

Pan poseł **Jerzy Polaczek**

**Przewodniczący
Podkomisji nadzwyczajnej**

do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy
o zmianie ustawy- Prawo o ruchu drogowym
oraz niektórych innych ustaw (druk nr 1504)

Szanowny Panie Przewodniczący,

W imieniu Związku pracodawców „Transport i Logistyka Polska” chciałbym przekazać Panu opinię na temat procedowanego projektu ustawy oznaczonego jako druk sejmowy nr 1504.

Cieszy nas fakt, iż w ostatnim okresie Rząd zintensyfikował działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach, które dla nas i dla naszych pracowników, są miejscem codziennej pracy. Od momentu powstania naszego Związku, realizując jeden z celów statutowych, jakim jest „poprawa szeroko rozumianego bezpieczeństwa w przewozach i ruchu drogowym”, wielokrotnie występowaliśmy do Ministerstwa Infrastruktury, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz do innych władz u szeregiem postulatów w tym zakresie. Wśród nich było m.in. przeciwdziałanie zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu drogowego wynikającego ze świadomego łamania przepisów o czasie prowadzenia pojazdów za pomocą fałszowania zapisów tachografu oraz używania więcej niż jednej karty do tego urządzenia.

Procedowany projekt wychodzi w tym zakresie naprzeciw naszym oczekiwaniom uzupełniając katalog sankcji o instytucję zatrzymania prawa jazdy kierowcy popełniającego wskazane wyżej naruszenia. Przyjmujemy to z dużą satysfakcją, gdyż w naszej ocenie kierowanie autobusem, samochodem ciężarowym lub zespołem pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej do 40 ton przez zmęczonego kierowcę (w wyniku naruszenia norm czasu prowadzenia pojazdu) stwarza zagrożenie porównywalne, jeśli nie większe, jak przekroczenie dopuszczalnej prędkości o ponad 50 km/h przez kierowcę samochodu osobowego.

Niestety inne rozwiązania zaproponowane w projekcie budzą nasz niepokój i w naszej ocenie wymagają modyfikacji lub uzupełnienia. Dotyczy to drastycznego wzrostu wysokości kar grzywny za wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji.

Zaproponowana wysokość kar grzywny za ww. wykroczenia zdecydowanie odbiega od wysokości zagranicznych kar, o których mowa w uzasadnieniu projektu, o ile uwzględnimy niski stopień zamożności naszego społeczeństwa. Pragniemy zwrócić uwagę, że **w Polsce minimalne wynagrodzenie w 2021 roku w pełnym wymiarze godzin wynosi 2800 złotych brutto (2061,67 zł netto)**. Pod względem minimalnego wynagrodzenia wyprzedzają nas nawet takie kraje jak: Słowacja, Litwa, Grecja, Portugalia, Malta, Słowenia, czy Hiszpania. Nie mówiąc już o takich państwach jak

Francja, Niemcy, Belgia, Holandia, Irlandia i Luksemburg, gdzie płaca minimalna kształtuje się po przeliczeniu na złotówki na poziomie od 7000 do 9170 złotych. Warto wspomnieć także o wysokości minimalnej emerytury w Polsce wynoszącej 1250,88 złotych brutto (1000 złotych netto). Przy czym spora grupa emerytów według danych ZUS nie otrzymuje nawet tych ww. kwot! **Mając powyższe na uwadze wydaje się nam zasadne, aby rozważyć zmniejszenie skali proponowanych podwyżek kar grzywny.**

Ponadto, o ile można się zgodzić z tezą, że dla zamożnej części naszego społeczeństwa nakładane obecnie przez organy kontroli ruchu drogowego kary grzywny w formie mandatu nie są zbyt dużą dolegliwością, to w przypadku osób mniej zamożnych (które wciąż nadal stanowią większość naszego społeczeństwa) zaproponowane stawki kar będą oznaczać w skrajnym przypadku zagrożenie egzystencji dla całej rodziny. Znaczna część mniej zamożnych osób nie posiada bowiem jakichkolwiek oszczędności i bieżące dochody przeznacza w całości bezpośrednio na zaspokojenie podstawowych potrzeb życiowych. Dla takich osób zarabiających netto około 2000 złotych miesięcznie, zapłacenie mandatu w wysokości 1500 złotych nie będzie w ogóle możliwe. Odbywać one będą zastępcze kary aresztu za niezapłacony mandat lub będą pożyczać na lichwiarski procent tzw. chwilówkę. **Zważywszy na te okoliczności proponujemy zróżnicowanie wysokości proponowanych stawek kar grzywny w zależności od dochodów i stanu majątkowego sprawcy wykroczenia.**

Kolejne nasze wątpliwości budzi fakt, że propozycje zawarte w projekcie cechuje automatyzm nie pozwalający na rozróżnienie intencjonalnych naruszeń prawa od takich, które są popełniane z pełną świadomością. Ten automatyzm nie pozwala także na zróżnicowanie odpowiedzialności za wykroczenia bezpośrednio zagrażające życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego od wykroczeń o charakterze formalnym. O ile brak takiego zróżnicowania nie był rażący przy względnie niskich stawkach kar grzywny, w tym także mandatów karnych, o tyle w przypadku tak drastycznego podwyższenia ich wysokości stawia on pod znakiem zapytania spełnienie pochodzącej jeszcze z prawa rzymskiego zasady, iż **prawo powinno być słuszne i sprawiedliwe**. Dlatego też **proponujemy wprowadzenie zróżnicowania wysokości kary grzywny za wykroczenie w ruchu drogowym w zależności od faktycznych jego okoliczności**. Nie powinno być tak, że taka sama kara grzywny będzie nałożona dla przykładu na uczestników „miejskich ulicznych wyścigów” oraz na kierowcę, który przekroczył dopuszczalną prędkość przez przeoczenie znaku (w miejscu, gdzie nie ma ruchu pieszych oraz zabudowań położonych przy drodze).

Nasz niepokój budzi także fakt, że w projekcie ograniczono się jedynie do bodźców negatywnych, bez premiowania pozytywnych zachowań na drodze. W praktyce prawie równie surowo traktowany będzie kierowca zachowujący się bezpiecznie i zgodnie z przepisami, który po raz pierwszy nieintencjonalnie naruszył prawo, jak i osoba mająca już na swoim koncie kilka wykroczeń. **Aby bardziej zróżnicować odpowiedzialność w tym zakresie proponujemy, aby w przypadku WSZYSTKICH naruszeń określonych w rozdziale XI Kodeksu Wykroczeń kara grzywny nakładana na dotychczas nie karaną osobę za było zmniejszona o co najmniej 2/3 w stosunku do stawek kar zaproponowanych w projekcie**. Zgodnie z tą propozycją przykładowo kara za przekroczenie prędkości o 30 km/h dla dotychczas wzorowego kierowcy powinna wynosić co najwyżej 500 złotych zamiast proponowanej stawki 1500 złotych.

Silny niepokój i bardzo poważne wątpliwości budzi proponowany przepis art. 98 ust. 5a ustawy o kierujących pojazdami, który wprowadza rozwiązanie ograniczające jedno z podstawowych praw obywatelskich jakim jest zapisane w art. 45 Konstytucji RP PRAWO DO SĄDU. Rozwiązanie zawarte w tej nowej jednostce redakcyjnej sprowadza się faktycznie do „ukarania” osoby wybierającej drogę sądową dłuższym okresem, po upływie którego usuwa się punkty karne z ewidencji. Zwracamy przy tym uwagę na nie do końca nienormalny charakter proponowanego przepisu. Norma prawna nie

powinna zawierać określeń nieostrych lub potencjalnie fakultatywnych takich jak, cyt.: „mogą być usunięte z ewidencji”.

Szanowny Panie Przewodniczący,

Pragniemy zwrócić pańską uwagę na fakt, że według zapowiedzi Kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury, kolejnym etapem działań legislacyjnych Rządu ma być przeniesienie odpowiedzialności za zarejestrowane za pomocą urządzeń rejestrujących (fotoradary) przekroczenia dopuszczalnej prędkości na właścicieli posiadaczy pojazdów. Pomijając wątpliwości co do konstytucyjności takiego przyszłego rozwiązania, a także wątpliwości związane z utratą prewencyjnego oddziaływania kary, pragniemy wskazać, że przy zaproponowanych w obecnie procedowanym projekcie stawkach kar, po przeniesieniu odpowiedzialności na właścicieli/posiadaczy pojazdów, zagrożona zostanie zdolność finansowa wielu przedsiębiorstw posiadających dużą flotę samochodową. Dotyczyć to będzie także jednostek budżetowych posiadających tabor samochodowy. Oczywiście są to obecnie jedynie plany Rządu, niemniej sygnalizujemy także ten aspekt sprawy, aby podejmowane przez Podkomisję decyzje uwzględniały wszelkie aspekty i okoliczności związane z obecnie procedowaną inicjatywą legislacyjną.

Z wyrazami szacunku

(-) Maciej Wroński

Prezes

Transport i Logistyka Polska

