjnego na temat punktu b w poprzedniej ustawie, czy on będzie miał znaczenie materialne, czy nie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze. Pan minister, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Szanowni państwo, ten przepis jest modelowym przepisem, który jest związany z profilaktyką i prewencją. Jeżeli będziemy unikać sytuacji, w których kierowcy będą dokonywali manipulacji przy tachografach, jeżeli będziemy unikać sytuacji, w których kierowcy nie będą włączali tachografów i do takich sytuacji nie będzie dochodziło, to dzięki temu kierowcy pojazdów ciężkich będą jeździli nieprzemęczeni, będą stosowali się do tych przepisów, które teraz są obowiązkowe. To właśnie jest cel prewencyjny. Nie będę ukrywał, że – mogę oddać tu głos ministrowi Alwinowi Gajadhurowi, który jest szefem Inspekcji Transportu Drogowego – nawet przedstawiciele firm przewoźowych, ci, którym najbardziej zależy na tym, by mieć jak największą liczbę kierowców, których brakuje teraz na rynku, również optują za wprowadzeniem tego przepisu – dotkliwej, ale potrzebnej kary, po to, aby nie zachęcać kierowców do tego, aby manipulowali przy tachografach.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję. Pan minister Gajadhur, szef inspekcji transportu.

Główny inspektor transportu drogowego Alvin Gajadhur:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, to był, jak mówił pan minister Rafał Weber, też postulat branży, stowarzyszeń przewoźników. Z jednej strony to jest bardzo duże zagrożenie dla bezpieczeństwa, nie zgadzę się tutaj z osobami, które uważają, że nie, bo kierowca przemęczony, który będzie spędzał kilkanaście godzin za kierownicą, stanowi bardzo duże zagrożenie, podobne, a czasem nawet większe niż kierowca pod wpływem alkoholu. Wystarczy chwila nieuwagi, zaśnięcie za kierownicą i kierowca kilkudziesięciotonowego pojazdu może doprowadzić do katastrofy w ruchu lądowym.

Zatrzymujemy praktycznie codziennie kierowców, którzy stosują wyłączniki do tachografów, jeżdżą nie na swojej karcie. Po co? Po to, aby oszukiwać na czasie pracy. To jest z drugiej strony też nieuczciwa konkurencja, ale tutaj rozmawiamy o bezpieczeństwie. To jest nieuczciwa konkurencja dla firm realizujących uczciwie przewozy drogowe. Jak ktoś spędza za kółkiem dwa razy tyle czasu niż przewidują normy, to ma niższe koszty prowadzenia działalności. Dlatego może pan przewodniczący też zapyta się strony społecznej, Transport i Logistyka Polska też za tym optowała, uczciwie też przewoźnicy optowali za tym, żeby wprowadzić taki przepis, bo to jest narażanie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Jeszcze jedna rzecz. My, kierując sprawy do prokuratury, bo kierowaliśmy do prokuratury... Często niestety prokuratura nie podchodziła do tego, jakby to powiedzieć, umarzali te sprawy z uwagi na małą szkodliwość społeczną czynu, a to jest naprawdę duże zagrożenie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Tutaj przedstawiciel Solidarności, pan przewodniczący.

Przewodniczący Rady KSTD NSZZ „Solidarność” Tadeusz Kucharski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, my również byliśmy za tym, żeby został wprowadzony przepis, żeby odbierać prawo jazdy kierowcom, ale postawiliśmy bardzo ważny, istotny warunek. W tym procederze uczestniczy także przewoźnik i powinien być karany również przewoźnik. Tego zapisu nie ma, to nam gdzieś zniknęło umknęło.

Dodatkowo wnosiliśmy o rozpatrzenie takiej możliwości, żeby cofać uprawnienia kierowcom, ale tylko w kwestiach dotyczących powyżej 3,5 ton, bądź świadectwo kwalifikacji, które zabierze możliwość prowadzenia samochodów ciężkich, a pozwoli na prowadzenie samochodu osobowego. To jest to, o czym była mowa, że w rodzinie, bo trzeba tym samochodem osobowym coś komuś zrobić, a jest jedyną osobą w rodzinie, która ma prawo jazdy. W związku z tym z jednej strony zabieramy uprawnienia do działalności, ale nie odbieramy możliwości poruszania się samochodom osobowym. Zaznaczam, przewoźnik uczestniczy w tym procederze na równi z kierowcą, ma świadomość tego, że tak się dzieje, a w wielu przypadkach – mamy o tym zresztą informację – kierowcy są przymuszani, żeby stosować kartę. Bardzo często kierowca ma kartę swojego właściciela, czyli przewoźnika, więc sam jej sobie nie wziął.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy w kontekście zgłoszonej poprawki są jeszcze jakieś inne propozycje redakcyjne? Proszę bardzo. Czy strona społeczna coś zgłasza? Proszę się przedstawić i zabrać głos.

Prezes Stowarzyszenia Komisów Maciej Szymajda:

Maciej Szymajda, Stowarzyszenie Komisów. Chciałbym podziękować za wprowadzenie tej poprawki, bo ona eliminuje karanie Boga ducha winnych kierowców, którzy nie musieli mieć karty przy sobie, a w pierwotnej wersji byli karani.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję.

Kolejny głos. Bardzo proszę się przedstawić.

Koordynator ds. projektów strategicznych Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska Artur Kalisiak:

Dziękuję bardzo. Artur Kalisiak, Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisji, szanowni państwo, nasza organizacja jak najbardziej popiera tę poprawkę. To, co już zostało powiedziane, nieuczciwa konkurencja to jedno, ale zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego przez kierowców prowadzących pojazdy do 40 ton najczęściej, którzy jeżdżą dłużej niż to jest określone przepisami unijnymi, to naprawdę jest duże niebezpieczeństwo. Jak najbardziej jesteśmy za tym, żeby została wprowadzona taka jak najbardziej dotkliwa kara.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję.

Czy są jakieś inne uwagi do poprawki oznaczonej jako poprawka nr 1?

Jeśli nie ma, to uznaję, że została ona przyjęta.

Przechodzimy teraz do zmiany szóstej... Przepraszam, przechodzimy do zmiany piątej, to jest zmiana w art. 135a. Czy są jakieś uwagi?

Omówiłem całościowo tę poprawkę nr 1, tak że nie będę powtarzał tutaj tego, co przed chwilą powiedziałem. Jeśli nie ma uwag, to punkt 5 w tym nowym brzmieniu dotyczącym art. 135a został przyjęty przez podkomisję.

Teraz przechodzimy do... bo tutaj jeszcze mamy zmianę w art. 11 pkt 3. To rozpatrujemy to w tej chwili? Czy są jakieś uwagi? Jeśli nie ma, to uznaję, iż art. 11 pkt 3 został przyjęty w nowym brzmieniu zawartym w poprawce nr 1.

Przechodzimy teraz do zmiany szóstej. Mamy ją oznaczoną, jeśli chodzi o zmianę szóstą, to tutaj mamy poprawkę, którą chciałbym zgłosić. Ona jest zawarta, mówię o jej treści, w poprawce nr 2, do art. 140af dodaje się art. 140 ag w nowym brzmieniu. Mamy w poprawce nr 2 zmianę w art. 3, nowe brzmienie w art. 86, dodanie art. 38, dodanie art. 86b. Macie to państwo wszystko przed sobą. Natomiast pozwolę sobie krótko uzasadnić tę zmianę zawartą w poprawce nr 2, ona też zawiera zmianę art. 5 ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. W obszernym wywodzie i opinii rzecznika praw obywatelskich do druku nr 1504, który zawierał wątpliwości dotyczące intencji projektodawcy, że dodanie w art. 1 § 1 Kodeksu wykroczeń na końcu wyrazów „chyba że niniejsza ustawa stanowi inaczej” jest wprowadzeniem otwartej definicji wykroczenia. Tu nawiązujemy do dyskusji z pierwszego czytania i z zawartych opinii. Te uwagi też dotyczą kwestii wprowadzenia otwartej definicji wykroczenia, bowiem nie będzie można przypisać odpowiedzialności za wykroczenie osobie, która popełniła czyn niespełniający np. przesłanki społecznej szkodliwości czynu. Tutaj chcę stwierdzić, że nie było takiej intencji wnioskodawców do projektowanego przepisu. Te wyrazy odnosiły się do wyjątku od granicy grzywny za wykroczenie, które zostało opisane w dodawanym art. 1 ust. 1a. Modyfikacja tego przepisu – mówię tutaj o art. 1 § 1 Kodeksu wykroczeń i dodanie § 1a – była podyktowana potrzebą wskazania, że po raz pierwszy grzywna za określone czyny może być ustalona w wymiarze przekraczającym 5000 zł. Do tej pory wyższy wymiar grzywny za różne wykroczenia był w innych ustawach branżowych, na to zezwalał art. 24 § 1 Kodeksu wykroczeń, który stanowił, że grzywnę wymierza się w wysokości od 20 zł do 5000 zł, chyba że ustawa stanowi inaczej. Poprawka nr 2 eliminuje czy konsumuje wątpliwości rzecznika praw obywatelskich w taki sposób, że precyzyjnie wskazuje na odrębność kary za niektóre wykroczenia z rozdziału XI Kodeksu wykroczeń, które są szczegółowo opisane w proponowanym brzmieniu nowego art. 24 ust. 1a Kodeksu wykroczeń. Macie państwo to uzasadnienie szerzej szczegółowo zawarte w treści, która jest dostępna przed państwem. Czy są jakieś propozycje zmian do tej poprawki? Proszę głos strony społecznej z tyłu.

Członek porozumienia „Stop Korkom” Paweł Skwierawski:

Bardzo dziękuję. Znów „Stop Korkom”, Paweł Skwierawski. W poprzednim punkcie państwo mówili tyle o tym, że nie należy łączyć zabrania prywatnego prawa jazdy kierowcy zawodowemu. Tu się zgadzamy, natomiast mamy tu kwestię dwóch lat zamiast roku i kwestię kursów. Jeżeli w jakiś sposób państwo podnosicie, że te przestępstwa drogowe nie spadają z taką dynamiką, jakiej oczekiwaliście – niestety trzeba się bić w pierś i uznać, że kursy na prawo jazdy i egzaminy są niewystarczającym elementem, który pozwala sprawdzać umiejętność danego kierowcy. W jakimś zakresie na pewno jest to odpowiedzialne. Jeżeli odbierzemy możliwość i jakąś taką – kolokwialnie nazwę – nadzieję na reedukację tym osobom, że dobrze, popełniłem błąd, ale chcę zmienić coś w swoim postępowaniu, idę się doksztalcić, to jest to w naszej ocenie szkodliwe społecznie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Za chwilę oddam głos stronie rządowej. Ja też bym zarzucił, że w poprawce nr 2 jest to, o czym mówił pan minister, jest ta nowa, w punkcie 7, nadanie brzmienia art. 92a, gdzie dotychczasową treść oznacza się § 1 i dodaje § 2 w brzmieniu: „Kto, prowadząc pojazd mechaniczny, nie stosuje się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, przekraczając je o ponad 30 km/h, podlega karze grzywny nie niższej niż

800 zł”, czyli to, o czym mówił pan minister, schodzimy z tą dolną granicą z 1500 zł do 800 zł z tych powodów, które zostały wcześniej przedstawione. Pan minister Weber.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Panie przewodniczący, odniosę się do wystąpienia przedstawiciela strony społecznej. Szanowni państwo, nie zakazujemy kursów doszkalających się. Wręcz przeciwnie, jak ktoś będzie się chciał doszkolić, to będzie mógł to zrobić, natomiast, jak rozumiem, pan nawiązuje do likwidacji kursów, które mają na celu redukcję punktów karnych.

Członek porozumienia „Stop Korkom” Paweł Skwierawski:

Tak.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Tak faktycznie robimy. Ale jeśli ktoś mówi, że te kursy były po to, żeby się doszkolić, a nie po to, żeby zredukować część punktów karnych, to się myli. Te kursy były wyłącznie po to, żeby zredukować punkty karne, a nie po to, żeby się doszkolić.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jak rozumiem, strona rządowa wspiera poprawkę nr 2.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Jeżeli chodzi o nasze stanowisko do poprawki nr 2, to tak, stanowisko rządu jest stanowiskiem pozytywnym.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy Biuro Legislacyjne ma uwagi do treści poprawki nr 2?

Legislator Jarosław Lichocki:

Tak, panie przewodniczący. Poprawka jest obszerna i jej kompletna analiza nie jest możliwa w tak krótkim czasie, natomiast prima facie, pragniemy zaznaczyć i zwrócić państwu uwagę na zmiany dokonywane m.in. w art. 3, to są zmiany w Kodeksie wykroczeń. W poprawce proponuje się modyfikację projektu zarówno jeśli chodzi o art. 1, jak i o art. 24. Co do kierunkowej zmiany rezygnacji z § 1, ta zmiana jak najbardziej wychodzi także naprzeciw naszym wątpliwościom i zastrzeżeniom. Co do tej poprawki, proszę zwrócić uwagę, że de facto zmiana proponowana w art. 1 będzie powtórzona w art. 24 Kodeksu wykroczeń, bowiem projektowane regulacje będą stanowić w art. 1 odpowiednio: jeśli ustawa nie stanowi inaczej, za wykroczenia określone w art. 24. Tu będziemy mieli w art. 1 Kodeksu wykroczeń odesłanie kaskadowe, które jest niezgodne z zasadami techniki prawodawczej do przepisu art. 24 ust. 1a zawierającego odesłania do innych przepisów.

To jest mniejszy problem. Dlatego że ten przepis zostanie właściwie literalnie powtórzony w § 1a art. 24, gdzie za te same wykroczenia kara grzywny miałyby być orzekana w wysokości do 30 tys. zł. W naszej ocenie tego rodzaju zabieg legislacyjny powinien polegać na doprecyzowaniu w każdym z tych odsyłanych przepisów Kodeksu wykroczeń, że górną granicą jest 30 tys. zł. Tego rodzaju konstrukcja nawiązywałaby do aktualnego brzmienia i obowiązującego brzmienia art. 24 § 1, gdzie mówi się w Kodeksie wykroczeń, że grzywnę wymierza się w wysokości od 20 do 5000 zł, chyba że ustawa stanowi inaczej. Ten paragraf nie określa, w którym miejscu ustawa ma stanowić inaczej. Tak że może też ustawa stanowić w poszczególnych przepisach będących podstawą wymierzenia kary na podstawie tych regulacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze. Mówię to jako osoba, która zgłasza tę poprawkę. Starałem się wyjaśnić też te wątpliwości Biura Legislacyjnego w rozmowie z Ministerstwem Infrastruktury. Jak rozumiem, Ministerstwo Infrastruktury podtrzymuje proponowane brzmienie, tak? Prosiłbym jeszcze o kilka słów komentarza do tych wątpliwości przedstawiciela Biura Legislacyjnego.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Uważamy, że to rozwiązanie jest najbardziej jaskrawe, że jest najbardziej konkretne i rozwiązuje te wątpliwości, które były związane z poprzednim zapisem, który faktycz-

nie na końcu stwierdzał, że „chyba że ustawa inaczej”. Tamten zapis był uważany, choć w naszej ocenie nie był, ale był uważany przez innych, m.in. przez rzecznika praw obywatelskich jako zapis nieostry, jako zapis, który mógłby wprowadzać tylnymi drzwiami jakieś inne wykroczenia, które mogłyby być karane grzywną do 30 tys. zł. Stąd, jak rozumiem, propozycja tak skonstruowana, którą popieramy w pełni przekonania i stu-procentowo. Uważamy, że to jest konkretny przepis, który zawiera katalog wyłącznie tych wykroczeń, dla których maksymalna grzywna może być orzeczona w wysokości do 30 tys. zł.

Jeszcze jedno słowo komentarza do wcześniejszego wystąpienia któregoś z panów ze strony społecznej. To nie jest tak, że grzywna będzie zawsze wynosiła 30 tys. zł. Nawiązuję tu do wypowiedzi, która mówiła, żeby sąd uznawał majątność, zasobność czy kwestię statusu materialnego danej osoby, utrzymania rodziny etc., etc. Myślę, że tak będzie, myślę, że otwieramy taką możliwość ukarania takiego sprawcy grzywną maksymalną 30 tys. zł, szczególnie wtedy, kiedy będzie to osoba, która będzie w sposób systemowy łamała przepisy prawa ruchu drogowego, natomiast względem tych, którzy jednak będą przemawiali za tym, żeby ta kara grzywny była mniejsza, myślę, że wtedy sąd będzie uznawał te racje materialne. Tu nie nakazujemy karać grzywną 30 tys. zł, tylko umożliwiamy taki maksymalny wymiar kary.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Do tego chciał odnieść się ponownie przedstawiciel biura. Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Jarosław Lichocki:

Pełna zgoda, panie ministrze. My także krytykowalibyśmy to rozwiązanie przewidziane w art. 1 Kodeksu wykroczeń zawarte w projekcie ustawy, natomiast odnosimy się do poprawki. Proszę zwrócić uwagę, że w obowiązującym przepisie art. 24 Kodeksu wykroczeń mamy określone widełki i możliwość wyjątku. Reguła jest określona w § 1 art. 24, gdzie się mówi, że będą wymierzane grzywny od 20 zł do 5000, chyba że ustawa stanowi inaczej. Państwo niejako powtarzacie ten przepis, wskazując w § 1a, że górna granica będzie 30 tys. zł, ale to samo zrobiliście w § 1a art. 1. Przepis w proponowanej poprawce będzie powtarzał ten § 1a w art. 1.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Proponujemy zostawić to w takiej formule, w jakiej zostało to zaproponowane, natomiast przetrawimy to, co jeszcze pan mecenas przed chwileczką powiedział. Jest jeszcze drugie czytanie na posiedzeniu komisji, tak więc na tę chwilę zostawiamy tę sprawę otwartą.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proponuję przyjąć w całości poprawkę nr 2, natomiast ze swojej strony deklaruje konsultacje z Biurem Legislacyjnym, jeśli chodzi o ewentualne nowe brzmienie w art. 3. Może do czasu posiedzenia Komisji Infrastruktury, panie ministrze, proponuję dokonać tej dodatkowej analizy, czy utrzymujemy to brzmienie w wersji proponowanej w poprawce nr 2, czy idziemy w kierunku rozpisania tego bardziej szczegółowo, uznając argumentację Biura Legislacyjnego.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

O.K., jak najbardziej.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jeśli nie ma innych uwag... Jeszcze jest tu jeden głos. Proszę bardzo.

Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów Adam Małyszko:

Dziękuję bardzo. Adam Małyszko, Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów. Mam pytanie: Jaka będzie najwyższa stawka grzywny w postępowaniu mandatowym po tej poprawce drugiej czy też po wejściu w życie tej ustawy? Dlaczego o to pytam? Jest taki wzór MSWiA z 3 kwietnia 2002 r. wydany rozporządzeniem, w którym wylicza się opłatę, na podstawie której można wyrejestrować pojazd w przypadku trwałej utraty. Wysokość grzywny w postępowaniu mandatowym jest jednym z członów tego wzoru. Jeżeli to postępowanie teraz wzrośnie np. do 5000 zł czy do 30 tys. zł, bo ja już się pogu-

biłem. Jaka to będzie kwota, to wówczas ta kwota opłaty będzie bardzo duża i nikt tego pojazdu nie wyrejestruje na podstawie trwałej utraty. Dlatego zwracam się do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Należałoby pochylić się nad tym rozporządzeniem i ewentualnie go dostosować.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Poproszę stronę rządową o odpowiedź na pana pytanie w kontekście propozycji, które podkomisja za chwilę przyjmie bądź zmieni w treści.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Poproszę o odpowiedź przedstawiciela ministerstwa MSWiA.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, pan dyrektor Cichomski.

Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego MSWiA Mariusz Cichomski:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, odpowiedź na to pytanie znajduje się w innym artykule. Tutaj rozmawiamy o Kodeksie wykroczeń, a kwestia, o której pan mówi, czyli kwestia postępowania mandatowego i górnej granicy w postępowaniu mandatowym, to zupełnie inny kodeks, Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia. Ta kwestia jest uregulowana w art. 8 przedłożenia rządowego. W zmianie dotyczącej art. 96 jednoznacznie wskazuje się, że górna granica w postępowaniu mandatowym to 5000 zł. Mamy jeden przypadek, to podniesienie do 6000 zł, ale to już nie wchodzi w szczegóły objaśnienia. To względem granicy wynikającej z Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia funkcjonariusze Policji..., a także kwestia obliczania ewentualnego algorytmu, o którym pan wspomniał na etapie aktu wykonawczego, tu mamy tę granicę, do której będziemy się odnosić. Natomiast oczywiście ewentualne zmiany w zakresie aktów wykonawczych to jest kolejny etap. Na razie musimy mieć ramę wynikającą stricte z przepisów normatywnych na poziomie ustawowym, żebyśmy mogli do tego wrócić.

Celem naszym nie jest zmiana efektów tego algorytmu, do którego się pan odnosi. I to też jest w jakimś sensie odpowiedzią na pytania o to, co pan minister mówił, czyli jak będzie ostatecznie wyrokowane w kwestiach wykroczeniowych. Pamiętajmy, że 30 tys. zł to jest kompetencja i kognicja sądu, tylko wtedy, gdy nie wchodzi nam Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, czyli to nie będzie tak, że funkcjonariusz Policji, realizując czynności na miejscu zdarzenia w ramach postępowania mandatowego, będzie nagle wyposażony w możliwość mandatu na wysokości 30 tys. zł. To, co nas interesuje z punktu widzenia resortu spraw wewnętrznych i administracji, stricte z punktu widzenia użyteczności, to jest Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia. Tam to ograniczenie mamy na zupełnie innym poziomie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję za te wyjaśnienia.

Jeśli nie ma innych głosów, to proponuję, aby poprawka nr 2 została w całości w proponowanym brzmieniu przyjęta z tą uwagą, że tutaj na moją prośbę Ministerstwo Infrastruktury dokona jeszcze analizy redakcji art. 1 § 1a oraz dodatkowego art. 24 § 1a. w propozycjach zawartych w tej poprawce.

Uznaję, że podkomisja przyjęła poprawkę nr 2.

Przechodzimy do kolejnego art. 2. Przy tej okazji mamy poprawkę, którą chciałbym zgłosić, oznaczona jako poprawka nr 3. To jest inna redakcja tej zmiany w przepisach ustawy – Kodeks postępowania cywilnego, która jest zawarta w dotychczasowym brzmieniu projektowanej ustawy z druku nr 1504.

Tutaj macie to państwo przed sobą. Chciałbym zasygnalizować tym, którzy nas obserwują, iż celem tej zmiany jest zapewnienie efektywności i proporcjonalności projektowanych regulacji i stworzenie odrębnego trybu postępowania cywilnego, innego niż takie, które polega na zobowiązaniu prokuratora do wniesienia wniosku o ustanowienie pełnomocnika z urzędu bezpośrednio po przedstawieniu zarzutów dotyczących przestępstw drogowych o ile ich skutkiem była śmierć pokrzywdzonego, który miał inne osoby na swoim utrzymaniu. Dotyczy to zarówno obowiązku alimentacyjnego, jak

i formy dobrowolnego łożenia na ich utrzymania. Albo doznał istotnego uszczerbku na zdrowiu. To pozwoli na szybkie i efektywne wykorzystanie drogi cywilnej dla zabezpieczenia interesów pokrzywdzonych i uprawnionych do renty, a także ułatwi dostęp do profesjonalnego zastępstwa procesowego dla ofiar przestępstwa, nie przeciążając, co jest też istotne, organów władzy publicznej.

Równocześnie ta poprawka przewiduje w swojej treści zaangażowanie prokuratorów oraz ułatwienia procesowe dla osób uprawnionych do renty, przez co nie pozostawia ich w cudzysłowie samych sobie i realizuje jednocześnie cel i główne założenie projektu ustawy. Tę poprawkę w tym wprowadzeniu omówiła syntetycznie pani dyrektor z Rządowego Centrum Legislacji na prośbę pana ministra, tak więc pozostawiam stronie rządowej możliwość rozwinięcia tej argumentacji, jeśli jest taka potrzeba. Jak rozumiem, strona rządowa akceptuje poprawkę nr 3.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Stanowisko rządu do tej poprawki jest stanowiskiem pozytywnym.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Już. Udzielam głosu. Przedstawiciel strony społecznej, który się zgłaszał. Później pan poseł Dobromir Sośnierz. Proszę bardzo.

Prezes Stowarzyszenia Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach i Kolizjach Drogowych Alter Ego Janusz Popiel:

Janusz Popiel, Alter Ego, Stowarzyszenie Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach i Kolizjach Drogowych. Cały zapis dotyczący niby pomocy ofiarom najcięższych wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym, gdzie pozostają uprawnieni do świadczeń rentowych, jest niepotrzebny. Po pierwsze, postępowania w sprawach odszkodowawczych nie sprowadzają się tylko do postępowań rentowych. To są również postępowania o zadośćuczynienia, odszkodowania, stosowne odszkodowanie w związku ze znacznym pogorszeniem sytuacji życiowej. Z tego przepisu wynika, że osoby poszkodowane w wyniku takich wypadków będą musiały w oddzielnych procesach dochodzić poszczególnych składników należnych im kwot. My w tej chwili prowadzimy...

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nie jesteśmy w trakcie dyskusji, panie przewodniczący. Chciałbym zapytać, czy państwo jako stowarzyszenie zgłaszają konkretne propozycje.

Prezes Stowarzyszenia Alter Ego Janusz Popiel:

Zgłosimy konkretne poprawki chociaż generalnie jesteśmy za odrzuceniem, bo dotychczasowe regulacje są wystarczające, natomiast można rzeczywiście coś zrobić dla ofiar wypadków drogowych. Wydaje się, że taką blokadą są koszty postępowań sądowych, bo kwoty odszkodowawcze sięgają setek tysięcy złotych, a wysokość wpisu 5% bądź do 200 tys. blokuje możliwość dochodzenia.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Rozumiem argumentację. Ona została zawarta w stanowisku, które zostało przekazane do Komisji Infrastruktury. Czy ktoś z pan i panów posłów chce złożyć propozycję w kontekście tej proponowanej poprawki nr 3, która nadaje nowe brzmienie art. 2? Pan poseł Sośnierz w tej sprawie.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Chciałem dopytać, czy dobrze rozumiem, że ta poprawka będzie oznaczała, że nowy dział 3a nie będzie już dodawany do Kodeksu postępowania cywilnego, tak? Tak to czytam. Jest kilka stron tej poprawki, więc nie jestem pewien, czy to dobrze rozumiem. Zaniechamy oddania tego rozdziału, tak?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze pan rozumie, panie pośle.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

O.K.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy są jakieś inne uwagi lub uzupełnienia ze strony rządowej? RCL-u? Jeśli nie ma, to czy Biuro Legislacyjne ma jakieś uwagi, panie mecenasie?

Legislator Jarosław Lichocki:

Nie, dziękujemy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nie ma.

Wobec tego uznaję, że poprawka w treści jako poprawka nr 3 została przyjęta bez poprawek.

Przechodzimy teraz do kolejnego artykułu. To jest art. 3, tak? Czy do art. 3 do zmiany pierwszej są jakieś uwagi? Już, sekundę, najpierw Biuro Legislacyjne, później pani Agnieszka Dziemianowicz-Bąk.

Legislator Jarosław Lichocki:

Na skutek przyjętych poprawek w art. 3 została do rozpatrzenia zmiana czwarta oraz w zmianie dziesiątej wprowadzenie do wyliczenia pkt 2 część wspólna, bowiem punkt pierwszy otrzymał brzmienie.

Natomiast jeśli można krótko, panie przewodniczący, dwie kwestie przy Kodeksie wykroczeń. To ta kwestia, którą podniósł pan przewodniczący, czyli wątpliwości dotyczące kary aresztu zastępczego i ewentualnego zróżnicowania sytuacji prawnej podmiotów czy osób, kierowców, którzy otrzymają, powiedzmy, karę w wysokości 4500 zł czy grzywnę, więc dostaną te 30 dni aresztu w razie nieuiszczenia grzywny, i kierowcy, którzy pójdą do sądu i dostaną np. 15 tys. zł mandatu. Sytuacja będzie zróżnicowana z różnych względów, bowiem, jak zakładam, sąd na określonych podstawach wymierzy mandat w wysokości dużo wyższej niż maksymalna. Przypomnę, że maksymalna kara aresztu zastępczego to 30 dni, 30 dni razy 150 zł to 4500 zł. W jaki sposób wnioskodawcy odniosą się do tej wątpliwości?

I druga rzecz. W postępowaniu mandatowym, jak rozumiemy, kara maksymalna co do zasady to będzie 5000 zł. Policjant na drodze będzie między widełkami np. 800 zł do 5000 zł w sytuacji przekroczenia prędkości, ale też przy innych wykroczeniach, bo jak rozumiem, taryfikator będzie wskazywał konkretne wartości. Proszę zwrócić uwagę, że między minimalnymi progami a 5000 zł będzie dużo większa wartość niż w obecnym stanie prawnym. W jaki sposób dyrektywy wymiaru kary z Kodeksu wykroczeń z tego bodajże art. 24 ust. 3 policjant zastosuje w sytuacji istotnego zróżnicowania czy rozstrzeżenia wysokości stawek mandatu?

Natomiast do rozpatrzenia w art. 3 została zmiana czwarta i tak jak powiedziałem, część zmian w dziesiątej.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pani poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk. Proszę bardzo.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica):

Nie, to jeżeli została zmiana czwarta, a wszystkie pozostałe zmiany zostały już skonsultowane, to w takim razie nie zgłaszam poprawki, bo nie mam do czego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Sośnierz w tej sprawie.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Ja tylko chciałem się upewnić, czy dobrze rozumiem tę sytuację, że w tym momencie zmiana druga, którą wcześniej odczytywałem panu ministrowi, jest zastąpiona przez to brzmienie z poprawki, tak? Czyli nie ma tego uszkodzenia mienia?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

O tym mówiłem.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

No tak, ale w ustawie to było, tego nie ma teraz po przegłosowaniu poprawki.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Teraz jest już w ustawie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jakieś uwagi do zmiany czwartej w art. 3? Nie ma. Czy są jakieś uwagi do zmiany dziesiątej?

Pan poseł Sośnierz?

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Do zmiany trzeciej, bo tu...

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Została przyjęta.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Tam chodzi o definicję pojazdu mechanicznego, której nam nadal brakuje, ale to rozumiem, zostało... Co się stało z punktem 3? On został uchylony w całości czy został zmieniony w poprawce?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

O którym artykule pan mówi? O której zmianie pan mówi?

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Dawna zmiana trzecia.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jest zmieniony w poprawce, wcześniej przyjęty.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

O.K., to jest tam zachowany pojazd mechaniczny? Bo wiemy jedynie z interpretacji Sądu Najwyższego, że to nie jest rower. Leksykalnie biorąc, to byłby też rower i naruszenie zakazu jazdy rowerem po chodniku skutkowałoby mandatem 1500 zł przy ewentualnej zmianie interpretacji przez Sąd Najwyższy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy ktoś ze strony rządowej chciałby się odnieść?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

To może dyrektorzy departamentu prawnego, pan dyrektor Przychodzki albo dyrektor Behrendt, żeby to panu posłowi wyjaśnić bardzo precyzyjnie.

Pan dyrektor Tomasz Behrendt. Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Prawnego Ministerstwa Infrastruktury Tomasz Behrendt:

Dzień dobry, Tomasz Behrendt, zastępca dyrektora Departamentu Prawnego Ministerstwa Infrastruktury. Szanowni państwo, jeżeli chodzi o pojazd mechaniczny, to jest to pewna *licentia poetica* Kodeksu wykroczeń. Z tego, co mamy w naszej ustawie i w taryfikatorze często wymienia się to często na pojazd silnikowy, ale to jest w drodze pewnej interpretacji. W ramach poprawek, które przedstawił pan przewodniczący, pozostaje pojazd mechaniczny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Finalizujemy zmiany w art. 3. Czy ma pan pytanie do zmiany czwartej w tym artykule?

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Kontynuując tę wypowiedź, czy w takim razie ministerstwo zaopiniowałoby pozytywnie poprawkę, która jednak wprowadzałaby jednoznaczną definicję pojazdu mechanicznego lub zmianę siatki pojęciowej na pojazd silnikowy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pytanie do rządu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Musielibyśmy zobaczyć taką poprawkę. Wirtualnie rozmawiać to możemy sobie, ale jednoznaczного stanowiska nie mam.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Postaram się uporządkować te głosy. Jesteśmy przed przyjęciem zmiany czwartej w art. 3. Czy ma ktoś co do tego jakieś propozycje? Jeśli nie, to uznaję, że została przyjęta.

I zmiana dziesiąta w art. 3. Również została przyjęta.

Przechodzimy do art. 4 ustawy. Mamy w art. 4 nowe brzmienie art. 21 ust. 1 pkt 3c. Czy jest tutaj jakaś propozycja? Biuro Legislacyjne prosi o głos w te sprawie.

Legislator Jarosław Lichocki:

Tak, panie przewodniczący, na skutek przyjętych poprawek, art. 4, 5 zostały przyjęte, art. 6 został skreślony, do rozpatrzenia pozostają art. 7, 8 i kolejne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jasne. Dziękuję za przypomnienie. Przechodzimy w związku z tym do pkt 7 ustawy. Mamy dodanie w art. 76 po § 1 nowego § 1a. Czy są jeszcze jakieś uwagi ze strony rządowej?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Nie, jest O.K.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bez poprawek, tak? Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do art. 8 projektu ustawy. Tu proponujemy – mówię tu jako przedstawiciel Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość – w poprawce 4, która jest dostępna przed państwem, skreślenie w art. 8 pkt 2. To jest ta deklaracja, o której wspominał we wprowadzeniu pan minister, czyli rezygnacja ze zniżki w przypadku mandatu w związku z ich charakterem, które utrudniałoby dokładne określenie terminów, w których uiszczenie grzywny zapewniałoby takową zniżkę. Nie wiem, czy pan minister zechce dodać do tego kilka uwag.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

To jest rezygnacja z tej ulgi, która miałyby mieć miejsce w sytuacji, kiedy sprawca wykroczenia złapany na miejscu chciałby na miejscu opłacić mandat wystawiony przez policjantów. Takie rozwiązanie pojawiło się w pierwotnym projekcie ustawy, natomiast ta poprawka polega na rezygnacji z tej propozycji. Mamy pozytywne stanowisko, jeśli chodzi o tę rezygnację, czyli tę poprawkę.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proponuję tę poprawkę w kontekście dyskusji, która miała miejsce wcześniej, jeśli chodzi o niektóre opinie, które zostały nadesłane do Komisji Infrastruktury. Strona rządowa podzieliła po prostu tę argumentację, tak że proponujemy zrezygnować z tego rozwiązania zawartego w pierwotnej propozycji w art. 8 pkt 2.

Tutaj pan najpierw się zgłosił, później pan poseł Sośnierz.

Prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej Jerzy Płókarz:

Jerzy Płókarz. Chodzi o płatność na miejscu. Uważamy, że umożliwienie płatności na miejscu co prawda niegotówkowej, ale karta kredytową, jest jak najbardziej na miejscu i w interesie wszystkich stron – zarówno Skarbu Państwa, bo nie trzeba prowadzić postępowania i różnych czynności, jak i dla obywatela, bo nie musi chodzić na pocztę czy stosować przelewu. Umożliwienie płatności elektronicznej kartą na miejscu wydaje mi się, że w dzisiejszych czasach jest jak najbardziej zasadne, a absolutnie nie ma tutaj mowy o zagrożeniu łapownictwem, bo nie używamy pieniędzy.

Tyle w tym zakresie. Chcę być żelazny, zdyscyplinowany.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

W art. 8 dotyczącym artykułu, zmiany, nadania nowego brzmienia w art. 96.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Panie przewodniczący, jedno zdanie wyjaśnienia, bo ta poprawka ma na celu wykreślenie ulgi 10-procentowej przy płatności na miejscu, natomiast płatność kartą na miejscu cały czas będzie możliwa, tak że nie ma z tego rezygnacji.

Prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej Jerzy Płókarz:

To argument... Można?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Już pan zabrał głos w tej sprawie, tak że pan minister wyjaśnił panu. Starajmy się w miarę precyzyjnie...

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Może coś więcej na ten temat powiedzieć pan minister Cichomski, jeśli jest taka potrzeba.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobra propozycja uzupełnienia tych regulacji i tych pytań, które były zawarte przed chwilą. Proszę, pan dyrektor Cichomski z MSWiA.

Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego MSWiA Mariusz Cichomski:

Szanowni państwo, przede wszystkim odnoszę się do płatności na miejscu. Oczywiście policja realizuje to w tym momencie. Ten program jest rozwijany, brak tego przepisu absolutnie na to nie wpłynie. Mogę już powiedzieć, że w tym roku dokona się nowych przelewów mandatowych na kilkadziesiąt milionów, akurat nie mam przy sobie statystyki szczegółowej, ale możemy w razie czego to przedstawić. Te kwoty są imponujące, a przede wszystkim w przypadku wykroczeń drogowych, bo kwestia możliwości płatności odnosi się przede wszystkim do wykroczeń drogowych. Czymś zupełnie innym jest bonifikata za taką płatność. Nie chcę odpowiadać z punktu widzenia kodyfikatora, natomiast taka możliwość pozostanie jak najbardziej. Jest to rozwijane i jest to coś, na czym nam bardzo zależy z punktu widzenia sprawności działania. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Sośnierz.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Postulowałbym dodanie w tym punkcie zmiany, która wprowadzałaby bonifikatę za wcześniełą płatność w ogóle.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy ma pan dzisiaj propozycję na piśmie, panie pośle?

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Tak jak mówiłem wcześniej, pytam ministerstwo, czy jest gotowe o tym podyskutować i zaopiniować to pozytywnie, bo jak nie, to pisanie poprawek do każdego punktu, które zawsze są odrzucane z automatu, jest bez sensu. Pytam, czy taka zmiana w tym kierunku byłaby...

Poseł Piotr Król (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Wychodziłem zawsze z założenia, że jak przychodzi się na posiedzenie komisji, to warto mieć ze sobą zestaw gotowych poprawek.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Poprzednio miałem 35 i wszystkie wyrzuciliście.

Poseł Piotr Król (PiS):

Trzeba być twardym.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle, trzeba być konsekwentnym. Jeśli wcześniej pan był przy innych ustawach wysłuchany i te poprawki były wysłuchane i nie zostały z pana punktu widzenia przyjęte, mogę tylko powiedzieć...

Posel Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Jesteście bardzo konsekwentni w odrzucaniu poprawek.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nie komentuję tego. Jeśli ma pan konkretne propozycje, one będą rozważone. Proszę, pan minister, jeśli chce odpowiedzieć na to pytanie.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Trudno mi powiedzieć, tak jak mówię, jednoznacznie tak albo nie. Tutaj musielibyśmy zweryfikować, czy jest możliwość stwierdzenia tego, czy ktoś w danym czasie tym ustawowym, szybkim opłacił mandat, żeby zastosować tę bonifikatę. To bardziej pytanie do resortów, które na co dzień się tym zajmują.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy jest nieodparta potrzeba, żeby to skomentować ze strony Ministerstwa Finansów?

Posel Piotr Król (PiS):

Nie, nie ma. Idźmy dalej.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jeśli nie ma, to tutaj jestem mitygowany przez kolegę z mojej prawej strony, żebym procedował dalej kolejne artykuły, panie pośle Król.

Dobrze. Czy są jakieś wnioski inne niż przyjęcie poprawki nr 4 polegającej na skreśleniu w art. 8 pkt 2? Jeśli nie ma, to uznaję, że art. 8 z tą zmianą został przyjęty.

Przechodzimy do art. 9. Czy są jakieś uwagi do art. 9? Sekundę. Aha, bo mamy tutaj merytoryczne poprawki. Chciałbym je omówić, one są zawarte jako poprawka nr 5 do projektu ustawy. Macie państwo pisemnie jej treść. Kilka uwag. Zmiana w art. 98c z ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych jest uwarunkowana koniecznością zapewnienia temu funduszowi możliwości przetwarzania danych dotyczących naruszeń prawa, które są wskazane w dodawanym niniejszą nowelizacją art. 102 ust. 7a ustawy. Zaproponowana zmiana ma polegać na zapewnieniu funduszowi możliwości przetwarzania tych danych, o których mowa, do identyfikacji, weryfikacji zjawisk, które są związane z przestępczością ubezpieczeniową, jak również w celu kontroli spełniania obowiązku ubezpieczenia oraz realizacji innych ustawowych zadań przez ten fundusz, które pozostają w związku z koniecznością przetwarzania danych o naruszeniach. Szerze uzasadnienie do tych propozycji macie państwo przed sobą. Mówię o panach i paniach posłach. Czy jest jeszcze potrzeba jakiegoś komentarza? Myślę, że tak. Ze strony rządowej, to zostało uzgodnione z ministerstwem.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Tak, potwierdzam, stanowisko rządu do tej poprawki jest stanowiskiem pozytywnym.

Jeżeli trzeba rozwinąć to stanowisko, to będę prosił państwa z Ministerstwa Finansów o rozwinięcie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy Ministerstwo Finansów chciałoby rozwinąć argumentację do propozycji zawartej poprawce oznaczonej jako nr 5?

Dyrektor Departamentu Poboru Podatków Ministerstwa Finansów Arkadiusz Jedynak:

Arkadiusz Jedynak, Ministerstwo Finansów, Departament Poboru Podatków. Jeśli nie ma jakichś pytań ze strony posłów ani strony społecznej, to nie widzimy takiej potrzeby.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Rozumiem, że Ministerstwo Finansów akceptuje, tak?

Jedno zdanie, przedstawiciel strony społecznej w tej sprawie. Myślałem, że zgłosi się Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, ale pan uprzedził.

Prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej Jerzy Płókarz:

Ponieważ uspokoiła nas poprzednia informacja pana ministra, ale chwilę wcześniej państwowy fundusz gwarancyjny poinformował, że to nie oni przetwarzają, tylko bezpo-

średnio ubezpieczyciel. W tej sytuacji apelujemy o rozważenie i zwrócenie uwagi, czy na pewno dane zbierane przez państwo, przez rząd nie będą przekazywane podmiotom prywatnym? Nie przekonuje nas absolutnie stanowisko ubezpieczycieli, firm de facto prywatnych.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

To wyjaśniliśmy w poprzedniej odpowiedzi.

Prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej Jerzy Płókarz:

Ale tutaj powiedziano, że nie, że nie oni...

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

To ja może inaczej zrozumiałem. Raz jeszcze wyjaśni to przedstawiciel Ministerstwa Finansów, bo się zgłasza. Proszę bardzo.

Specjalista w Departamencie Prawno-Organizacyjnym UFG Michał Malicki:

Przepraszam, ale zgłasza się Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przepraszam, pomyliłem. Proszę bardzo.

Specjalista w Departamencie Prawno-Organizacyjnym UFG Michał Malicki:

Tak jak powiedziałem wcześniej, wyłącznie zakłady ubezpieczeń mają kompetencje do oceny i analizy ryzyka. Natomiast wprowadzane projektem zmiany zakładają, że dostęp do danych dotyczących punktów karnych czy też naruszeń zasad ruchu drogowego... Dane będą musiały zostać usunięte z bazy danych natychmiast po dokonanej ocenie analizy ryzyka, w związku z tym zostaną wykorzystane wyłącznie w celu wskazanym w ustawie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze, dziękuję bardzo. Czy są jakieś inne propozycje zmiany, redakcji odnośnie do poprawki nr 5? Jeśli nie ma, to uznaję, że ta poprawka została przyjęta. Ona odnosi się do art. 9 oraz do art. 14 w pkt 2 dodawanym pkt 22, 23. Uznaję, że podkomisja przyjęła tę poprawkę.

Przechodzimy do art. 10. Czy są jakieś uwagi? Jeśli nie ma, to uznaję, że art. 10 został przyjęty.

Czy do art. 11? Tu mamy poprawki, które są zamieszczone jako poprawka nr 6, do art. 11.

Posel Piotr Król (PiS):

I poprawka nr 7.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Poprawki 6 i 7, tak? Jako wnioskodawca krótko je ze swojej strony omówię.

Po pierwsze, jeśli chodzi o poprawkę opisaną jako poprawka nr 6, to ta zmiana w zakresie pkt 2a zakłada podniesienie dolnej granicy skali punktowania, rezygnuje z naruszeń, którym przypisano zerową punktację, a to w naszej ocenie zwiększy bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Zmiana w zakresie pkt 2b w tiret 1 ma charakter doprecyzowujący, tak aby uniknąć wątpliwości interpretacyjnych co do liczenia terminu dwóch lat i podkreślić konieczność uiszczenia grzywny natychmiast w cudzysłowie na drodze przy użyciu karty płatniczej oraz dostosować przepisy do usuwania z systemu prawnego tzw. kursów reedukacyjnych.

Po trzecie, zrezygnowanie z litery c podyktowane jest wątpliwościami interpretacyjnymi co do traktowania tego przepisu jako wyjątku do art. 98 ust. 5 pkt 2a. To jest kasowanie punktów dopiero po dwóch latach od zapłacenia mandatu, jeśli nie opłacano mandatu w terminie. Wątpliwości budziło też w niektórych głosach, wypowiedziach czy opiniach zastosowanie sformułowania, które jest w pierwotnym przedłożeniu, cytując: „mogą być usunięte pod kątem właściwości i ewentualnej takiej decyzji o usunięciu”.

Ponadto ta poprawka w treści oznaczona jako 6 wprowadza możliwość usunięcia punktów karnych z ewidencji w przypadku umorzenia należności z tytułu grzywny za naruszenie, gdyż w takiej sytuacji nie znalazłyby zastosowania przepisy uzależnia-

jące to usunięcie od zapłaty grzywny, a poprawka dotycząca pktu 2d jest konsekwencją wcześniej wprowadzonych zmian.

Na razie poprzestałbym na tym zakresie poprawki nr 6. Czy Biuro Legislacyjne ma jakieś uwagi do tej poprawki? Czy strona rządowa akceptuje?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Tak, strona rządowa popiera tę poprawkę.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jakieś głosy? Pan z tyłu, proszę bardzo.

Członek porozumienia „Stop Korkom” Paweł Skwierawski:

Tak, znowu stowarzyszenie „Stop Korkom”. Ten punkt brzmi fajnie, że w skali od 1 do 15 w zależności od stopnia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i wagi naruszenia. Czy w takim razie będzie przeprowadzona jakaś całościowa rewizja tej punktacji? W obecnej sytuacji można przy upartej postawie stracić prawo jazdy za parkowanie w niewłaściwy sposób, a to nie stwarza jednakowoż zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze. Dziękuję bardzo. Panowie, tutaj pan z przodu.

Prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej Jerzy Płókarz:

Chciałem wykorzystać moment, w którym można zaapelować do Wysokiej Komisji i do rządu o bardziej racjonalne podejście do progów przekroczenia prędkości. Na miły Bóg, nie jestem sam. Przekroczenie prędkości w obszarze zabudowanym, niedaleko przejścia dla pieszych, a przekroczenie prędkości o tę samą wartość na autostradzie, gdzie jest zupełnie pusto. Mam konkretną propozycję, którą przygotowała nasza organizacja i apeluję o rozważenie, wprowadzenie jej. Nie chodzi o liczbę kilometrów, bo zwłaszcza 10 km to jest błąd pomiarowy, a o procentowe przekroczenie dozwolonego limitu.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Prośba jest taka z mojej strony jako przewodniczącego podkomisji, żeby pan rozesłał tę propozycję do członków podkomisji. Może któryś z posłów to uwzględni w toku prac na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, która będzie w przyszłym tygodniu.

Pytanie jest do pań i panów posłów. Czy są jakieś zmiany? Propozycje?

Proszę, pan poseł Król.

Posel Piotr Król (PiS):

Prośba do pana ministra albo do strony rządowej. Nie można przejść do porządku dziennego z opiniami, że w Polsce się będzie zabierać, zabiera się albo się zabierało prawo jazdy za to, że ktoś źle zaparkował. Rozumiem, że mamy tu swobodę wypowiedzi, ale opierajmy się na faktach. Fakty można różnie interpretować, ale słucha i ogląda nas iluś ludzi. Nie możemy opowiadać takich rzeczy, dlatego prosiłbym pana ministra o komentarz w tej sprawie.

Członek porozumienia „Stop Korkom” Paweł Skwierawski:

W skali dwóch lat wielokrotnie parkując na miejscu dla niepełnosprawnych, można stracić prawo jazdy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nie udzieliłem panu głosu. Było pytanie pana posła Króla do ministra Webera. Proszę o komentarz stronę rządową.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Jak strona społeczna powiedziała „wielokrotnie parkując na miejscu dla niepełnosprawnych w ciągu kilku lat”. Czy takie uporczywe łamanie przepisów prawa nie zasługuje na potępienie? To po pierwsze. Natomiast jeżeli chodzi o taryfikator punktów karnych, to jest on dołączony do tego projektu ustawy, został przygotowany przez MSWiA, tak że tutaj panowie z MSWiA, pan dyrektor Cichomski, mogą udzielić kilka słów komentarza.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy jest taka potrzeba, panie dyrektorze?

Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego MSWiA Mariusz Cichomski:

Szanowni państwo, w telegraficznym skrócie. Oczywiście zostanie wydany nowy taryfikator, natomiast z naszego punktu widzenia istotne są te wykroczenia, które w tym momencie zaostriamo naszą ustawą. W odniesieniu do tego będzie kwestia realnej zmiany. Przykładowo jeśli chodzi o kwestię parkowania, o której pan wspomniał, czyli jednopunktowiec. Pamiętajmy, że mówimy o 1 punkcie karnym za niepoprawne parkowanie, nie zostanie zmienione. Taryfikator zostanie dostosowany do tych zmian, które są wskazane jako najważniejsze w naszym projekcie ustawy z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

I trzeba 24 razy w ciągu dwóch lat stanąć na miejscu dla niepełnosprawnych, żeby stracić prawo jazdy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

To jest najlepsza odpowiedź...

Członek porozumienia „Stop Korkom” Paweł Skwierawski:

Mówicie państwo o zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jakie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego stwarza takie parkowanie?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ale nie kontynuujemy dyskusji, jesteśmy przy poprawce nr 6.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dlatego jest tylko 1 punkt.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, przechodzimy do głosowania.

Czy jest wniosek o modyfikację czy odrzucenie poprawki nr 6? Jeśli nie ma, to uznaję, że została przyjęta.

Kontynuując zmiany w art. 11, proponuję rozpatrzenie poprawki zgłoszonej i oznaczonej jako poprawka nr 7.

Ta zmiana, którą macie państwo przed sobą, polega na ujednoliceniu terminu wejścia w życie przepisów dotyczących zasilania Centralnej Ewidencji Kierowców oraz przepisów, które uzależniają od tej informacji kwestię kasowania w CEK punktów karnych. Całość regulacji wejdzie w życie zgodnie z tą propozycją z całą ustawą. Ta zmiana rozszerza również zakres danych gromadzonych w policyjnej ewidencji kierowców naruszających przepis ruchu drogowego o kierujących pojazdami silnikowymi i motorowerami. Ta zmiana jest niezbędna do określenia, czy zaistniały przesłanki do zastosowania recydywy w stosunku do sprawcy wykroczenia. W związku z potrzebą dostosowania technicznego ewidencji Policji do nowych wymagań, niezbędne jest wydłużenie do 9 miesięcy tzw. okresu przejściowego i te propozycje zawarte w poprawce 7 zapewniają spójność pomiędzy działaniem systemu a ewidencją naruszających przepisy ruchu drogowego, która jest prowadzona przez Policję.

Czy są jeszcze ze strony rządowej jakieś kwestie do doprecyzowania, omówienia? Czy strona rządowa popiera tę poprawkę?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Tak, jeśli są potrzebne dodatkowe wyjaśnienia, to myślę, że MSWiA. Tutaj chcę przekazać jeszcze jedną informację, że jest zmieniany termin wejścia tych przepisów z 1 grudnia na 1 stycznia 2022 r.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Z mojej strony, bo prowadziłem dialog z panem ministrem, warto jeszcze zastanowić się, czy jest to termin ostateczny. Mówię tutaj, kierując się całokształtem wdrażanych przepisów. Czy to wydłużenie o miesiąc jest terminem, w którym wykonalność wszystkich

tych kwestii, które będą wdrażane, jest i ma być zapewniona. Jak rozumiem deklaracje pana ministra, że tak. Otwieram jeszcze pytania do poprawki nr 7.

Jeśli nie ma... czy są jakieś głosy przeciw? Jeśli nie ma, uznaję, że poprawka, zakres zmian zawartych w poprawce nr 7 został przyjęty.

Przechodzimy teraz do art. 13. Czy są jakieś uwagi do art. 13? Nie ma. Zostało przyjęte.

Czy do art. 14? Tutaj mamy zmianę do ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej. Nie ma? Artykuł został przyjęty.

Czy są jakieś uwagi, poprawki do art. 15? Nie ma. Artykuł został przyjęty.

Czy są uwagi do art. 16? Nie ma. Został przyjęty.

Czy do art. 17?

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Przyjęty.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przyjęty wcześniej.

Do 18? Jeśli nie ma, to uznaję, że zostaje przyjęty.

Czy do art. 19? Nie ma uwag.

Czy są jakieś uwagi do art. 20? Nie ma. Został przyjęty. I to chyba koniec.

W związku z tym, że zakończyliśmy prace nad procedowaną nowelizacją poddaję pod głosowanie wnioski o przyjęcie projektu ustawy wraz z przyjętymi dzisiaj poprawkami.

Jeśli mogę prosić o tę funkcjonalność, żebyśmy mogli przegłosować.

Kto jest za przyjęciem projektu ustawy wraz z przyjętymi poprawkami, proszę o oddanie głosu i podniesienie ręki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Proszę o wyniki. Oddano 8 głosów. Za głosowało 6 posłów, przeciw nikt, 2 posłów się wstrzymało, tak więc sprawozdanie zostało przyjęte.

Raz jeszcze chciałbym podziękować za udział wszystkim obecnym państwu pracującym nad tą zmianą ważną prawnie i społecznie. Dziękuję za nadesłane opinie, dziękuję stronie społecznej za przesłane uwagi, dziękuję rzecznikowi praw obywatelskich, Naczelnej Izbie Adwokackiej. Szkoda, że ich przedstawiciele nie byli dzisiaj obecni, ale bardzo znacząca część ich uwag została wykorzystana i uwzględniona w poprawkach, które dzisiaj przyjęła podkomisja.

Tak jak tutaj niektórzy z państwa posłów deklarowali, proszę o analizę przyjętego sprawozdania w kontekście własnych propozycji w przyszłym tygodniu. Mamy zaplanowane posiedzenie Komisji Infrastruktury, tak że ono się pewnie też odbędzie tutaj, zapewne w przeddzień posiedzenia parlamentu. Później będzie drugie czytanie. Dziękuję przedstawicielom strony rządowej, panu ministrowi Weberowi ze współpracownikami, Ministerstwu Infrastruktury, bardzo dziękuję licznej reprezentacji ministra finansów, ministra spraw wewnętrznych i administracji, Rządowego Centrum Legislacji. Dziękuję w szczególności przedstawicielom administracji skarbowej z Opola również za osobistą obecność. Dziękuję państwu.

Jeszcze pan poseł Król chce zabrać głos.

Poseł Piotr Król (PiS):

Tak, panie przewodniczący, taki płynący z serca. W imieniu członków podkomisji chciałem pogratulować panu przewodniczącemu anielskiej cierpliwości. Bardzo dziękujemy.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Szanowni państwo, dziękuję za pracę dokonaną na posiedzeniu podkomisji. Przed nami kolejne etapy procesu legislacyjnego. Dziękuję bardzo państwu posłom i stronie społecznej, którzy ten projekt oceniali, dziękuję też pracownikom, panom mecenasom z Biura Legislacyjnego. Wiem, że te poprawki były wrzucone w ostatniej chwili. Przepraszamy. Dziękujemy za wyrozumiałość i za współpracę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję. Zamykam posiedzenie.