



PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa /elektroniczny znacznik czasu/

DKPL.WK.0610.2.84.2021.EJ(29)

RM-0610-84-21

UA6

Pani Elżbieta WITEK

Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi

projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych
ustaw.

Projekt aktu wykonawczego zostanie przesłany niezwłocznie po zakończeniu prac nad jego
przygotowaniem.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został
upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem,

Mateusz Morawiecki

Prezes Rady Ministrów

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, 463, 694 i 720) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 100aa w ust. 4:
 - a) pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12) o wykroczeniach lub przestępstwach stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego i przypisanych im punktach oraz wysokości grzywien nałożonych w drodze mandatu karnego;”,
 - b) po pkt 12 dodaje się pkt 12a w brzmieniu:

„12a) o uiszczeniu grzywien, o których mowa w pkt 12;”;
- 2) w art. 100ac w ust. 1:
 - a) w pkt 3 po wyrazach „pkt 12” dodaje się wyrazy „i 12a”,
 - b) po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) właściwy naczelnik urzędu skarbowego oraz Główny Inspektor Transportu Drogowego – w zakresie danych, o których mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 12a;”;
- 3) w art. 100ah:
 - a) w ust. 1 w pkt 21 w lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) w zakresie danych, o których mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 12, 12a lub 13, do oceny ryzyka ubezpieczeniowego w związku z czynnościami zmierzającymi do zawarcia umowy ubezpieczenia, o której mowa w dziale II w grupach 3 i 10

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego, ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawę z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawę z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego, ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, ustawę z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, ustawę z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, ustawę z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, ustawę z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, ustawę z dnia 9 czerwca 2011 r. o wspieraniu rodziny i systemie pieczy zastępczej, ustawę z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, ustawę z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej oraz ustawę z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

załącznika do ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej;”,

- b) w ust. 2a wyrazy „mogą być udostępniane” zastępuje się wyrazami „udostępnia się”;
- 4) w art. 135:
- a) w ust. 1 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:
 - „2a) zatrzyma wydane w kraju prawo jazdy za pokwitowaniem w przypadku ujawnienia czynu bezpośrednio poprzedzającego zatrzymanie do kontroli drogowej i polegającego na:
 - a) wykonywaniu przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf przez kierowcę nieposiadającego własnej, ważnej karty kierowcy lub wykresówki,
 - b) posługiwaniu się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą, lub posługiwaniu się więcej niż jedną własną kartą kierowcy, lub posługiwaniu się przez kierowcę wykresówką, która nie jest jego własną, lub jednoczesnym używaniu kilku wykresówek przez kierowcę, lub
 - c) korzystaniu przez kierowcę z niedozwolonego urządzenia lub przedmiotu umożliwiającego lub powodującego podrabianie lub przerabianie danych rejestrowanych przez tachograf;”,
 - b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:
 - „5. Pokwitowanie zatrzymania prawa jazdy z przyczyn, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. c oraz f oraz pkt 2 i 2a, uprawnia do kierowania pojazdem w okresie 24 godzin od chwili zatrzymania.”;
- 5) w art. 135a:
- a) w ust. 1 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:
 - „2a) zatrzyma prawo jazdy wydane przez państwo inne niż Rzeczpospolita Polska za pokwitowaniem w przypadku ujawnienia czynu bezpośrednio poprzedzającego zatrzymanie do kontroli drogowej i polegającego na:
 - a) wykonywaniu przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf przez kierowcę nieposiadającego własnej, ważnej karty kierowcy lub wykresówki,
 - b) posługiwaniu się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą, lub posługiwaniu się więcej niż jedną własną kartą kierowcy, lub

posługiwaniu się przez kierowcę wykresówką, która nie jest jego własną, lub jednoczesnym używaniu kilku wykresówek przez kierowcę, lub

- c) korzystaniu przez kierowcę z niedozwolonego urządzenia lub przedmiotu umożliwiającego lub powodującego podrabianie lub przerabianie danych rejestrowanych przez tachograf;”

- b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Pokwitowanie zatrzymania prawa jazdy z przyczyn, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. g oraz j oraz pkt 2 i 2a, uprawnia do kierowania pojazdem w okresie 24 godzin od chwili zatrzymania, a w przypadku, o którym mowa w art. 136 ust. 3 – w okresie 72 godzin.”;

- 6) po art. 140af dodaje się art. 140ag w brzmieniu:

„Art. 140ag. 1. Grzywny, o których mowa w art. 86, art. 86b, art. 87, art. 90 § 2, art. 92 § 2a, art. 92a § 2 i 3, art. 92b, art. 94 § 1 i 2a, art. 96 § 1 pkt 2 i 3 oraz art. 97a ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, stanowią wpływy Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w art. 39 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268 oraz z 2021 r. poz. 802 i 1005).

2. Właściwy naczelnik urzędu skarbowego oraz Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazują kwoty z grzywien, o których mowa w ust. 1, w terminie pierwszych dwóch dni roboczych po zakończeniu tygodnia, w którym wpłynęły, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego z przeznaczeniem na finansowanie:

- 1) zadań inwestycyjnych związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych;
- 2) budowy lub przebudowy dróg krajowych.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 1575, 1578 i 2320 oraz z 2021 r. poz. 11, 1090 i 1177) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w części pierwszej w księdze pierwszej w tytule VII po dziale III dodaje się dział IIIa w brzmieniu:

„DZIAŁ IIIA

Postępowanie o przyznanie renty w przypadku śmierci spowodowanej przestępstwem umyślnym

Art. 477¹⁷. Przepisy niniejszego działu stosuje się w sprawach o przyznanie renty osobom, względem których na zmarłym, którego śmierć nastąpiła wskutek przestępstwa umyślnego, ciążył ustawowy obowiązek alimentacyjny lub innym osobom bliskim, którym pokrzywdzony dobrowolnie i stale dostarczał środków utrzymania.

Art. 477¹⁸. § 1. Postępowanie wszczyna się niezwłocznie po otrzymaniu odpisu prawomocnego wyroku karnego wraz z żądaniem, o których mowa w art. 49a § 2 i 3 oraz art. 415 § 2 Kodeksu postępowania karnego. Wpłynięcie odpisu prawomocnego wyroku wraz z żądaniem wywołuje skutki, które ustawa wiąże ze złożeniem pozwu.

§ 2. Sąd po wniesieniu powództwa samodzielnie ustala wartość przedmiotu sporu na podstawie miesięcznej kwoty renty oznaczonej w żądaniu. Czynność tę może wykonywać referendarz sądowy. Przepis art. 25 stosuje się odpowiednio.

§ 3. Na postanowienie sądu w przedmiocie ustalenia wartości przedmiotu sporu przysługuje zażalenie.

Art. 477¹⁹ § 1. Postępowanie toczy się z udziałem prokuratora.

§ 2. Jeśli organizacja pozarządowa złożyła wniosek, o którym mowa w art. 49a § 2 Kodeksu postępowania karnego, postępowanie toczy się z jej udziałem.

§ 3. W sprawie o przyznanie renty organizacje pozarządowe w zakresie swoich zadań statutowych, za zgodą osoby uprawnionej do renty wyrażoną na piśmie, mogą przystępować do niej w toczącym się postępowaniu.

§ 4. Jeśli osoba uprawniona do otrzymania renty skorzysta z uprawnienia, o którym mowa w art. 56 § 1, sąd z urzędu ustanawia adwokata lub radcę prawnego, chyba że osoba ta wniesie wniosek przeciwny.

Art. 477²⁰. Właściwy miejscowo jest sąd cywilny miejsca zamieszkania osoby uprawnionej do renty.

Art. 477²¹. § 1. Sąd, mając na względzie trudną sytuację materialną osoby uprawnionej do renty oraz kierując się zasadami współżycia społecznego, w terminie 14 dni od dnia wszczęcia postępowania, orzeka na rzecz tej osoby zabezpieczenie w formie miesięcznego świadczenia na zapewnienie kosztów utrzymania w wysokości połowy najniższej emerytury lub renty, określonej w ustawie z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 291,

353 i 794). W razie ustalenia więcej niż jednego uprawnionego do renty świadczenie orzeka się na rzecz każdego z uprawnionych.

§ 2. Sąd udziela zabezpieczenia na posiedzeniu niejawnym.

§ 3. Sąd zarządza doręczenie stronom odpisów postanowienia o zabezpieczeniu.

Art. 477²². Sąd uzna zawarcie ugody, cofnięcie żądania, sprzeciwu lub środka odwoławczego oraz zrzeczenie się lub ograniczenie roszczenia za niedopuszczalne także wówczas, gdyby czynność ta naruszała słuszny interes osoby uprawnionej do renty.

Art. 477²³. Przewodniczący i sąd są obowiązani podejmować czynności tak, aby termin posiedzenia, na którym sprawa ma zostać rozpoznana, przypadł nie później niż miesiąc od dnia zakończenia posiedzenia przygotowawczego, a jeżeli go nie przeprowadzono – nie później niż sześć miesięcy od dnia złożenia odpowiedzi na pozew. Jeżeli odpowiedź ta była dotknięta brakami, termin ten biegnie od dnia usunięcia tych braków, a jeżeli odpowiedzi nie złożono – od dnia upływu terminu do jej złożenia.”;

2) w art. 1025 w § 1 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) rentę orzeka na podstawie przepisów prawa cywilnego lub świadczenie, o którym mowa w art. 477²¹ § 1;”.

Art. 3. W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2021 r. poz. 281, 720 i 1023) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1:

a) § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Odpowiedzialności za wykroczenie podlega ten tylko, kto popełnia czyn społecznie szkodliwy, zabroniony przez ustawę obowiązującą w czasie jego popełnienia pod groźbą kary aresztu, ograniczenia wolności, grzywny do 5000 złotych lub nagany, chyba że niniejsza ustawa stanowi inaczej.”,

b) po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

„§ 1a. Jeżeli ustawa nie stanowi inaczej, za wykroczenia określone w rozdziale XI kara grzywny może być orzeczona w wysokości do 30 000 złotych.”;

2) w art. 86:

a) po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

„§ 1a. Jeżeli następstwem wykroczenia, o którym mowa w § 1, jest uszkodzenie mienia lub spowodowanie naruszenia czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający nie dłużej niż 7 dni, sprawca

podlega karze grzywny w wysokości nie mniejszej niż 1500 złotych.”,

b) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Kto dopuszcza się wykroczenia określonego w § 1, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny w wysokości nie mniejszej niż 3000 złotych.”,

c) po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu:

„§ 2a. Jeżeli sprawca wykroczenia określonego w § 1 w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia czynu był już prawomocnie ukarany za wykroczenie określone w § 1, 1a lub 2, art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 90 § 1, art. 92 § 1 i 2, art. 92a § 2, art. 92b § 1, art. 93 § 1, art. 94 § 1 lub art. 98, podlega karze grzywny nie niższej niż 3000 złotych.”;

3) po art. 86a dodaje się art. 86b w brzmieniu:

„Art. 86b. § 1. Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, prowadząc pojazd mechaniczny:

- 1) nie ustępuje pierwszeństwa pieszemu,
 - 2) nie zatrzymuje pojazdu w celu umożliwienia przejścia przez jezdnię osobie niepełnosprawnej, używającej specjalnego znaku, lub osobie o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej,
 - 3) wyprzedza pojazd na przejściu dla pieszych, na którym ruch nie jest kierowany, lub bezpośrednio przed tym przejściem,
 - 4) omija pojazd, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu,
 - 5) narusza zakaz jazdy po chodniku lub przejściu dla pieszych
- podlega karze grzywny nie niższej niż 1500 złotych.

§ 2. Kto dopuszcza się wykroczenia określonego w § 1, prowadząc inny pojazd niż określony w tym przepisie, podlega karze grzywny albo karze nagany.

§ 3. Jeżeli sprawca wykroczenia określonego w § 1 w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia czynu był już prawomocnie ukarany za wykroczenie określone w § 1 lub art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 87 § 1, art. 90 § 1, art. 92 § 1 i 2, art. 92a § 2, art. 92b § 1, art. 93 § 1, art. 94 § 1 lub art. 98, podlega karze grzywny nie niższej niż 3000 złotych.

§ 4. W razie popełnienia wykroczenia określonego w § 1 można orzec zakaz prowadzenia pojazdów, w szczególności, jeżeli sprawca wykroczenia spowodował zagrożenie bezpieczeństwa pieszego.”;

4) w art. 87:

a) § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Kto, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega karze aresztu albo grzywny nie niższej niż 2500 złotych.”,

b) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Kto, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu inny pojazd niż określony w § 1, podlega karze aresztu albo karze grzywny nie niższej niż 1000 złotych.”;

5) w art. 90 dotychczasową treść oznacza się jako § 1 i dodaje się § 2 w brzmieniu:

„§ 2. Jeżeli wykroczenia określonego w § 1 popełniono w związku z niestosowaniem się odpowiednio do art. 25 ust. 1–3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym lub do znaków drogowych regulujących pierwszeństwo przejazdu, do sygnałów świetlnych zakazujących wjazdu za sygnalizator lub poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, dopuścił się prowadzący pojazd mechaniczny, który w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia czynu był już prawomocnie ukarany za wykroczenie określone w § 1, art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 92 § 1 i 2, art. 92a § 2, art. 92b § 1, art. 93 § 1, art. 94 § 1 lub art. 98, podlega karze grzywny nie niższej niż 1500 złotych.”;

6) w art. 92 po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu:

„§ 2a. Jeżeli wykroczenia określonego w § 1 i 2 popełniono w związku z niestosowaniem się odpowiednio do znaków drogowych regulujących pierwszeństwo przejazdu, do sygnałów świetlnych zakazujących wjazdu za sygnalizator lub poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, dopuścił się prowadzący pojazd mechaniczny, który w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia czynu był już prawomocnie ukarany za wykroczenie określone w § 1 lub 2, lub art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 90 § 1, art. 92a § 2, art. 92b § 1, art. 93 § 1, art. 94 § 1 lub art. 98, podlega karze grzywny nie niższej niż 3500 złotych.”;

7) w art. 92a dotychczasową treść oznacza się jako § 1 i dodaje się § 2 i 3 w brzmieniu:

„§ 2. 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 1500 złotych.

§ 3. Jeżeli sprawca wykroczenia określonego w § 1 lub 2 w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia czynu był już prawomocnie ukarany za wykroczenie określone w § 2 lub art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 90 § 1, art. 92b § 1, art. 93 § 1, art. 94 § 1 lub art. 98, podlega karze grzywny nie niższej niż 3000 złotych.”;

8) po art. 92a dodaje się art. 92b w brzmieniu:

„Art. 92b. § 1. Kto, prowadząc pojazd mechaniczny, nie stosuje się do zakazu wyprzedzania określonego ustawą lub znakiem drogowym, podlega karze grzywny nie niższej niż 1000 złotych.

§ 2. Jeżeli sprawca wykroczenia określonego w § 1 w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia czynu był już prawomocnie ukarany za wykroczenie określone w § 1 lub art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 90 § 1, art. 92a § 2, art. 93 § 1, art. 94 § 1 lub art. 98, podlega karze grzywny nie niższej niż 2000 złotych.”;

9) w art. 94:

a) § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu prowadzi pojazd, nie mając do tego uprawnienia, podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny nie niższej niż 1000 złotych.”,

b) po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu:

„§ 2a. Jeżeli wykroczenia określonego w § 1 dopuścił się prowadzący pojazd mechaniczny, który w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia czynu był już prawomocnie ukarany za wykroczenie określone w § 1 lub art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 90 § 1, art. 92a § 2, art. 92b § 1, art. 93 § 1, art. 94 § 1 lub art. 98, podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny nie niższej niż 2000 złotych.”,

c) § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. W razie popełnienia wykroczenia, o którym mowa w § 1, orzeka się zakaz prowadzenia pojazdów.”;

10) po art. 97 dodaje się art. 97a w brzmieniu:

„Art. 97a. Uczestnik ruchu lub inna osoba znajdująca się na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, a także kierujący pojazdem, który narusza zakaz:

1) omijania opuszczonych zapór lub półzapór oraz wjeżdżania lub wejścia na przejazd kolejowy, jeśli opuszczanie ich zostało rozpoczęte lub podnoszenie ich nie zostało zakończone,

2) wjeżdżania na przejazd kolejowy, jeśli po jego drugiej stronie nie ma miejsca do kontynuowania jazdy

– podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny w wysokości nie mniejszej niż 2000 złotych.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1128, 1163 i 1243) w art. 21 w ust. 1 pkt 3c otrzymuje brzmienie:

„3c) odszkodowania w postaci renty przyznane na podstawie przepisów prawa cywilnego w razie uszkodzenia ciała lub wywołania rozstroju zdrowia, otrzymane przez poszkodowanego, który utracił całkowicie lub częściowo zdolność do pracy zarobkowej albo którego potrzeby zwiększyły się lub widoki powodzenia na przyszłość zmniejszyły, oraz odszkodowania w postaci renty przyznane na podstawie przepisów prawa cywilnego w razie spowodowania śmierci poszkodowanego, otrzymane przez osoby uprawnione, o których mowa w art. 446 § 2 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2020 r. poz. 1740 i 2320), a także tymczasowego świadczenia na zapewnienie kosztów utrzymania, o którym mowa w art. 477²¹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 1575, 1578 i 2320 oraz z 2021 r. poz. 11, 1090 i 1177).”.

Art. 5. W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268 oraz z 2021 r. poz. 802 i 1005) w art. 39b w ust. 1 po pkt 11f dodaje się pkt 11g w brzmieniu:

„11g) wpływów z grzywien za wykroczenia określone w art. 86, art. 86b, art. 87, art. 90 § 2, art. 92 § 2a, art. 92a § 2 i 3, art. 92b, art. 94 § 1 i 2a, art. 96 § 1 pkt 2 i 3 oraz art. 97a ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń;”.

Art. 6. W ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 534 i 1023) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 49a dotychczasową treść oznacza się jako § 1 i dodaje się § 2–4 w brzmieniu:

„§ 2. W postępowaniach za przestępstwo umyślne, którego następstwem jest śmierć pokrzywdzonego, prokurator albo przedstawiciel organizacji społecznej, za zgodą osoby uprawnionej do renty, do momentu zamknięcia przewodu sądowego na rozprawie głównej występują z wnioskiem o przekazanie odpisu prawomocnego wyroku w sprawie sądowi cywilnemu wraz z żądaniem wszczęcia postępowania o przyznanie renty na rzecz

osoby, względem której ciążył na pokrzywdzonym obowiązek alimentacyjny, lub innej osoby najbliższej, której pokrzywdzony dobrowolnie i stale dostarczał środków utrzymania.

§ 3. We wniosku i żądaniu, o których mowa w § 2, wskazuje się sąd cywilny, któremu przekazany ma zostać wyrok wraz z żądaniem, imię i nazwisko oskarżonego, osoby, na rzecz których ma zostać orzeczona renta, oraz miesięczną wysokość renty.

§ 4. Przepisu § 2 nie stosuje się, jeśli osoba uprawniona wytoczyła powództwo o rentę w sądzie cywilnym.”;

2) w art. 415 dodaje się § 3 w brzmieniu:

„§ 3. W razie skazania lub warunkowego umorzenia postępowania za przestępstwo umyślne, którego następstwem jest śmierć pokrzywdzonego, na wniosek prokuratora albo przedstawiciela organizacji społecznej za zgodą osoby uprawnionej do renty, sąd niezwłocznie, nie później niż w ciągu 48 godzin od momentu ogłoszenia wyroku, zarządza przekazanie odpisu prawomocnego wyroku do sądu cywilnego wraz z żądaniem wszczęcia postępowania o przyznanie renty na rzecz osoby, względem której ciążył na pokrzywdzonym obowiązek alimentacyjny, lub innej osoby najbliższej, której pokrzywdzony dobrowolnie i stale dostarczał środków utrzymania. Na zarządzenie nie przysługuje zażalenie.”.

Art. 7. W ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2020 r. poz. 1325, z późn. zm.²⁾) w art. 76 po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

„§ 1a. Organ podatkowy, u którego powstała nadpłata, będący organem Krajowej Administracji Skarbowej, może zaliczyć nadpłatę na poczet niepodatkowych należności budżetowych o charakterze publicznoprawnym, w rozumieniu art. 60 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305 i 1236), do których wymiaru lub poboru jest właściwy inny organ Krajowej Administracji Skarbowej.”.

Art. 8. W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2021 r. poz. 457 i 1005) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 96:

a) po § 1ac dodaje się § 1ad w brzmieniu:

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2020 r. poz. 1423, 2122, 2123 i 2320 oraz z 2021 r. poz. 72, 694, 802, 1005 i 1163.

„§ 1ad. W postępowaniu mandatowym w sprawach o wykroczenia określone w rozdziale XI Kodeksu wykroczeń można nałożyć grzywnę w wysokości do 5000 zł, a w przypadku, o którym mowa w art. 9 § 1 Kodeksu wykroczeń – do 6000 zł.”,

b) po § 1c dodaje się § 1d w brzmieniu:

„§ 1d. W postępowaniu mandatowym, w sprawach, o których mowa w art. 96 § 3 Kodeksu wykroczeń, można nałożyć grzywnę w wysokości do 8000 zł.”;

2) w art. 98:

a) po § 3c dodaje się § 3d i 3e w brzmieniu:

„§ 3d. W przypadku uiszczenia grzywny nałożonej mandatem karnym, o którym mowa w § 1 pkt 1, bezpośrednio funkcjonariuszowi, który ją nałożył, wysokość grzywny ulega obniżeniu o 10%. W przypadku uiszczenia grzywny w formie, o której mowa w § 3a, przepisu § 3b nie stosuje się.

§ 3e. W przypadku uiszczenia grzywny nałożonej mandatem karnym, o którym mowa w § 1 pkt 2, w terminie, o którym mowa w § 3, wysokość grzywny ulega obniżeniu o 10%.”,

b) dodaje się § 6 w brzmieniu:

„§ 6. W przypadku mandatu karnego, o którym mowa w § 1 pkt 3, wysokość grzywny ulega obniżeniu o 10%.”.

Art. 9. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 854 i 1177) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 98c w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) realizacji zadań, o których mowa w art. 102 ust. 7b i 7c.”;

2) w art. 102:

a) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Fundusz przetwarza dane, o których mowa w ust. 2–4 i 7a oraz art. 103, w celu kontroli spełnienia obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia obowiązkowego oraz w celu identyfikacji i weryfikacji zjawisk związanych z przestępczością ubezpieczeniową albo w innych celach, po modyfikacji, która nie pozwoli na ustalenie tożsamości osoby, której dane dotyczą.”,

b) po ust. 7 dodaje się ust. 7a–7e w brzmieniu:

„7a. Fundusz przetwarza dane, o których mowa w ust. 2–4, oraz dane z centralnej ewidencji kierowców, w zakresie:

- 1) rodzaju wykroczeń lub przestępstw stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego, w tym o kierowaniu pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu;
- 2) liczby popełnionych wykroczeń lub przestępstw stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego;
- 3) klasyfikacji popełnionych naruszeń przepisów ruchu drogowego jako wykroczeń albo przestępstw;
- 4) liczby punktów przypisanych do wykroczeń lub przestępstw stanowiących naruszenie przepisów ruchu drogowego;
- 5) dat popełnionych wykroczeń lub przestępstw stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego.

7b. Fundusz przetwarza dane, o których mowa w ust. 7a, po modyfikacji, która nie pozwoli na ustalenie tożsamości podmiotu danych, w celu opracowywania metod i modeli oceny ryzyka ubezpieczeniowego, badania wpływu wskazanych danych na ryzyko ubezpieczeniowe oraz do przygotowywania analiz, raportów i prognoz, w tym w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

7c. Fundusz przetwarza dane, o których mowa w ust. 7a, z uwzględnieniem metod i modeli oceny ryzyka, w celu dokonania przez zakład ubezpieczeń oceny ryzyka ubezpieczeniowego i zastosowania taryfy, w trakcie czynności udostępniania zakładom ubezpieczeń danych z centralnej ewidencji za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego Fundusz.

7d. Dane, o których mowa w ust. 7a, w zakresie celu, o którym mowa w ust. 7c, Fundusz przetwarza przez czas niezbędny do wykonania tego celu, po czym dokonuje ich przetworzenia w sposób uniemożliwiający identyfikację osób, których te dane dotyczą, albo usuwa te dane.

7e. Minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z Ubezpieczeniowym Funduszem Gwarancyjnym ustali szczegółowe warunki techniczne przeprowadzenia modyfikacji, która nie pozwoli na ustalenie tożsamości podmiotu danych dla celów wskazanych w ust. 7b.”;

3) w art. 104:

a) po ust. 1c dodaje się ust. 1d w brzmieniu:

„1d. W zakresie, o którym mowa w ust. 1b pkt 1, Fundusz udostępnia zakładom ubezpieczeń, opracowane na podstawie danych, o których mowa w art. 102 ust. 7a,

modele oceny ryzyka, o których mowa w art. 102 ust. 7b, lub informacje, o których mowa w art. 102 ust. 7c.”,

b) dodaje się ust. 10 w brzmieniu:

„10. Fundusz może udostępniać i publikować analizy, raporty i prognozy, o których mowa w art. 102 ust. 7b, przygotowane na podstawie danych, o których mowa w art. 102 ust. 7a.”;

4) w art. 105a dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Centralna ewidencja kierowców przekazuje drogą teletransmisji danych Funduszowi dane, o których mowa w art. 102 ust. 7a.”.

Art. 10. W ustawie z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 755, 807, 956 i 2186 oraz z 2021 r. poz. 1080) w art. 96 w ust. 1 w pkt 15 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 16 w brzmieniu:

„16) osoba uprawniona do renty, jeśli przystąpiła w charakterze strony do postępowania, o którym mowa w art. 477¹⁷ Kodeksu postępowania cywilnego.”.

Art. 11. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 92 w ust. 4 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 87 § 1, art. 92a w przypadku niestosowania się do ograniczenia prędkości i jej przekroczenia o ponad 30 km/h, art. 92b § 1 lub art. 98 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2021 r. poz. 281, 720 i 1023);”;

2) w art. 98:

a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Naruszeniu, o którym mowa w ust. 1, odpowiada określona liczba punktów w skali od 0 do 15 w zależności od stopnia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i wagi naruszenia.

3. W przypadku jednoczesnego popełnienia kilku naruszeń przez osobę, o której mowa w ust. 1, punkty im odpowiadające sumuje się. Jeżeli suma punktów odpowiadających naruszeniom przekracza 15, osoba ta otrzymuje 15 punktów.”,

b) w ust. 5:

– pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „1) z upływem 2 lat od daty uprawomocnienia się rozstrzygnięcia, pod warunkiem uzyskania informacji o uiszczeniu grzywny za naruszenie, o którym mowa w ust. 1, z chwilą potwierdzenia dokonania płatności, o której mowa w art. 98 § 3a ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2021 r. poz. 457 i 1005), albo w terminie, o którym mowa w art. 98 § 5 tej ustawy;
- 2) po uzyskaniu informacji o ukończeniu przez kierowcę kursu reedukacyjnego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, pod warunkiem uzyskania informacji o uiszczeniu grzywny za naruszenie, o którym mowa w ust. 1, z chwilą potwierdzenia dokonania płatności, o której mowa w art. 98 § 3a ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, albo w terminie, o którym mowa w art. 98 § 5 tej ustawy;”
- po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:
 - „2a) z upływem 2 lat od daty uiszczenia grzywny za naruszenie, o którym mowa w ust. 1, w przypadkach innych niż wymienione w pkt 1 i 2;”
- c) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:
 - „5a. Punkty za naruszenie przepisów ruchu drogowego wpisane do ewidencji, o których mowa w ust. 2, mogą być usunięte z ewidencji po upływie 1 roku od dnia naruszenia, jeżeli kierowca, który dopuścił się naruszenia, nie odmówi przyjęcia mandatu karnego.”
- d) ust. 6 otrzymuje brzmienie:
 - „6. Dane o naruszeniu, o którym mowa w ust. 1, zgromadzone w centralnej ewidencji kierowców usuwa się z upływem 5 lat od dnia uprawomocnienia się rozstrzygnięcia, pod warunkiem uzyskania informacji o uiszczeniu grzywny za naruszenie, o którym mowa w ust. 1, w przypadkach, o których mowa w ust. 5 pkt 1 i 2, albo 5 lat od dnia uiszczenia grzywny za naruszenie, o którym mowa w ust. 1, w przypadku, o którym mowa w ust. 5 pkt 2a.”;
- 3) w art. 102:
 - a) w ust. 1 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:
 - „6) kierujący pojazdem:
 - a) wykonuje przewóz drogowy pojazdem wyposażonym w tachograf bez własnej, ważnej karty kierowcy lub wykresówki,

- b) posługuje się kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą, lub posługuje się więcej niż jedną własną kartą kierowcy, lub posługuje się wykresówką, która nie jest jego własną, lub jednocześnie używa kilku wykresówek,
 - c) korzysta z niedozwolonego urządzenia lub przedmiotu umożliwiającego lub powodującego podrabianie lub przerabianie danych rejestrowanych przez tachograf.”,
- b) w ust. 1b wyrazy „w ust. 1 pkt 4 i 5” zastępuje się wyrazami „w ust. 1 pkt 4–6”,
 - c) użyte w ust. 1c i 1e wyrazy „w ust. 1 pkt 4 lub 5” zastępuje się wyrazami „w ust. 1 pkt 4, 5 lub 6”,
 - d) ust. 1d i 1da otrzymują brzmienie:

„1d. Jeżeli osoba kierowała pojazdem silnikowym pomimo wydania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu jej prawa jazdy na podstawie ust. 1 pkt 4, 5 lub 6 albo zatrzymania prawa jazdy na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 2 lub 2a albo art. 135a ust. 1 pkt 2 lub 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, starosta wydaje decyzję administracyjną o przedłużeniu okresu, na który zatrzymano prawo jazdy, do 6 miesięcy. Jeżeli decyzja, o której mowa w ust. 1c, nie została jeszcze wydana, starosta wydaje tę decyzję na okres 6 miesięcy.

1da. Jeżeli prawo jazdy zostało zatrzymane w trybie art. 135 ust. 1 pkt 2 lub 2a albo art. 135a ust. 1 pkt 2 lub 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, starosta wydaje decyzję w przedmiocie zatrzymania prawa jazdy w terminie 21 dni od dnia powzięcia informacji o tym fakcie.”.

Art. 12. W ustawie z dnia 9 czerwca 2011 r. o wspieraniu rodziny i systemie pieczy zastępczej (Dz. U. z 2020 r. poz. 821 oraz z 2021 r. poz. 159 i 1006) po art. 9 dodaje się art. 9a w brzmieniu:

„Art. 9a. Jeżeli obowiązujące przepisy uzależniają prawo do świadczeń i dodatków od dochodu dziecka, do dochodu dziecka nie wlicza się renty, o której mowa w art. 446 § 2 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2020 r. poz. 1740 i 2320), oraz tymczasowego świadczenia na zapewnienie kosztów utrzymania, o którym mowa w art. 477²¹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 1575, 1578 i 2320 oraz z 2021 r. poz. 11, 1090 i 1177).”.

Art. 13. W ustawie z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 541 i 2183, z 2016 r. poz. 2001 oraz z 2018 r. poz. 957) w art. 7 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) podmiot, który ujawnił popełnienie naruszenia, o którym mowa w art. 135 ust. 1 pkt 2 ustawy wymienionej w art. 4, lub wydał prawomocne rozstrzygnięcie za to naruszenie, niezwłocznie powiadamia o tym starostę właściwego ze względu na miejsce zamieszkania kierującego pojazdem;”.

Art. 14. W ustawie z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1130) w art. 41:

1) po ust. 1 dodaje się ust. 1¹ w brzmieniu:

„1¹. Zakład ubezpieczeń przetwarza dane, o których mowa w art. 10 rozporządzenia 2016/679, dotyczące wykroczeń lub przestępstw stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego oraz przypisanych im punktów, wyłącznie w celu dokonania oceny ryzyka ubezpieczeniowego i taryfikacji, zmierzających do zawarcia umowy ubezpieczenia, o której mowa w dziale II w grupach 3 lub 10 załącznika do ustawy, z wyłączeniem odpowiedzialności przewoźnika.”;

2) w ust. 1b w pkt 21 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 22 i 23 w brzmieniu:

„22) liczbę i rodzaj wykroczeń lub przestępstw stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego;

23) liczbę punktów przypisanych naruszeniom przepisów ruchu drogowego, o których mowa w pkt 22.”;

3) ust. 1c otrzymuje brzmienie:

„1c. Zakład ubezpieczeń może przetwarzać dane osobowe, o których mowa w ust. 1b pkt 1–21, dotyczące ubezpieczonych, ubezpieczających lub innych uprawnionych z umowy ubezpieczenia, bez zgody osoby, której te dane dotyczą, w celach, o których mowa w art. 33 ust. 3, nie dłużej niż 12 lat od dnia rozwiązania umowy ubezpieczenia.”;

4) po ust. 1c dodaje się ust. 1d w brzmieniu:

„1d. Zakład ubezpieczeń może przetwarzać dane osobowe, o których mowa w ust. 1b pkt 22 i 23, dotyczące ubezpieczonych, bez zgody osoby, której te dane dotyczą, w celu, o którym mowa w ust. 1¹. Zakład ubezpieczeń usuwa dane, o których mowa w ust. 1b pkt 22 i 23, niezwłocznie po dokonaniu czynności, o której mowa w ust. 1¹.”.

Art. 15. W ustawie z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957, z 2019 r. poz. 730 oraz z 2020 r. poz. 1517) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) uchyla się art. 16;
- 2) w art. 16a wyrazy „w art. 16 ust. 2” zastępuje się wyrazami „w art. 14 ust. 2”.

Art. 16. 1. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w art. 13 ustawy zmienianej w art. 15, umożliwiających przekazywanie i udostępnianie danych z centralnej ewidencji do zakładów ubezpieczeń na zasadach określonych w art. 100ah ust. 1 pkt 21 oraz ust. 2a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się, o ile są one niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań, zakładom ubezpieczeń:

- 1) w zakresie niezbędnym do wykonywania uprawnień, o których mowa w art. 43 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych;
- 2) w stosunku do osób posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi, tramwajami lub motorowerami, w zakresie:
 - a) rodzaju oraz zakresu uzyskanego uprawnienia,
 - b) daty uzyskania pierwszego uprawnienia, a w przypadku jego cofnięcia – także daty ponownego uzyskania uprawnienia,
 - c) daty ważności uprawnienia,
 - d) numeru dokumentu stwierdzającego uprawnienie,
 - e) ograniczenia dotyczącego uprawnienia,
 - f) spełniania wymagań dotyczących uprawnień,
 - g) nazwy organu, który wydał dokument stwierdzający uprawnienie;
- 3) w stosunku do osób, które popełniły naruszenie przepisów ruchu drogowego:
 - a) imię i nazwisko,
 - b) numer PESEL,
 - c) sumę punktów przypisanych za naruszenia na podstawie prawomocnego rozstrzygnięcia,
 - d) informację o sumie punktów, które zostaną ostatecznie przypisane w przypadku potwierdzenia naruszenia prawomocnym rozstrzygnięciem,
 - e) nazwę naruszenia przepisów ruchu drogowego – kwalifikację prawną, rodzaj czynu, datę, godzinę i miejsce jego popełnienia, liczbę punktów przypisanych za naruszenia

na podstawie prawomocnego rozstrzygnięcia, a także informację o liczbie punktów, które zostaną ostatecznie przypisane w przypadku potwierdzenia naruszenia prawomocnym rozstrzygnięciem,

- f) nazwę podmiotu rejestrującego naruszenie,
- g) dane pojazdu, którym popełniono naruszenie – rodzaj, markę, model, numer rejestracyjny oraz – w przypadku pojazdów zarejestrowanych za granicą – kraj rejestracji pojazdu,
- h) rodzaj prawomocnego rozstrzygnięcia
– w związku z czynnościami zmierzającymi do zawarcia umowy ubezpieczenia, o której mowa w dziale II w grupach 3 i 10 załącznika do ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej.

2. Dane, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, udostępnia się zakładom ubezpieczeń za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, o którym mowa w ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Art. 17. 1. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji wydanym na podstawie art. 14 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 15, Policja prowadzi ewidencję kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego. Określonymu naruszeniu przypisuje się odpowiednią liczbę punktów w skali od 0 do 15 i wpisuje się ją do tej ewidencji.

2. Punkty za naruszenie przepisów ruchu drogowego wpisane do ewidencji usuwa się po upływie 2 lat od dnia naruszenia, chyba że przed upływem tego okresu kierowca dopuścił się naruszeń, za które na podstawie prawomocnych rozstrzygnięć przypisana liczba punktów przekroczyłaby 24 punkty lub w przypadku kierowców, o których mowa w art. 140 ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1 – 20 punktów.

3. Ewidencja, o której mowa w ust. 1, obejmuje także naruszenia przepisów ruchu drogowego, o których mowa w art. 130 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, popełnione przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy. Do tych naruszeń w zakresie liczby przypisanych punktów oraz ich usuwania stosuje się przepisy dotychczasowe.

4. Przepisy ust. 1–3 stosuje się do osób posiadających pozwolenie na kierowanie tramwajem.

5. Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz Ministrem Sprawiedliwości, mając na uwadze dyscyplinowanie i wdrażanie kierujących pojazdami do przestrzegania przepisów ustawy oraz zapobieganie wielokrotnemu naruszeniu przepisów ruchu drogowego, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób punktowania i liczbę punktów odpowiadających naruszeniu przepisów ruchu drogowego;
- 2) warunki i sposób prowadzenia ewidencji, o której mowa w ust. 1, oraz tryb występowania z wnioskami o kontrolne sprawdzenie kwalifikacji.

Art. 18. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji wydanym na podstawie art. 14 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 15, starosta wydaje decyzję:

- 1) o skierowaniu osoby posiadającej uprawnienie do kierowania pojazdem na kontrolne sprawdzenie kwalifikacji w razie przekroczenia 24 punktów – na wniosek komendanta wojewódzkiego Policji;
- 2) o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym w razie:
 - a) przekroczenia, w okresie roku od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy, liczby 20 punktów,
 - b) stwierdzenia, na podstawie prawomocnych rozstrzygnięć, że kierujący pojazdem silnikowym w okresie 2 lat od dnia wydania mu po raz pierwszy prawa jazdy popełnił:
 - przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub
 - trzy wykroczenia określone w art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 92 § 1, art. 92a § 2 lub art. 98 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń
- 3) o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym w razie niepoddania się sprawdzeniu kwalifikacji w trybie określonym w pkt 1.

Art. 19. 1. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie danych, na zasadach określonych w art. 100aa–100aq ustawy zmienianej w art. 1, w celu oceny ryzyka ubezpieczeniowego i ustalenia wysokości składek ubezpieczenia, o których mowa w dziale II w grupach 3 i 10 załącznika do ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej, Zakładom

Ubezpieczeń udostępnia się informacje o kierowcach naruszających przepisy ruchu drogowego, popełnionych naruszeniach i przypisanych im punktach w przypadku popełnienia następujących naruszeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji:

- 1) przestępstwa, o którym mowa w art. 173, art. 174, art. 177, art. 178a, art. 180a lub art. 355 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny;
- 2) wykroczenia, o którym mowa w art. 86, art. 86b–88, art. 90, art. 92–94, art. 96, art. 97, art. 97a lub art. 98 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń.

2. Dane, o których mowa w ust. 1, udostępnia się za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny po spełnieniu warunków, o których mowa w art. 100ah ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 20. Do postępowań w sprawie skierowania na kontrolne sprawdzenie kwalifikacji, o cofnięcie uprawnienia do kierowania pojazdami, a także do szkoleń kierowców, o którym mowa odpowiednio w art. 114 ust. 1 pkt 1, art. 130 ust. 3 i art. 140 ust. 1 pkt 3, 3a i pkt 4 lit. a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 21. 1. Do postępowań w sprawie o przestępstwo umyślne, którego następstwem jest śmierć pokrzywdzonego, na którym ciążył obowiązek alimentacyjny lub który dobrowolnie i stale dostarczał środków utrzymania innym osobom najbliższym, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustaw zmienianych w art. 2, art. 6 i art. 10, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Prokurator prowadzący postępowanie o przestępstwo, o którym mowa w ust. 1, wszczęte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy skieruje do właściwego sądu wnioski o przekazanie prawomocnego wyroku właściwemu sądowi cywilnemu wraz z żądaniem wszczęcia postępowania w sprawie renty, zgodnie z art. 49a § 2 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego.

Art. 22. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 2021 r., z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 3, który wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie danych na zasadach określonych w art. 100aa–100aq ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, o których mowa w art. 13 ustawy zmienianej w art. 15;
- 2) art. 13, który wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia;
- 3) art. 9 i art. 14–18, które wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia;

- 4) art. 1 pkt 1 i 2, które wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji wydanym na podstawie art. 14 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 15.

UZASADNIENIE

I. Cel regulacji

Przepisy projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw wprowadzają zmiany do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.) oraz do: ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego, ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego, ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. o wspieraniu rodziny i systemie pieczy zastępczej, ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej oraz ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Przedłożona regulacja ma dwa zasadnicze cele: wsparcie osób najbliższych ofiar przestępstw wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym oraz poprawę bezpieczeństwa na drogach, w szczególności przez walkę z przestępstwami drogowymi.

Odnosnie do pierwszego z celów projekt zawiera jedno podstawowe rozwiązanie – przewiduje procedurę usprawienia otrzymywania renty wypłacanej przez sprawcę przestępstw umyślnych, których następstwem jest śmierć pokrzywdzonego dla osób, względem których ciążył na pokrzywdzonym ustawowy obowiązek alimentacyjny lub innych osób najbliższych, którym pokrzywdzony dobrowolnie i stale dostarczał środków utrzymania. W obecnym stanie prawnym art. 46 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2020 r. poz. 1444, z późn. zm., zwany dalej „Kodeksem karnym”) wyklucza stosowanie przepisów o rencie przy orzekaniu środków kompensacyjnych w postępowaniu karnym. Oznacza to, że osoby najbliższe ofiary przestępstwa lub inne osoby uprawnione muszą zainicjować samodzielnie postępowanie cywilne, które

charakteryzuje się daleko posuniętą kontrydiktoryjnością, a więc wymaga aktywnego popierania powództwa i przedstawienia dowodów przez najbliższych ofiary. Taki stan rzeczy, w sytuacji śmierci bliskiego członka rodziny, często jedyne go żywiciela, może być nie tylko traumatyzujący i trudny emocjonalnie, lecz także trudny z perspektywy finansowo-organizacyjnej. Szczególnie dotyczy to sytuacji, w której osobami uprawnionymi byłyby osieroceni małoletni albo osoby z niepełnosprawnością, które straciły opiekuna. W takim przypadku pozostawianie ich samymi sobie należy ocenić jako zaniedbanie aparatu państwowego, które wymaga korekty, takiej jak proponowane w projekcie rozwiązanie. Zakłada ono, iż sąd karny, na wniosek prokuratora, przedstawiciela organizacji społecznej, osób uprawnionych do otrzymania renty i ich pełnomocników, przekaże w niezwykle krótkim czasie właściwemu sądowi cywilnemu prawomocny wyrok, który będzie stanowił podstawę do zainicjowania postępowania o rencie. Postępowanie to będzie się odbywać w nowym trybie, w którym obowiązkowy jest udział prokuratora oraz profesjonalnego pełnomocnika powoda. Tryb ten został ukształtowany w taki sposób, aby efektywnie i w sposób nieobciążający bliskich ofiary przestępstwa rozpoznać sprawę i zabezpieczyć interesy osób bliskich ofierze. Co istotne sąd cywilny, inicjując postępowanie, w ciągu 14 dni od dnia otrzymania prawomocnego wyroku karnego, będzie zobowiązany do orzeknięcia tymczasowego świadczenia na zapewnienie kosztów utrzymania i wychowania wypłacanego w okresach miesięcznych do momentu wydania wyroku zasądzającego rentę, w wysokości połowy najniższej emerytury lub renty, określonej w ustawie z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 291, z późn. zm.). Osoba uprawniona, jeśli dołączy do postępowania jako powód, będzie zwolniona z kosztów procesowych postępowania cywilnego. Projekt przewiduje również zwolnienie renty i tymczasowego świadczenia od podatku dochodowego i niewliczanie jej jako dochodu przy obliczaniu świadczeń rodzinnych.

Drugi z przedstawionych celów projektu jest jednym z najbardziej palących problemów społecznych w Polsce. Zgodnie z danymi statystycznymi przygotowanymi przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji w 2020 r. zgłoszono 23 540 wypadków drogowych, mających miejsce na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu, w wyniku których 2491 osób poniosło śmierć, a ranne zostały

26 463 osoby (w tym ciężko 8 805)¹⁾. Daje to wskaźnik ok. 11 osób zabitych i 112 osób rannych na 100 wypadków, tym samym wynika z tego, że w co dziesiątym wypadku zginął co najmniej jeden człowiek. Co istotne, zgodnie ze statystykami, niemalże 90% z nich wydarzyło się z winy kierujących, co daje 20 999 wypadków. W wyniku tych zdarzeń śmierć poniosło 2020 osób (81,1%), a 24 123 zostały ranne (91,2%)²⁾. Choć ogólny trend co do liczby wypadków i liczby zabitych oraz rannych na drogach maleje (statystyki za rok 2020 są wyraźnie zaniżone przez ograniczony ruch związany z pandemią COVID-19 i powodowane nią obostrzenia), najbardziej niepokojąca statystyka odnosi się do liczby pijanych kierowców. Zgodnie ze statystykami w 2020 r. z winy pijanych kierowców doszło do 1656 wypadków, w których zginęło 216 osób, a rannych zostało 1847 osób. W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących, kierujący pod wpływem albo po użyciu alkoholu stanowili 7,9%. W porównaniu do 2019 r. nastąpił wzrost: liczby wypadków spowodowanych przez tę grupę kierujących o 1 (+0,1%) i osób zabitych o 24 (+12,5%)³⁾. W 2020 r. w porównaniu z 2019 r. nastąpił spadek liczby ujawnionych kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu (w stanie po użyciu oraz w stanie nietrzeźwości) o 12 030 osób, jednakże wynika to najprawdopodobniej ze znacznie mniejszej liczby kontroli trzeźwości, która zmniejszyła się aż o 10 144 788⁴⁾ w wyniku pandemii i ograniczonego ruchu na drogach. Zgodnie z raportem Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu, zwanej dalej „ETSC”, w 2020 r. Polska miała najwyższy w Europie wskaźnik liczby zgonów na drogach na miliard przebytych kilometrów, tj. czterokrotnie więcej niż w Norwegii, Irlandii, Szwecji czy Wielkiej Brytanii⁵⁾. Również pod względem liczby zgonów na 1 mln mieszkańców Polska plasuje się w czołówce – w raporcie ETSC wskazano Polskę jako 5. kraj z najwyższym współczynnikiem śmiertelności. Wyższe miejsca zajęły jedynie Litwa, Serbia, Bułgaria i Rumunia. Jest to trend, który potwierdzają także wcześniejsze raporty ETSC⁶⁾.

Należy zwrócić także uwagę, iż wypadki drogowe to nie tylko trauma poszkodowanych i ich bliskich, lecz także koszty dla gospodarki. Podstawowym źródłem danych do

¹⁾ Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2020 roku*, Warszawa 2021, s. 6.

²⁾ Tamże, s. 24.

³⁾ Tamże, s. 64.

⁴⁾ Tamże, s. 67.

⁵⁾ Zob. <https://etsc.eu/wp-content/uploads/15-PIN-annual-report-FINAL.pdf> (dostęp 9.07.2021 r.).

⁶⁾ Zob. <https://etsc.eu/wp-content/uploads/14-PIN-annual-report-FINAL.pdf> (dostęp 9.07.2021 r.).

wyceny kosztów zdarzeń drogowych metodą kapitału ludzkiego i kosztów restytucji opracowanej na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zwanej dalej „KRBRD”, są:

- dane statystyczne dotyczące liczby wypadków, ich ciężkości i struktury z uwagi na płeć, wiek i lokalizację wypadku (pochodzące z policyjnej bazy danych o zdarzeniach drogowych SEWIK),
- dane statystyczne dotyczące liczby kolizji oraz rodzaju pojazdu uczestniczącego w zdarzeniu (pochodzące z policyjnej bazy danych o zdarzeniach drogowych SEWIK),
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego, będącego źródłem większości informacji w zakresie danych społeczno-ekonomicznych, niezbędnych do wyceny kosztów jednostkowych zdarzeń drogowych.

Wartość strat materialnych wyliczonych metodą PANDORA w 2015 r. wyniosła 8,9 mld zł, czyli ok. 0,5% PKB Polski⁷⁾. Wartość strat materialnych wzrasta mimo spadku liczby wypadków i samochodów uczestniczących (odpowiednio 7,7 mld zł i 696 tys. samochodów w 2014 r. W 2018 r. natomiast koszty społeczne wszystkich zdarzeń drogowych w Polsce oszacowano na poziomie 56,6 mld zł. Łącznie w 2018 r. koszty zdarzeń drogowych stanowiły 2,7% polskiego PKB, w tym koszty wypadków – 2,1% PKB⁸⁾. Koszty te stale rosną.

Metoda powyższej wyceny bierze pod uwagę następujące składniki:

- wartość utraconego przyszłego wkładu do PKB ofiar wypadków,
- straty materialne (wartość uszkodzeń pojazdów),
- koszty administracyjne (ratownictwo medyczne, działania służb nadzoru, sądownictwo, więziennictwo, pogrzeby, zasiłki),
- koszty społeczne (odszkodowania, leczenie, rehabilitacja).

Koszty jednostkowe wypadków i kolizji drogowych w 2018 r. wyniosły:

- koszt jednostkowy ofiary śmiertelnej – 2,4 mln zł,

⁷⁾ Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec 2015 r., z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej.

⁸⁾ Zob. <https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/badania-kosztow-zdarzen-drogowych/>, <https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/badania-kosztow-zdarzen-drogowych/> (dostęp 9.07.2021 r.)

- koszt jednostkowy ofiary ciężko rannej – 3,3 mln zł,
- koszt jednostkowy ofiary lekko rannej – 48,2 tys. zł,
- koszt jednostkowy wypadku drogowego – 1,4 mln zł,
- koszt jednostkowy kolizji drogowej – 26,7 tys. zł.

Z danych dotyczących kosztów wypadków i kolizji drogowych za 2018 r. wynika, że w 2018 r. koszty wszystkich zdarzeń drogowych, które zdarzyły się na sieci dróg w Polsce, wyniosły szacunkowo **56,6 mld zł**, w tym:

- 1) wartość wypadków drogowych wyniosła **44,9 mld zł**, tj. 79% ogółu kosztów wszystkich zdarzeń (wzrost o 34% w stosunku do 2015 r.);
- 2) wartość kolizji drogowych wyniosła **11,7 mld zł**, tj. 21% ogółu kosztów wszystkich zdarzeń (spadek o 20% w stosunku do 2015 r.).

W 2018 r. podstawowa struktura kosztów zdarzeń drogowych zmieniła się na niekorzyść wielkości kosztów wypadków, których udział w kosztach całkowitych zdarzeń wyniósł aż 79%. Pozostałe 21% stanowiły koszty kolizji drogowych. W porównaniu do 2015 r., będącego ostatnim rokiem analizy kosztów zdarzeń drogowych w Polsce, oznacza to wzrost kosztów społecznych generowanych z tytułu zdarzeń drogowych z udziałem strat osobowych o 11%, mimo faktu, że w 2018 r. w stosunku do 2015 r. spadła liczba wypadków i ich ofiar oraz wzrosła liczba kolizji.

Dzięki obowiązkowemu ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej OC wynikającej z posiadania i użytkowania pojazdów większość z tych strat jest pokrywana odszkodowaniami, które, tak jak i straty, wzrosły w ostatnich latach. Najwięcej strat ponoszą towarzystwa ubezpieczeniowe, dla których wysokość odszkodowań (OC + casco) wzrasta w tempie 4% rocznie. Tylko w 2015 r. firmy ubezpieczeniowe wypłaciły Polakom niemal 11 mld zł brutto z tytułu odszkodowań i świadczeń, w tym z odszkodowań z tytułu wypadków drogowych 1,7 mld zł⁹⁾. Dla 2018 r. wartość wypłaconych przez towarzystwa ubezpieczeniowe odszkodowań osobowych na skutek wypadków drogowych wyniosła 1,79 mld zł, czyli o blisko 5% więcej niż w 2015 r.

⁹⁾ Odszkodowania i świadczenia wypłacone brutto w tys. zł według grup ryzyka w Dziale II – Grupa III (ubezpieczenie casco pojazdów lądowych, z wyjątkiem pojazdów szynowych) i Grupa X (ubezpieczenie OC wynikające z posiadania i użytkowania pojazdów lądowych).

Z badania postaw i opinii społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadzonych na zlecenie KRBRD w 2018 r. w zakresie priorytetów bezpieczeństwa wynika, że średnio 25% ogółu badanych opowiada się za wprowadzeniem surowszych kar za przekraczanie dozwolonych prędkości, a średnio 14% ogółu badanych opowiada się za wprowadzeniem surowszych kar za nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego na przejściach dla pieszych – jako jednych z ważniejszych działań do podjęcia, aby w krótkim czasie poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce (1. i 4. miejsce). Z badania tego w zakresie surowszych kar wynika, że 36% ogółu badanych zdecydowanie zgadza się z twierdzeniem, że należy stosować surowsze kary za przekraczanie prędkości, a 46% ogółu badanych raczej zgadza się z powyższym twierdzeniem. Łącznie daje to wielkość 82% ogółu badanych, którzy opowiadają się za stosowaniem surowszych kar za przekraczanie prędkości. Odsetek osób zdecydowanych w sprawie zaostrzenia kar za przekraczanie prędkości zwiększył się w stosunku do danych z 2014 r. (w 2014 r. 33%). Odsetek osób raczej zgadzających się z powyższym twierdzeniem w 2018 r. pozostawał na takim samym poziomie jak w 2014 r. (w 2014 r. 46%). Ze wspomnianego badania w zakresie surowszych kar wynika także, że 40% ogółu badanych zdecydowanie zgadza się z twierdzeniem, że należy stosować surowsze kary za nieprawidłowe zachowania kierowców wobec pieszych, a 49% ogółu badanych raczej zgadza się z powyższym twierdzeniem. Łącznie daje to wielkość 89% ogółu badanych, którzy opowiadają się za stosowaniem surowszych kar za nieprawidłowe zachowania kierowców wobec pieszych. Odsetek osób zdecydowanych w sprawie zaostrzenia kar za nieprawidłowe zachowania kierowców wobec pieszych zwiększył się w stosunku do danych z 2014 r. (w 2014 r. 33%).

W związku z powyższym projektodawca uznał, iż tak palący problem społeczny wymaga interwencji ustawodawczej. W związku z tym, aby wzmocnić funkcję prewencyjną i sprawiedliwościową prawa karnego, zdecydowano się na wprowadzenie szeregu zmian, które pozwolą na skuteczniejszą walkę z niebezpiecznymi kierowcami na drodze. Proponowane regulacje wynikają zarówno z odpowiedzi na szeroki problem społeczny o wysokiej szkodliwości społecznej, jak i uspołnieniu regulacji karnych pod kątem aksjologicznym, tj. zerwanie z uprzywilejowaną pozycją sprawców przestępstw drogowych. W związku z tym w projekcie przewiduje się zaostrzenie kar dla sprawców wykroczeń drogowych oraz wprowadzenie, w określonych przypadkach, przepadku pojazdu mechanicznego.

Projekt zakłada również oddziaływanie innymi środkami niż jedynie karne i proponuje powiązanie wysokości opłat z tytułu OC z liczbą punktów karnych. Z badania postaw i opinii społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadzonych na zlecenie KRBRD w 2018 r. w zakresie priorytetów bezpieczeństwa wynika, że średnio 9% ogółu badanych opowiada się za uzależnieniem wysokości składki OC pojazdów od punktów karnych – jako jednego z ważniejszych działań do podjęcia, aby w krótkim czasie poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce. Standardem działań firm ubezpieczeniowych w takich krajach jak USA, Wielka Brytania czy Irlandia jest włączanie do taryfy ubezpieczeń komunikacyjnych informacji o wykroczeniach popełnianych przez kierowcę. Dzięki temu firmy ubezpieczeniowe mogą lepiej zabezpieczyć się przed ryzykiem związanym z nieprzestrzeganiem przepisów ruchu drogowego oraz odciążyć „bezpiecznych” kierowców, oferując im niższe składki. Proponuje się wprowadzenie rozwiązań prawnych umożliwiających udostępnienie podmiotom ubezpieczeniowym danych z CEPiK i umożliwienie dostosowania taryfikacji do historii i wykroczeń kierowcy oraz otrzymanych przez niego punktów karnych. Dostosowanie wysokości składek do historii wykroczeń kierowcy pozytywnie wpłynie na wysokość składki kierowców, którzy jeżdżą zgodnie z przepisami (pozytywne wzmocnienie). Różnicowanie wysokości ubezpieczenia motywuje finansowo kierowców do bezpiecznej jazdy. Bezpieczna jazda jest premiovana brakiem konieczności poniesienia dodatkowego kosztu umowy ubezpieczenia, a w odróżnieniu od mandatów za umowę ubezpieczenia płaci każdy kierowca, a za mandat płaci tylko ten, który dopuścił się wykroczenia.

II. Projektowane zmiany

Art. 1 i art. 5 projektu (art. 100aa ust. 4 pkt 12 i 12a, art. 100ac ust. 1 pkt 3 i 3a, art. 100ah ust. 1 w pkt 21 lit. c i art. 140ag ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz art. 39b ust. 1 pkt 11g ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym)

W art. 1 proponuje się zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym sprawiające, iż wpływy z kar grzywnien za wykroczenia przeciwko przepisom ruchu drogowego będą przekazywane na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, zwanego dalej „KFD”, z przeznaczeniem na finansowanie zadań inwestycyjnych

związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych oraz budowy lub przebudowy dróg krajowych.

Wykroczenia, za których popełnienie kwoty grzywnien mają być przekazywane na KFD:

- 1) stworzenie zagrożenia w ruchu lądowym, w tym skutkującego lekkim uszkodzeniem ciała lub uszkodzeniem mienia (art. 86 Kodeksu wykroczeń);
- 2) prowadzenie pojazdu mechanicznego (lub innego pojazdu) na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu oraz:
 - nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu,
 - niezatrzymanie pojazdu w celu umożliwienia przejścia przez jezdnię osoby niepełnosprawnej używającej specjalnego znaku lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej,
 - wyprzedzanie pojazdu na przejściu dla pieszych, na którym ruch nie jest kierowany, lub bezpośrednio przed tym przejściem,
 - omijanie pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu, lub
 - naruszanie zakazu jazdy po chodniku lub przejściu dla pieszych (art. 86b § 1 Kodeksu wykroczeń);
- 3) prowadzenie pojazdów w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka (art. 87 Kodeksu wykroczeń);
- 4) tamowanie lub utrudnianie ruchu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu – popełnionego, w związku z niestosowaniem się odpowiednio do art. 25 ust. 1–3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym lub do znaków drogowych regulujących pierwszeństwo przejazdu, do sygnałów świetlnych zakazujących wjazdu za sygnalizator lub poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, przez prowadzącego pojazd mechaniczny, który w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia czynu był już prawomocnie ukarany za wykroczenie drogowe (art. 90 § 2 Kodeksu wykroczeń);
- 5) niestosowanie się do znaku lub sygnału drogowego albo do sygnału lub polecenia osoby uprawnionej do kierowania ruchem lub do kontroli ruchu drogowego –

- popelnionego, w związku z niestosowaniem się odpowiednio do znaków drogowych regulujących pierwszeństwo przejazdu, do sygnałów świetlnych zakazujących wjazdu za sygnalizator lub poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, przez prowadzącego pojazd mechaniczny, który w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia czynu był już prawomocnie ukarany za wykroczenie drogowe (art. 92 § 2a Kodeksu wykroczeń);
- 6) niestosowanie się do sygnału osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego, nakazującego zatrzymanie pojazdu – popełnionego, w związku z niestosowaniem się odpowiednio do znaków drogowych regulujących pierwszeństwo przejazdu, do sygnałów świetlnych zakazujących wjazdu za sygnalizator lub poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, przez prowadzącego pojazd mechaniczny, który w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia czynu był już prawomocnie ukarany za wykroczenie drogowe (art. 92 § 2a Kodeksu wykroczeń);
 - 7) prowadzenie pojazdu mechanicznego i niestosowanie się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, przekraczając je o ponad 30 km/h (art. 92a § 2 Kodeksu wykroczeń);
 - 8) prowadzenie pojazdu mechanicznego i niestosowanie się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, przekraczając je o ponad 30 km/h, przez sprawcę wykroczenia, który w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia czynu był już prawomocnie ukarany za wykroczenie drogowe (art. 92a § 3 Kodeksu wykroczeń);
 - 9) prowadzenie pojazdu mechanicznego i niestosowanie się do zakazu wyprzedzania określonego ustawą lub znakiem drogowym (art. 92b § 1 Kodeksu wykroczeń);
 - 10) prowadzenie pojazdu mechanicznego i niestosowanie się do zakazu wyprzedzania określonego ustawą lub znakiem drogowym przez sprawcę wykroczenia, który w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia czynu był już prawomocnie ukarany za wykroczenie drogowe (art. 92b § 2 Kodeksu wykroczeń);
 - 11) prowadzenie pojazdu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, nie mając do tego uprawnienia (art. 94 § 1 Kodeksu wykroczeń);
 - 12) prowadzenie pojazdu mechanicznego na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, nie mając do tego uprawnienia, przez prowadzącego pojazd

mechaniczny, który w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia czynu był już prawomocnie ukarany za wykroczenie drogowe (art. 94 § 2a Kodeksu wykroczeń);

13) naruszenie przez uczestnika ruchu lub inną osobę znajdującą się na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, a także właściciela lub posiadacza pojazdu zakazu:

- objeżdżania opuszczonych zapór lub półzapór oraz wjeżdżania lub wchodzenia na przejazd kolejowy, jeśli opuszczanie ich zostało rozpoczęte lub podnoszenie ich nie zostało zakończone,
- wjeżdżania na przejazd kolejowy, jeśli po jego drugiej stronie nie ma miejsca do kontynuowania jazdy (art. 97a Kodeksu wykroczeń).

Dodanie art. 39b w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (dalej: „KFD”) ma na celu określenie wpływów do KFD z grzywien za wykroczenia określone niniejszym projektem ustawy. Zmiana ma charakter wynikowy.

Art. 1 pkt 4 i 5 oraz art. 11 pkt 3 projektu (art. 135 ust. 1 pkt 2a i ust. 5 oraz art. 135a ust. 1 pkt 2a i ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz art. 102 ust. 1 pkt 6 i ust. 1b, 1c, 1d, 1da i 1e ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami)

Zaproponowane rozwiązania mają w swoich założeniach przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także konkurencyjności w sektorze przewozów drogowych i wychodzą naprzeciw postulatam zgłaszanym w tym zakresie przez przedstawicieli przewoźników. Nałożenie na kierującego pojazdem obok kary grzywiny także sankcji administracyjnej polegającej na utracie prawa jazdy na okres do 3 miesięcy może w znaczny sposób zmienić obecną sytuację i w realny sposób przyczynić się do zmniejszenia nielegalnych praktyk stosowanych przez kierujących pojazdami w przewozach drogowych, polegających na ingerencji w system tachografów. Odebranie prawa jazdy będzie stanowiło szybką i nieuchronną reakcję na najpoważniejsze naruszenia stwierdzone podczas kontroli drogowych. Działanie to będzie miało walor odstraszający względem uczestników ruchu drogowego, zniechęcający do dokonywania ww. naruszeń, co w konsekwencji wpłynie na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz zapewni przestrzeganie zasad uczciwej konkurencji wśród podmiotów

wykonujących przewozy drogowe. Dotychczasowe rozwiązania prawne nie spełniają bowiem w sposób wystarczający funkcji odstraszałającej od korzystania z niedozwolonych urządzeń zakłócających prawidłowe funkcjonowanie tachografu.

Zgodnie z wynikami badań opublikowanymi na łamach raportu Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu¹⁰⁾ (European Transport Safety Council – ETSC) z 2011 r., poświęconego kwestii przemęczenia kierowców zawodowych i jego wpływu na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmęczenie powoduje u kierowcy spowolnienie czasu reakcji, jak również upośledza zdolność do prowadzenia pojazdu. Ograniczenie zdolności przetwarzania poznawczego w trakcie prowadzenia pojazdu, a także spadek poziomu uwagi nie jest świadomą, dobrze zaplanowaną decyzją, ale półautonomicznym procesem mentalnym, z którego kierowca może sobie w ogóle nie zdawać sprawy albo tylko w niewielkim stopniu. U osoby, która prowadzi pojazd po 17 godzinach bez snu, ryzyko spowodowania wypadku jest analogiczne jak u kierowcy, który prowadzi pojazd po spożyciu alkoholu (stężenie alkoholu we krwi równe 0,5 g/l), czyli jest dwukrotnie wyższe niż normalne ryzyko¹¹⁾. Wg autorów ww. raportu, zmęczenie kierowcy jest istotnym czynnikiem w około 20% wypadków w transporcie drogowym. Badanie przyczyn wypadków z udziałem samochodów ciężarowych (European Truck Accident Causation – ETAC), oparte na 624 kolizjach w bazie danych, wykazało, że chociaż zmęczenie było główną przyczyną jedynie 6% kolizji, to 37% z nich miało skutek śmiertelny. Jeżeli zmęczenie odgrywało rolę w kolizji, w 68% przypadków dotyczyła ona samochodu ciężarowego i innego pojazdu, a w 29% przypadków była to kolizja z udziałem jednego samochodu ciężarowego. Liczby te świadczą o powadze kolizji spowodowanych zmęczeniem, ale nie umniejszają stosunkowo niewielkiego odsetka kolizji (6%), które według badania są spowodowane zmęczeniem¹²⁾.

Dlatego tak istotne jest przestrzeganie przez kierowców zawodowych norm dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku, a także stosowanie tachografów, bowiem umożliwiając monitorowanie aktywności kierowców, służą zapewnieniu przestrzegania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006¹³⁾, w

¹⁰⁾ Zob. https://etsc.eu/wp-content/uploads/Report7_final.pdf.

¹¹⁾ Raport Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu z 2011 r. w sprawie przemęczenia kierowców pojazdów ciężarowych, s. 4.

¹²⁾ Tamże, s. 5.

¹³⁾ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz

konsekwencji przyczyniając się do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków socjalnych kierowców. Zgodnie z załącznikiem IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009¹⁴⁾ określającym najpoważniejsze naruszenia dla celów art. 6 ust. 2 lit. a przedmiotowego rozporządzenia m.in. „brak tachografu lub ogranicznika prędkości lub korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy w urządzeniach rejestrujących lub ograniczniku prędkości, lub fałszowanie wykresów lub danych pobranych z tachografu lub karty kierowcy” zostały uznane za najpoważniejsze naruszenia, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego.

W 2019 r. zgodnie z posiadanymi przez Inspekcję Transportu Drogowego statystykami stwierdzono m.in. 339 przypadków podłączenia do tachografu niedozwolonego urządzenia lub przedmiotu wykonanego lub przeznaczonego do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf lub korzystania z tego urządzenia lub przedmiotu (lp. 6.1.3 załącznika nr 3 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, z późn. zm.)) czy też 357 przypadków posługiwania się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą (lp. 6.3.3 załącznika nr 3 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym).

Z uwagi na częstotliwość stwierdzania w trakcie kontroli przypadków fałszowania rzeczywistej aktywności kierowcy, a także skutki takich działań, proponuje się wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym polegających na nadaniu funkcjonariuszom Policji (tożsame uprawnienia posiadaliby również inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego) uprawnień do zatrzymania prawa jazdy za pokwitowaniem w przypadku ujawnienia na tzw. „gorącym uczynku” fałszowania przez kierującego jego rzeczywistej aktywności. Doprecyzowanie warunku dotyczącego zatrzymania uprawnień do kierowania pojazdem (wyłącznie w wyniku ujawnienia naruszenia na tzw. „gorącym uczynku”) jest konieczne z uwagi na poziom dotkliwości kary dla kierowcy, jak również ze względu na długość okresu aktywności kierowcy podlegającego kontroli drogowej, który zgodnie z art. 36 rozporządzenia (UE)

zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1, z późn. zm.).

¹⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51, z późn. zm.).

165/2014¹⁵⁾ może obejmować dzień kontroli i 28 dni go poprzedzających, a od 31 grudnia 2024 r. nawet 56 dni.

Ponadto w celu zapewnienia równego traktowania kierowców, zgodnie z art. 4 ust. 4 dyrektywy 2006/22/WE¹⁶⁾, projektowane zmiany przepisów będą dotyczyły zarówno kierowców legitymujących się prawem jazdy wydanym w kraju, jak również wydanym przez państwo inne niż Rzeczpospolita Polska. Dodatkowo zmiany te będą uwzględniały przypadki manipulacji stwierdzanych zarówno w tachografach cyfrowych, jak i analogowych. Konsekwencją powyższych propozycji zmian będzie również zmiana art. 102 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212) polegająca na rozszerzeniu kompetencji starosty do wydania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy o sytuację, gdy kierujący pojazdem fałszuje swoją rzeczywistą aktywność w wyniku stwierdzenia przypadków określonych w nowo dodanych przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Art. 2 pkt 1, art. 6 oraz art. 10 projektu (Część I, Księga I, Tytuł IV, Dział IIIa KPC, art. 49a i art. 415 KPK oraz art. 96 ust. 1 pkt 16 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych)

Projekt ma na celu usprawnienie i udrożnienie postępowania w sprawie renty, gdy ofiara przestępstwa poniosła śmierć w wyniku przestępstwa umyślnego, a miała na swoim utrzymaniu osoby, które w efekcie straciły „żywiciela” – często opiekuna ustawowego. Dotychczasowe przepisy nie zapewniały żadnej koordynacji między postępowaniem karnym i cywilnym w sprawie renty po zmarłym, co zmuszało strauumatyzowane i nieporadne osoby do długotrwałego procesu cywilnego.

W projekcie zakłada się ściśle powiązanie postępowania karnego i cywilnego, co ułatwi i usprawni otrzymanie renty po zmarłym. Po pierwsze w KPK wprowadzono obowiązek złożenia przez prokuratora lub organizację społeczną uczestniczącą w postępowaniu (do

¹⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1, z późn. zm.).

¹⁶⁾ Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 35, z późn. zm.).

zamknięcia rozprawy głównej) wniosku do sądu o przesłanie odpisu prawomocnego wyroku do sądu cywilnego wraz z żądaniem wszczęcia postępowania w sprawie renty dla osób, względem których ciążył na pokrzywdzonym obowiązek alimentacyjny, lub innej osoby najbliższej, której pokrzywdzony dobrowolnie i stale dostarczał środków utrzymania. Żądanie to ma zawierać minimum niezbędnych informacji – właściwy sąd cywilny, osobę uprawnioną, wysokość żądanych alimentów oraz sprawcę przestępstwa, który byłby zobowiązany do wypłaty renty. Jeśli osoba uprawniona do renty wniosłaby powództwo o rentę samodzielnie przed złożeniem przez prokuratora lub organizację społeczną wniosku wraz z żądaniem, obowiązek ten dezaktualizuje się. Sąd karny, zgodnie ze znowelizowanym art. 415 KPK, w przypadku gdy złożony został wniosek wraz z żądaniem, w razie skazania lub warunkowego umorzenia postępowania za przestępstwo umyślne, którego następstwem jest śmierć pokrzywdzonego, niezwłocznie, nie później niż w ciągu 48 godzin od momentu ogłoszenia wyroku, zarządza przekazanie odpisu prawomocnego wyroku do sądu cywilnego wraz z żądaniem wszczęcia postępowania o przyznanie renty na rzecz osoby uprawnionej. Na zarządzenie nie przysługuje zażalenie.

Sąd cywilny, otrzymując odpis prawomocnego wyroku karnego wraz z żądaniem, wszczyna postępowanie w nowym, wprowadzonym przez ustawę rodzaju postępowania (art. 477¹⁷ i nast. KPC). Zgodnie z nim są rozstrzygane tylko sprawy o przyznanie renty dla osób, względem których na zmarłym, którego śmierć nastąpiła wskutek przestępstwa umyślnego, ciążył ustawowy obowiązek alimentacyjny lub dla innych osób bliskich, którym pokrzywdzony dobrowolnie i stale dostarczał środków utrzymania. Postępowanie wszczyna się po otrzymaniu prawomocnego odpisu wyroku karnego skazującego (lub warunkowo umarzającego postępowanie) za przestępstwo umyślne, którego następstwem jest śmierć, oraz żądania wszczęcia postępowania, które określa: sąd właściwy osoby uprawnionej do renty, wysokość miesięcznej renty oraz sprawcę przestępstwa, który ma być zobowiązany do wypłaty świadczenia. Jako że w tym postępowaniu nie występuje typowe dla procedury cywilnej pismo procesowe wszczynające postępowanie, jego substytutem jest wpłynięcie odpisu prawomocnego wyroku wraz z żądaniem, co wywołuje skutki, które ustawa wiąże ze złożeniem pozwu. Po wniesieniu powództwa sąd samodzielnie ustala wartość przedmiotu sporu na podstawie miesięcznej kwoty renty oznaczonej w żądaniu (mnożenie razy 12). Czynność tę może wykonywać referendarz sądowy, co usprawni postępowanie. Art. 25 dotyczący sprawdzenia wartości przedmiotu

sporu stosuje się odpowiednio w tym przypadku. Na postanowienie sądu w przedmiocie ustalenia wartości przedmiotu sporu przysługuje zażalenie.

Postępowanie o rentę zawsze toczy się z udziałem prokuratora. Jeśli to organizacja pozarządowa złożyła wniosek w postępowaniu karnym, postępowanie cywilne toczy się z obligatoryjnym jej udziałem. Niezależnie od tego w sprawach o przyznanie renty organizacje pozarządowe w zakresie swoich zadań statutowych, za zgodą osoby uprawnionej do renty wyrażoną na piśmie, mogą przystępować do niej w toczącym się postępowaniu.

Kolejną stroną postępowania, która może wziąć w nim udział, jest osoba uprawniona do otrzymania renty. Może ona skorzystać z uprawnienia, o którym mowa w art. 56 § 1 KPC – w takim przypadku sąd z urzędu ustanawia adwokata lub radcę prawnego, chyba że osoba ta wniesie wniosek przeciwny. Jest ona również zwolniona od kosztów (art. 96 ust. 1 pkt 16 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych).

Właściwy miejscowo do prowadzenia postępowań o rentę w tym trybie jest sąd cywilny miejsca zamieszkania osoby uprawnionej do renty.

Kolejnym *novum* wprowadzanym w niniejszym postępowaniu jest orzekanie przez sąd, w ciągu 14 dni od dnia wszczęcia postępowania na rzecz osoby uprawnionej do renty, zabezpieczenia w formie miesięcznego świadczenia na zapewnienie kosztów utrzymania w wysokości połowy najniższej emerytury lub renty, określonej w ustawie z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 291, z późn. zm.), na posiedzeniu niejawnym. Sąd, orzekając zabezpieczenie, bierze pod uwagę sytuację majątkową uprawnionego i zasady współżycia społecznego. W razie gdy ustalono więcej niż jednego uprawnionego do renty, świadczenie orzeka się na rzecz każdego z nich.

Do postępowania o rentę projekt przenosi również znane instytucje postępowania w sprawach prawnopracowniczych, które zakorzeniły się w praktyce sądowej. Sąd w tym postępowaniu uznaje zawarcie ugody, cofnięcie żądania, sprzeciwu lub środka odwoławczego oraz zrzeczenie się lub ograniczenie roszczenia za niedopuszczalne, gdyby czynność ta naruszała słuszny interes osoby uprawnionej do renty. Biorąc pod uwagę istotność konieczności szybkiego orzeczenia renty, wprowadzono regulację przesądającą, iż przewodniczący i sąd są obowiązani podejmować czynności tak, aby termin posiedzenia, na którym sprawa ma zostać rozpoznana, przypadł nie później niż

miesiąc od dnia zakończenia posiedzenia przygotowawczego, a jeżeli go nie przeprowadzono – nie później niż sześć miesięcy od dnia złożenia odpowiedzi na pozew (żądanie). Jeżeli odpowiedź ta była dotknięta brakami, termin ten biegnie od dnia usunięcia tych braków, a jeżeli odpowiedzi nie złożono – od dnia upływu terminu do jej złożenia.

Art. 2 pkt 2, art. 4 oraz art. 12 projektu (art. 1025 § 1 pkt 2a KPC, art. 21 ust. 1 pkt 3c ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz art. 9a ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. o wspieraniu rodziny i systemie pieczy zastępczej)

Projekt zakłada zmiany systemowe dostosowujące system prawny do nowo wprowadzanej instytucji świadczenia tymczasowego oraz renty do przepisów związanych z egzekucją należności, a także wyłącza te świadczenia z wliczania do podatku dochodowego i uznawania za dochód, jeżeli od dochodu uzależniają prawo do świadczeń lub dodatków. W projekcie nie uwzględniono analogicznych zmian w ustawie z dnia 28 listopada 2003 r. o świadczeniach rodzinnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 111 oraz z 2021 r. poz. 1162), jako że zmiana w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1128, z późn. zm.) powoduje automatyczną zmianę w definicji dochodu zawartej w art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 28 listopada 2003 r. o świadczeniach rodzinnych.

Art. 2 projektu zakłada modyfikację ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 1575, z późn. zm.), dodając rentę i świadczenie tymczasowe do kolejności zaspokojenia wierzytelności wskutek egzekucji majątkowej.

Art. 4 projektu zakłada modyfikację ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, dodając rentę i świadczenie tymczasowe do wyjątków od objęcia podatkiem dochodowym od osób fizycznych.

Art. 12 projektu zakłada modyfikację ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. o wspieraniu rodziny i systemie pieczy zastępczej (Dz. U. z 2020 r. poz. 821, z późn. zm.), wprowadzając zasadę ogólną, iż w sytuacji gdy obowiązujące przepisy uzależniają prawo do świadczeń lub dodatków od dochodu dziecka, do dochodu dziecka nie uwzględnia się renty i świadczenia tymczasowego.

Art. 3 projektu (art. 1, art. 86, art. 86b, art. 87, art. 90, art. 92, art. 92a, art. 92b, art. 94 oraz art. 97a Kodeksu wykroczeń)

W art. 3 pkt 1 nowelizującym ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2021 r. poz. 281, z późn. zm., zwanym dalej „Kodeksem wykroczeń”) proponuje się podwyższenie wysokości górnej granicy zagrożenia karą grzywny z kwoty 5000 zł do kwoty 30 000 zł w przypadku wykroczeń drogowych, co umożliwi efektywną realizację procesu karania kierowców za wykroczenia w trybie wykroczeniowym. Dotychczasowa górna granica zagrożenia karą grzywny jest bowiem ustalona zbyt nisko i przez to nie pełni swojej roli tak prewencyjnej, ochronnej i sprawiedliwościowej. Należy wskazać, iż nie była ona aktualizowana od przeszło dwudziestu lat, co radykalnie obniżyło dolegliwość grzywien w sprawach wykroczeniowych.

Art. 3 pkt 2 zakłada nową treść art. 86 Kodeksu wykroczeń, tj. wykroczenia polegającego na zagrożeniu bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Projekt dodaje do niego skutkowy typ wykroczenia, zakładający, iż w sytuacji, w której wykreowane przez sprawcę wykroczenia zagrożenie skutkuje uszkodzeniem mienia lub spowodowaniem naruszenia czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający nie dłużej niż 7 dni (tzw. „lekki uszczerbek na zdrowiu”), podlega on karze grzywny w wysokości nie mniejszej niż 1500 zł. Stypizowanie spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu lądowym skutkującego lekkim uszczerbkiem na zdrowiu jednoznacznie przecina dyskusje w orzecznictwie dot. zakresu art. 86 Kodeksu wykroczeń i kwalifikacji czynów polegających na spowodowaniu zagrożenia w ruchu drogowym i spowodowaniu lekkich uszkodzeń ciała. Wynika to z faktu nieobjęcia penalizacją w rozdziale XXI Kodeksu karnego wypadku w komunikacji pociągającego za sobą lekkie obrażenia ciała, tj. naruszające czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwające nie dłużej niż 7 dni. W większości przypadków doktryna przyjmuje, że nastąpiła kontrawencjonalizacja wypadku w komunikacji, którego skutki ograniczają się do lekkich obrażeń ciała¹⁷⁾.

¹⁷⁾ R.A. Stefański, *Wypadek drogowy w świetle projektów kodeksu karnego i kodeksu wykroczeń*, Państwo i Prawo 1994, Nr 1, s. 49; R.A. Stefański, *Odpowiedzialność za spowodowanie lekkiego wypadku drogowego*, Prokuratura i Prawo 1998, Nr 11–12, s. 126; W. Radecki, *art. 86 [w:] M. Bojarski, W. Radecki (red.), Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2011, s. 582–585; M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, *Odpowiedzialność za spowodowanie wypadku komunikacyjnego w świetle regulacji nowego kodeksu karnego z 1997*, cz. 1, *Paestra* 1999, Nr 1–2, s. 26; K. Buchała [w:] A. Zoll, *Kodeks karny*, t. II, Kraków 1999, s. 39; K. Szmidt, *Głos w kwestii unormowań przestępstw komunikacyjnych w kodeksie karnym z 1997 r.*, *CzPKiNP* 1999, Nr 1, s. 135–136; M. Świerk, *O kwalifikacji zdarzenia będącego jednocześnie średnim (lub ciężkim) i lekkim wypadkiem komunikacyjnym*, *Paragraf na Drodze* 2001, Nr

Pojawiły się również stanowiska optujące za idealnym zbiegiem art. 157 § 2 i 3 Kodeksu karnego z art. 86 Kodeksu wykroczeń¹⁸⁾. W orzecznictwie Sądu Najwyższego można odnaleźć poparcie dla pierwszego z poglądów. Ze względu na dobro chronione przepisami rozdziału XI Kodeksu wykroczeń do odpowiedzialności osoby kierującej pojazdem nie mają zastosowania przepisy z rozdziału XIX Kodeksu karnego, które chroni inne dobro chronione: „Należy więc stwierdzić, że w obecnym stanie prawnym <<granica>> pomiędzy wykroczeniem a przestępstwem w ruchu drogowym została przesunięta <<wyżej>>, co powoduje, że wykroczenie obejmuje także te zachowania, które będąc naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym spowodowały skutki w postaci lekkich obrażeń ciała oraz wszelkiej szkody w mieniu (w odniesieniu do szkody majątkowej, z wyjątkiem działania żołnierza prowadzącego uzbrojony pojazd mechaniczny). Powyższemu stwierdzeniu nie stoi na przeszkodzie fakt, że art. 86 k.w. zawiera jedynie znamię <<zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym>>, a nie zawiera znamienia <<lekkich obrażeń ciała>>, czy szkody w cudzym mieniu. Nie ulega bowiem wątpliwości, że spowodowanie nieumyślnie wypadku drogowego, a w jego następstwie lekkich obrażeń ciała u innej osoby lub szkody w jej mieniu, w sposób wyraźny wskazuje na to, że zaistniał stan zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wszystkie powyżej przedstawione rozważania prowadzą do wniosku, że nie popełnia przestępstwa określonego w art. 157 § 2 w zw. z § 3 k.k. ten, kto naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym (w tym: drogowym), wodnym lub powietrznym powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała lub rozstrój zdrowia trwające nie dłużej niż siedem dni, natomiast uczestnik ruchu drogowego może odpowiadać na podstawie art. 86 i nast. k.w.”¹⁹⁾. Linia ta jest kontynuowana w orzecznictwie SN: „Wykroczenie z art. 86 § 1 KW obejmuje także te zachowania, które będąc naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym spowodowały skutki w postaci lekkich obrażeń ciała oraz wszelkiej szkody w mieniu”²⁰⁾. Proponowana regulacja sankcjonuje jedynie w sposób wyraźny i formalny obecny stan

9, s. 15–17; R. Pawlik, *Odpowiedzialność sprawcy wypadku komunikacyjnego za spowodowanie tzw. lekkiego uszkodzenia ciała*, Paragraf na Drodze 2003, Nr 2, s. 5–13; J. Raglewski, *Zbieg przepisów penalizujących czyny będące przestępstwami i wykroczeniami*, Przegląd Sądowy 2011, Nr 4, s. 9–10.

¹⁸⁾ A. Marek, *Kodeks karny*, Warszawa 2010, s. 419–420; W. Marcinkowski, *Lekki wypadek w komunikacji w obliczu ustanowienia przepisu art. 178a KK*, Prokurator 2000, Nr 4, s. 38–50; J. Piórkowska-Flieger, art. 177 [w:] T. Bojarski, A. Michalska-Warias, J. Piórkowska-Flieger, M. Szwarczyk (red.), *Kodeks karny*, Warszawa 2006, s. 315.

¹⁹⁾ Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 18 listopada 1998 r., sygn. akt I KZP 16/98.

²⁰⁾ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 grudnia 2000 r., sygn. akt WA 42/00.

rzeczy wykształcony w orzecznictwie i aprobowany w doktrynie. Należy jednak wskazać, że aktualny pozostaje pogląd, iż: „spowodowanie lekkich obrażeń ciała w wyniku niezachowania należytej ostrożności, odpowiedzialność za wykroczenie z art. 86 § 1 KW wchodzi w grę wówczas, gdy jednocześnie zostanie spowodowane zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Jeśli następstwem niezachowania ostrożności są tylko obrażenia ciała, to odpowiedzialność z tego przepisu jest wyłączona”²¹⁾. W omawianym punkcie projektu zakłada się także zaostrenie kary, jeśli w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia wykroczenia sprawca, kierując pojazdem mechanicznym, ponownie popełni inne wykroczenie w ruchu drogowym (określone w art. 86 § 1, 1a lub 2 lub w art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 90 § 1, art. 92 § 1 i 2, art. 92a § 2, art. 92b § 1, art. 93 § 1, art. 94 § 1, art. 98 Kodeksu wykroczeń) – w takim przypadku grzywna będzie wynosić co najmniej 3000 zł. Takie samo zagrożenie, a ponadto kara aresztu lub ograniczenia wolności w myśl projektu będzie grozić za spowodowanie zagrożenia w komunikacji w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka.

W art. 3 pkt 3 proponuje się wprowadzenie nowo projektowanego art. 86b § 1 pkt 1 polegającego na nieustąpieniu pierwszeństwa pieszemu, tj. zmuszeniu pieszego do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku. Pierwszeństwo pieszych w określonych miejscach i sytuacjach wskazuje m.in. art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którym kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na tym przejściu albo na nie wchodzącego i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu albo wchodzącemu na to przejście (z wyjątkiem tramwaju). Punkty 2–5 w § 1 penalizują zachowania polegające na niezatrzymaniu pojazdu w celu umożliwienia przejścia przez jezdnię osoby niepełnosprawnej, używającej specjalnego znaku, lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej; wyprzedzaniu pojazdu na przejściu dla pieszych, na którym ruch nie jest kierowany, lub bezpośrednio przed tym przejściem; omijaniu pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu oraz naruszeniu zakazu jazdy po chodniku lub przejściu dla pieszych. Przepis art. 86b określa minimalną wysokość kary grzywny za nieprawidłowe zachowanie względem pieszego w określonych okolicznościach.

²¹⁾ R.A. Stefański, *art. 17* [w:] R.A. Stefański (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2021, Legalis, uwaga nr 8.

W przypadku popełnienia naruszenia, o którym mowa w § 1, pojazdem mechanicznym, kara grzywny wyniesie nie mniej niż 1500 zł (do 30 tys. zł). Jeśli w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia wykroczenia sprawca, kierując pojazdem mechanicznym, ponownie popełni inne wykroczenie w ruchu drogowym (określone w art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 87 § 1, art. 90 § 1, art. 92 § 1 i 2, art. 92a § 2, art. 92b § 1, art. 93 § 1, art. 94 § 1 lub art. 98 Kodeksu wykroczeń), to kara grzywny wyniesie nie mniej niż 3 tys. zł. Ponadto, w razie spowodowania realnego i konkretnego zagrożenia bezpieczeństwa dla życia i zdrowia pieszego, sąd wobec kierującego pojazdem mechanicznym będzie mógł orzec środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów, o którym mowa w art. 29 Kodeksu wykroczeń. Zgodnie z tym przepisem zakaz prowadzenia pojazdów wymierza się w miesiącach lub latach, na okres od 6 miesięcy do 3 lat. Orzekając zakaz prowadzenia pojazdów, określa się rodzaj pojazdu, którego zakaz dotyczy.

W stosunku do art. 87 Kodeksu wykroczeń, który wprowadza kary grzywny lub aresztu dla prowadzenia pojazdu mechanicznego albo innego niż mechaniczny pod wpływem alkoholu, projekt zakłada możliwość wymierzenia kary do 30 dni aresztu oraz grzywny w wysokości co najmniej 1000 zł w przypadku pojazdu innego niż mechaniczny oraz w wysokości co najmniej 2500 zł w przypadku pojazdu mechanicznego. Zwiększenie minimalnego zagrożenia kary grzywny jest związane z kierunkiem projektu i ma na celu uspołniczenie aksjologiczne i oddanie w zagrożenie karą niezwykle wysoką szkodliwość społeczną wykroczeń drogowych.

Ponadto proponuje się rozszerzenie art. 90 Kodeksu wykroczeń. Dotychczasową treść wykroczenia dotyczącą zachowania polegającego na tamowaniu lub utrudnianiu ruchu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu oznacza się jako § 1 i dodaje § 2 określający karę grzywny nie mniejszą niż 1500 zł (zgodnie z regulacją w nowo projektowanym art. 1 § 1a – do 30 tys. zł), jeśli prawomocnie ukarany sprawca tamowania lub utrudniania ruchu we wskazanych wyżej miejscach w ciągu 2 lat ponownie popełni inne wykroczenie przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji (określone w art. 86 § 1, 1a lub 2 lub art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 90 § 1, art. 92 § 1 i 2, art. 92a § 2, art. 92b § 1, art. 93 § 1, art. 94 § 1 lub art. 98 Kodeksu wykroczeń).

W art. 92 Kodeksu wykroczeń regulującym kwestię odpowiedzialności za niestosowanie się do znaku lub sygnału drogowego albo do sygnału lub polecenia osoby uprawnionej do kierowania ruchem lub do kontroli ruchu drogowego (§ 1) oraz penalizującym celowe

unikanie kontroli drogowej przez niestosowanie się do sygnału osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego, nakazującego zatrzymanie pojazdu (§ 2) dodaje się § 2a, który ustanawia minimalną wysokość kary grzywny (1500 zł), jeśli prawomocnie ukarany sprawca jednego ze wskazanych naruszeń w ciągu ostatnich 2 lat popełni wykroczenie w ruchu drogowym (określone w art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 90 § 1, art. 92 § 1 i 2, art. 92a § 2, art. 92b § 1, art. 93 § 1, art. 94 § 1 lub art. 98 Kodeksu wykroczeń).

W art. 92a Kodeksu wykroczeń dotychczasową treść przepisu penalizującego zachowania polegające na niestosowaniu się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym oznacza się jako § 1 i dodaje § 2 i 3. Pierwszy z nowych przepisów ustanawia minimalną wysokość kary grzywny (1500 zł) wobec sprawcy kierującego pojazdem mechanicznym, który przekracza dopuszczalną prędkość jazdy o ponad 30 km/h, niezależnie od faktu, czy naruszenie zostało stwierdzone w obszarze zabudowanym czy też poza tym obszarem. Jeśli sprawca, będąc prawomocnie ukarany za inne wykroczenie drogowe (określone w art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 90 § 1, art. 92 § 1 i 2, art. 92a § 2, art. 92b § 1, art. 93 § 1, art. 94 § 1 lub art. 98 Kodeksu wykroczeń) w ciągu 2 lat, to zostanie ukarany grzywną nie niższą niż 3000 zł (do 30 tys. zł).

Dodaje się nowy art. 92b. Zgodnie z przepisem określonym w § 1 karze grzywny od 1 tys. zł do 30 tys. zł będzie podlegać osoba kierująca pojazdem mechanicznym, niestosująca się do zakazu wyprzedzania określonego ustawą bądź znakiem drogowym. Przykładem przepisu zakazującego wyprzedzania jest art. 26 ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, który zabrania wyprzedzania pojazdu na przejściu dla pieszych i bezpośrednio przed nim, z wyjątkiem przejścia, na którym ruch jest kierowany. Innymi przykładami są zakazy wyprzedzania: a) na skrzyżowaniu, z wyjątkiem skrzyżowania o ruchu okrężnym lub na którym ruch jest kierowany, b) na przejeździe kolejowym i bezpośrednio przed nim, c) na przejeździe dla rowerzystów i bezpośrednio przed nim (z wyjątkiem przejazdu, na którym ruch jest kierowany), d) pojazdu uprzywilejowanego na obszarze zabudowanym. Przykładami znaków pionowych zakazujących wyprzedzania kierującym określonymi pojazdami są znaki B-25 „zakaz wyprzedzania” oraz B-26 „zakaz wyprzedzania przez samochody ciężarowe”. W myśl § 2 w art. 92b, jeśli sprawca powyższego wykroczenia był już prawomocnie ukarany za wykroczenie drogowe (określone w art. 86 § 1, 1a lub 2 lub

art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 90 § 1, art. 92 § 1 i 2, art. 92a § 2, art. 92b § 1, art. 93 § 1, art. 94 § 1 lub art. 98 Kodeksu wykroczeń) w ciągu ostatnich 2 lat, będzie podlegać karze grzywny nie mniejszej niż 2 tys. zł (do 30 tys. zł).

Zmiana dotycząca art. 94 przewiduje w § 1 karę aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny od 1 tys. zł do 30 tys. zł dla sprawcy zachowania polegającego na prowadzeniu pojazdu na drodze publicznej, strefie zamieszkania i strefie ruchu bez wymaganego uprawnienia. Zgodnie z nowo projektowanym § 2a, jeśli sprawca ww. wykroczenia prowadzący pojazd mechaniczny w ciągu 2 lat był już prawomocnie skazany za wykroczenie drogowe (określone w art. 86 § 1, 1a lub 2 lub art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 90 § 1, art. 92 § 1 i 2, art. 92a § 2, art. 92b § 1, art. 93 § 1, art. 94 § 1 lub art. 98 Kodeksu wykroczeń), to podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny nie niższej niż 2 tys. zł (do 30 tys. zł). Co istotne, ze względu na konstrukcję § 2, który odsyła do § 1 przez sformułowanie „tej samej karze podlega”, ulega modyfikacji zagrożenie za prowadzenie w strefie zamieszkania lub strefie ruchu pojazdu mimo braku dopuszczenia pojazdu do ruchu, co oznacza, że również będzie grozić kara od 1 tys. zł do 30 tys. zł za stypizowane w nim wykroczenie dot. prowadzenia pojazdów bez dopuszczenia pojazdu do ruchu. Wykroczenia te w większości przypadków polegają na nieprzestrzeganiu przepisów art. 71 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, głównie w zakresie poruszania się pojazdem bez ważnych badań technicznych, co bezpośrednio stanowi zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego. Z danych Komendy Głównej Policji wynika, że stan techniczny pojazdów ma również bezpośredni wpływ na przyczyny zdarzeń drogowych, choćby ze względu na braki w ogumieniu czy braki w odpowiednim oświetleniu pojazdów.

Ostatnią zmianą dotyczącą Kodeksu wykroczeń jest dodanie nowego art. 97a ustanawiającego karę grzywny w wysokości od 2 tys. zł do 30 tys. zł za wykroczenie, którego podmiotem jest uczestnik ruchu lub inna osoba znajdująca się na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, a także właściciel lub posiadacz pojazdu. Zachowanie podlegające sankcji polega na naruszeniu zakazu objeżdżania lub omijania opuszczonych zapór lub półzapór oraz wjeżdżania lub wejścia na przejazd kolejowy, jeśli opuszczanie ich zostało rozpoczęte lub podnoszenie ich nie zostało zakończone, oraz wjeżdżania lub wchodzenia na przejazd kolejowy, jeśli po jego drugiej stronie nie ma miejsca do kontynuowania jazdy lub przejścia. Przeciwdziałanie wypadkom na przejazdach kolejowo-drogowych jest jednym z kluczowych obszarów

ochrony życia i zdrowia ludzkiego. Badania Urzędu Transportu Kolejowego (patrz: Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego – 2019 r.) wskazują, że przyczyną większości zdarzeń na przejazdach jest nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez użytkowników pojazdów, którzy nie zatrzymują się przed przejazdem i wjeżdżają na niego mimo sygnałów zabraniających czy objeżdżają zamknięte roгатki. Świadomość wysokości kary, ale również jej nieuchronności w związku z instalowaniem na przejazdach kamer identyfikujących i rejestrujących przypadki naruszania przepisów, w znaczący sposób zwiększy stopień przestrzegania zakazów, o których mowa w nowo projektowanym art. 97a Kodeksu wykroczeń.

Powyższe zmiany Kodeksu wykroczeń łączy się z dwoma zmianami:

- modyfikacją ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2021 r. poz. 547 i 1005, zwany dalej „KPW”). Projekt zakłada dodanie art. 96 § 1a KPW przez zwiększenie kwoty grzywny, którą można nałożyć w postępowaniu mandatowym za wykroczenia drogowe, zwiększając limit do 3500 zł, a w przypadku zbiegu wykroczeń – do 4500 zł,
- modyfikacją wysokości mandatów nakładanych przez właściwe służby określone w rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 marca 2021 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz. U. poz. 556).

Art. 7 projektu (art. 76 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa)

Zmiana art. 76 Ordynacji podatkowej ma na celu umożliwienie zaliczania na poczet niepodatkowych należności budżetowych nadpłat, z których wpływy zasilają fundusze celowe. Rozumienie pojęcia niepodatkowych należności budżetowych na gruncie Ordynacji podatkowej (art. 3 pkt 8) jest węższe niż w ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Zgodnie z art. 3 pkt 8 Ordynacji podatkowej, ilekroć w ustawie jest mowa o niepodatkowych należnościach budżetowych – rozumie się przez to niebędące podatkami i opłatami należności stanowiące dochód budżetu państwa lub budżetu jednostki samorządu terytorialnego, wynikające ze stosunków publicznoprawnych.

Obowiązujący art. 76 § 1 Ordynacji podatkowej przewiduje zaliczanie z urzędu nadpłat wraz z ich oprocentowaniem na poczet zaległości podatkowych wraz z odsetkami za

zwłokę, odsetek za zwłokę od nieuregulowanych w terminie zaliczek na podatek, kosztów upomnienia oraz bieżących zobowiązań podatkowych, a w razie ich braku – zwrot nadpłat z urzędu, chyba że podatnik złoży wniosek o zaliczenie nadpłaty w całości lub w części na poczet przyszłych zobowiązań podatkowych. Przepis ten stosuje się odpowiednio do zwrotu podatku (art. 76b § 1 Ordynacji podatkowej).

W obecnym stanie prawnym nie ma możliwości zaliczania z urzędu nadpłaty i zwrotu podatku na poczet niepodatkowych należności budżetowych w ramach Krajowej Administracji Skarbowej. Dotyczy to w szczególności należności z tytułu grzywien nakładanych w drodze mandatu karnego, których pobór przejął z dniem 1 stycznia 2016 r. – jako organ centralny – Naczelnik Pierwszego Urzędu Skarbowego w Opolu.

W celu usprawnienia procesu poboru należności i zapobieżenia przedawnieniu wskazanych należności, bez konieczności podejmowania działań zmierzających do wystawienia tytułu wykonawczego, proponuje się, aby organ podatkowy, u którego powstała nadpłata, będący organem Krajowej Administracji Skarbowej, mógł zaliczyć nadpłatę na poczet niepodatkowych należności budżetowych, do których wymiaru lub poboru jest właściwy inny organ Krajowej Administracji Skarbowej (projektowany art. 76 § 1a Ordynacji podatkowej). W związku z odesłaniem zawartym w art. 76b Ordynacji podatkowej, obejmującym cały art. 76, wprowadzany przepis § 1a znajdzie odpowiednie zastosowanie do zwrotu podatku. Takie rozwiązanie przyniesie oszczędności rzeczowe, pozwoli na wykorzystanie do innych zadań pracowników obecnie zaangażowanych w wystawianie upomnień i tytułów wykonawczych oraz doprowadzi do odbiurokratyzowania procesu. Proponowane rozwiązanie będzie miało także wpływ na kształtowanie właściwych postaw społecznych, tj. szacunek do państwa i jego instytucji, które wykorzystując dostępne narzędzia prawne, upraszcza pobór zaległości, zwalniając zobowiązanego z uciążliwości postępowania egzekucyjnego.

Art. 8 projektu (art. 96 i art. 98 KPW)

W art. 8 dodającym do art. 96 KPW § 1ad przewiduje się możliwość nakładania grzywien w drodze mandatu karnego w sprawach o wykroczenia drogowe w kwocie wyższej niż określona aktualnie stawka 500 zł. Zgodnie z założeniami projektu w postępowaniu mandatowym o wykroczenia określone w rozdziale XI Kodeksu wykroczeń będzie można nałożyć karę grzywny w wysokości do 5 tys. zł, a w przypadku zbiegu wykroczeń do 6 tys. zł. W przypadku wykroczenia, o którym mowa w art. 96 § 3 Kodeksu

wykroczeń, tj. do wykroczenia polegającego na niewskazaniu, na żądanie uprawnionego organu, komu powierzono pojazd do kierowania lub używania w oznaczonym czasie, projekt przewiduje możliwość nałożenia kary grzywny w postępowaniu mandatowym do kwoty 8000 zł.

Propozycja zmiany art. 98 KPW obejmuje wprowadzenie bonifikaty w wysokości 10% wysokości nałożonej grzywny, w przypadku jej uiszczenia „na drodze” albo w wyznaczonym terminie w przypadku mandatu kredytowanego/zaocznego. Ma to na celu zachęcenie osób ukaranych mandatem do zapłaty grzywny. Wydaje się, że obniżenie wysokości grzywny mogłoby pozytywnie wpłynąć na zwiększenie dobrowolnego jej uiszczenia. Obecnie, przy przekonaniu o braku możliwości egzekwowania przez organy państwa nałożonych grzywien, osoby popełniające naruszenia ruchu drogowego zwlekają z opłaceniem mandatu albo nawet z góry rezygnują z jego opłacenia.

W 2020 r. średnia wysokość pojedynczego mandatu wyniosła ok. 165 zł (najczęściej wymierzany był mandat w wysokości 100 zł – 1 669 284 przypadków na ponad 4 mln mandatów). Przyjmując bonifikatę 10%, otrzymujemy obniżkę mandatu w wysokości ok. 16 zł. Mając na uwadze konieczność podejmowania działań przedwindykacyjnych i windykacyjnych, koszty windykacji wynoszą ok. 16 zł. Na tę kwotę składają się koszty administracyjne (zakup papieru, toneru), koszty przesyłek pocztowych i koszty wynagrodzenia pracownika zajmującego się sprawą.

Przepisy te będą stosowane, tak jak dotychczas, również do mandatów nakładanych za wykroczenia stwierdzone za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących, w tym do wykroczenia określonego w art. 96 § 3 Kodeksu wykroczeń, tj. do wykroczenia polegającego na niewskazaniu, na żądanie uprawnionego organu, komu powierzono pojazd do kierowania lub używania w oznaczonym czasie.

Art. 9 projektu (art. 102, art. 104 i art. 105a ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych)

Dodanie w ramach ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, zwanej dalej „UUO”, przepisów art. 102 ust. 7a–7e ma na celu wprowadzenie podstawy prawnej dla nowych zadań ustawowych Funduszu. Ust. 7a stanowi wskazanie katalogu przetwarzanych danych w celach wymienionych w

kolejnych ustępach. Ust. 7b wprowadza cel na potrzeby opracowania modeli analitycznych, a także analiz i innych opracowań, które będą mogły być publikowane, zgodnie z projektowanym art. 104 ust. 10 UUU. Przetwarzanie w tym zakresie odbywa się na podstawie danych zanonimizowanych. Ust. 7c wprowadza cel na potrzeby jednostkowego udostępniania zakładom ubezpieczeń danych osobowych z Centralnej Ewidencji Kierowców wraz z wynikiem punktowym oceny ryzyka dokonanej przez model aktuarialny opracowany przez Fundusz. Zgodnie z ust. 7d bezpośrednio po zakończeniu tych czynności dane są usuwane lub anonimizowane.

Wprowadzenie art. 104 ust. 1d oraz ust. 10 UUU daje wyraźną podstawę prawną odpowiednio dla dostępu zakładów ubezpieczeniowych do modeli aktuarialnych Funduszu i danych z Centralnej Ewidencji Kierowców za pośrednictwem systemu teleinformatycznego Funduszu oraz dla publikowania wyników analiz Funduszu, które mogą być pożyteczne dla wszystkich uczestników rynku ubezpieczeniowego i podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W celu uniknięcia wątpliwości dodanie art. 105a ust. 3 UUU pozwoli na jednoznaczne określenie trybu przekazywania danych zgromadzonych w Centralnej Ewidencji Kierowców (CEK) do Funduszu.

Art. 11 projektu (art. 92 oraz art. 98 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami)

Zmiany zaproponowane w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami są konsekwencją zmian wprowadzonych do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w zakresie systemu punktów karnych.

Zmiana art. 98 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami ma na celu uniknięcie sytuacji, że osoby, na które nałożono mandat, będą płacić grzywnę tuż przed upływem 2 lat od wpisania do CEK punktów karnych, aby punkty zostały skasowane po 2 latach od naruszenia. Celem jest zmobilizowanie do płatności mandatu od razu „na drodze” albo w terminie przy mandatach kredytowanych albo zaocznych. W przeciwnym przypadku punkty będą kasowane dopiero po upływie 2 lat od dnia zapłaty grzywny, czyli po odpowiednio dłuższym okresie od naruszenia.

System dochodzenia grzywien nałożonych mandatami karnymi powinien zapewnić szybkie i skuteczne doprowadzenie do wykonania kary przez uprawniony do tego organ państwa, a oczekiwane wychowawcze i prewencyjne oddziaływanie takich kar nie może

być ograniczone wyłącznie do osób, które grzywnę uiszczają dobrowolnie. Kierunek zmian w organizacji procesu poboru należności z tytułu grzywien nakładanych w drodze mandatu karnego stanowiących dochód budżetu państwa został zapoczątkowany w 2016 r. Miał na celu zwiększenie liczby ukaranych płacących mandaty w sposób dobrowolny lub przy minimalnym zaangażowaniu wierzyciela.

Z dniem 1 stycznia 2016 r., na mocy przepisu art. 100 § 1 KPW, kompetencje w zakresie poboru należności wynikających z grzywien nakładanych mandatami karnymi stanowiących dochód budżetu państwa przejął właściwy naczelnik urzędu skarbowego. Zgodnie natomiast z rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 13 listopada 2015 r. w sprawie właściwości miejscowej naczelnika urzędu skarbowego uprawnionego do poboru należności wynikających z grzywien nałożonych w drodze mandatu karnego (Dz. U. poz. 1977) do poboru tych należności został wyznaczony Naczelnik Pierwszego Urzędu Skarbowego w Opolu.

Dynamikę liczby i kwot wystawionych mandatów karnych, pobieranych przez Naczelnika I Urzędu Skarbowego w Opolu, prezentuje poniższa tabela.

Liczba mandatów			Kwota mandatów		
I kw. 2019 r.	I kw. 2020 r.	I kw. 2021 r.	I kw. 2019 r.	I kw. 2020 r.	I kw. 2021 r.
944 151	858 099	1 215 812	152 881 643,88 zł	143 936 866,18 zł	174 338 462,05 zł

Natomiast poziom płatności w tym okresie kształtuje się następująco:

I kw. 2019 r.	I kw. 2020 r.	I kw. 2021 r.
110 172 569 zł	155 563 535 zł	127 127 719 zł

Dla wzmocnienia poboru grzywien nałożonych w drodze mandatów karnych oraz wsparcia poprawy ściągalności w tym obszarze proponuje się wprowadzenie ww. mechanizmu polegającego na uzależnieniu usunięcia punktów przypisanych kierowcy za naruszenie przepisów ruchu drogowego od zapłaty grzywny nałożonej w drodze mandatu karnego.

Powyższe rozwiązanie doprowadzi do:

- 1) dobrowolnego regulowania grzywien z uwagi na zagrożenie kumulowania się punktów karnych, a co się z tym wiąże większe zagrożenie utraty uprawnienia do kierowania pojazdami;

- 2) regulowania grzywny przez osoby, co do których egzekucja jest nieskuteczna z uwagi na brak majątku, np. osoby na utrzymaniu rodziców oraz niewykazujące dochodów;
- 3) odciążenia organów administracji publicznej: wierzyciele (brak konieczności podejmowania szeregu kosztownych i czasochłonnych czynności zmierzających do wszczęcia egzekucji administracyjnej) i organów egzekucyjnych (zmniejszenie liczby postępowań egzekucyjnych);
- 4) zwiększenia autorytetu organów administracji publicznej i kształtowania właściwych postaw podmiotów zobowiązanych do wykonania obowiązku uiszczenia grzywny nałożonej w drodze mandatu karnego.

Art. 13 projektu (art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw)

Przepis ma charakter porządkujący. Zgodnie z brzmieniem art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, do dnia wskazanego w komunikacie, który minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza w swoim dzienniku urzędowym oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej, określającego termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzenie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych o naruszeniach, o których mowa w rozdziale 15 ustawy zmienianej w art. 5, podmiot, który ujawnił popełnienie naruszenia, o którym mowa w art. 135 ust. 1 pkt 1a ustawy wymienionej w art. 4, lub wydał prawomocne rozstrzygnięcie za to naruszenie niezwłocznie powiadamia o tym starostę właściwego ze względu na miejsce zamieszkania kierującego pojazdem. Przepis art. 135 ust. 1 pkt 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym przed nowelizacją dokonaną w 2020 r. stanowił o ujawnieniu naruszenia polegającego na kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym. Ustawą z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1517) w art. 1 w pkt 40 nadano nowe brzmienie art. 135 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Nowelizacja ta dokonała zmiany w zakresie oznaczenia jednostek redakcyjnych tego artykułu. Zmiana art. 135 w zakresie ust. 1 polegała jedynie na zmianie pkt 1a na pkt 2, a pkt 2 na pkt 3, bez dokonywania zmian merytorycznych tych przepisów. W efekcie

dokonanej zmiany i przy jednoczesnym braku nowelizacji art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw doszło do sytuacji, w której odesłanie zawarte w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw odsyła do nieistniejącej obecnie jednostki redakcyjnej.

Zaproponowana zmiana przepisu doprowadzi do spójności ze zmienionymi przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym i pozwoli na usunięcie ewentualnych wątpliwości w zakresie możliwości informowania starosty o ujawnionych naruszeniach przez Inspekcję Transportu Drogowego.

Art. 14 projektu (art. 41 ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej)

Celem projektowanych zmian jest umożliwienie wykorzystania danych o punktach karnych – przyznanych kierowcom i o naruszeniach ruchu drogowego, za które je przyznano – w analizie i obliczeniach ryzyka ubezpieczeniowego w ubezpieczeniach z działu II grup 3 i 10, określonych w załączniku do ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej, zwanej dalej „UDUR”.

Według danych publikowanych przez Policję, liczba wypadków komunikacyjnych w ruchu drogowym, a także liczba osób rannych i zabitych w takich wypadkach spadła na przestrzeni lat:

- od poziomu 44,1 tys. wypadków, 35,8 tys. osób rannych, 3,4 tys. osób zabitych w 2012 r.,
- do poziomu 35,5 tys. wypadków, 30,3 tys. osób rannych, 2,9 tys. osób zabitych w 2019 r.,
- w 2020 r. powyższe statystyki spadły znacząco do poziomu 26,5 tys. wypadków, 23,5 tys. osób rannych, 2,5 tys. osób zabitych.

Mimo systematycznej poprawy statystyk, według Komisji Europejskiej, w 2019 r. Polska wraz z Rumunią i Bułgarią miały najgorsze wyniki bezpieczeństwa na drogach wśród krajów Unii Europejskiej. Ponadto, zgodnie z prognozami własnymi Funduszu, zachodzi ryzyko, że statystyki dotyczące Polski znów mogą ulec pogorszeniu.

Wykorzystanie informacji o uprawnieniach kierujących i ich wykroczeniach drogowych do oceny ryzyka ubezpieczeniowego jest również coraz powszechniejszą praktyką w

krajach wysokorozwiniętych. W rosnącej liczbie państw, np. w Wielkiej Brytanii, w Irlandii, we Włoszech i w USA, zakłady ubezpieczeń mają dostęp do informacji o mandatach, punktach karnych i cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami oraz wykorzystują je do taryfikacji przy zawieraniu umów ubezpieczeń komunikacyjnych.

Doświadczenia międzynarodowe wskazują, że za uzasadnione należy uznać rozważenie możliwości wdrożenia podobnych rozwiązań również na polskim rynku ubezpieczeniowym. Wykorzystanie informacji o punktach karnych przyniosłoby wiele korzyści, takich jak urealnienie wysokości składki ubezpieczeniowej przez dokładniejsze powiązanie jej z generowanym przez kierowcę ryzykiem. W efekcie wykorzystanie tego czynnika w kalkulacji składki ubezpieczeniowej mogłoby wspierać również bardziej bezpieczne zachowania kierowców na polskich drogach.

W 2020 r. na koniec okresu liczba aktywnych umów ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych wynosiła 26,1 mln, natomiast liczba aktywnych umów ubezpieczenia AC wynosiła 6,3 mln. Między rokiem 2019 a 2020 liczby te wzrosły odpowiednio o 3,1% oraz 4,4%. Jednocześnie szacuje się, że około 18–20% ubezpieczonych posiadało w ciągu roku poprzedzającego zawarcie umowy punkty karne związane z naruszeniami w ruchu drogowym. Liczby te wskazują na wysoki potencjał wykorzystania adekwatnych danych do zoptymalizowania procesów oceny ryzyka ubezpieczeniowego i taryfikacji.

Oczekiwanym skutkiem będzie systematyczne zmniejszanie się liczby wypadków z ofiarami śmiertelnymi i poważnie rannymi w wyniku, obserwowanej w innych państwach, poprawy zachowań kierowców na drodze po realnym uzależnieniu od kultury jazdy wysokości składek na ubezpieczenia w grupach 3 i 10 działu II załącznika do ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej.

Projektowane rozwiązanie polega na poszerzeniu dostępu Funduszu o szczegółowo określony katalog danych z Centralnej Ewidencji Kierowców:

- 1) rodzaj wykroczeń lub przestępstw stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego, w tym kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu;
- 2) liczbę popełnionych wykroczeń lub przestępstw stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego;

- 3) klasyfikację popełnionych naruszeń przepisów ruchu drogowego jako wykroczenia albo przestępstwa;
- 4) liczbę punktów przypisanych do wykroczeń lub przestępstw stanowiących naruszenie przepisów ruchu drogowego;
- 5) datę popełnionych wykroczeń lub przestępstw stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego.

Tak określony katalog danych będzie podlegać anonimizacji przed dalszym jego przetworzeniem, aby w postaci anonimowej służył do opracowania i stosowania metod i modeli oceny ryzyka ubezpieczeniowego oraz przygotowania opracowań analitycznych. Za pomocą opracowanego przez Fundusz modelu aktuarialnego będzie otrzymywany wynik punktowy, wskazujący na wysokość ryzyka ubezpieczeniowego dla osoby (posiadacza pojazdu mechanicznego) o wskazanych cechach i na udział w tym ryzyku wskazanych wyżej kategorii danych.

W kolejnym kroku Fundusz przekazywałby wnioskowane przez zakład ubezpieczeń dane z Centralnej Ewidencji Kierowców lub opracowany na ich podstawie wynik punktowy, opisujący wkład tych danych w ryzyko ubezpieczeniowe dla konkretnej osoby w celu oceny ryzyka ubezpieczeniowego i weryfikacji danych podanych przez ubezpieczającego, ubezpieczonego lub osobę, na rzecz której ma być zawarta umowa ubezpieczenia, w tym do stosowania taryfy w zależności od okresu bezszkodowego.

Po zakończonej ocenie zakład ubezpieczeń będzie miał obowiązek niezwłocznie usunąć pobrane za pośrednictwem Funduszu dane o punktach karnych dotyczące konkretnej osoby. Obowiązek ten nie będzie dotyczyć wyniku punktowego uzyskanego przez model aktuarialny opracowany przez Fundusz. Podobnie Fundusz, po zakończeniu czynności, dla których przetwarzanie danych osobowych jest niezbędne, poddawałby je anonimizacji i przechowywał w tej formie do celów dalszego opracowania modeli aktuarialnych i opracowań analitycznych.

Biorąc pod uwagę, że przedmiotem prac legislacyjnych jest umożliwienie przetwarzania danych osobowych, należy podkreślić, że planowane zmiany są w pełni zgodne z zasadami wyrażonymi w prawie europejskim i krajowym, w szczególności w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych

osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/4/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych), zwanym dalej „RODO”.

Przetwarzanie odbywałoby się na podstawie przepisów prawa, w sposób rzetelny i przejrzysty, zapewniając podmiotom danych możliwość sprawdzenia prawidłowości i aktualności dotyczących ich danych, jak i wyjaśnienia udziału tych danych w uzyskanym wyniku punktowym opisującym ryzyko ubezpieczeniowe.

Zgodnie z zasadą ograniczenia celu, dane osobowe będą przetwarzane wyłącznie w konkretnych, wyraźnych i prawnie uzasadnionych celach, określonych przepisami prawa, po czym będą podlegać anonimizacji lub usunięciu.

Zgodnie z zasadą minimalizacji danych, Fundusz i zakłady ubezpieczeń uzyskają dostęp wyłącznie do takich danych osobowych, które są adekwatne, stosowne i ograniczone do tego, co niezbędne do precyzyjnego obliczenia ryzyka ubezpieczeniowego.

Przechowywanie przetwarzanych danych przez Fundusz i zakłady ubezpieczeniowe będzie ograniczone maksymalnie do zakończenia czynności, do których dane te są niezbędne.

W końcu przetwarzanie danych i ich udostępnianie z Centralnej Ewidencji Kierowców do Funduszu, a następnie za pośrednictwem infrastruktury Funduszu do zakładów ubezpieczeniowych, będzie odbywać się w sposób zapewniający odpowiednie bezpieczeństwo danych osobowych, w tym ochronę przed niedozwolonym lub niezgodnym z prawem przetwarzaniem oraz przypadkową utratą, zniszczeniem lub uszkodzeniem, za pomocą odpowiednich środków technicznych lub organizacyjnych.

Projektowane przepisy, z uwagi na toczący się projekt „CEPiK 2.0”, zostały przewidziane na dwie perspektywy czasowe. Jedna – docelowa – to perspektywa od wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających obsługę Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców 2.0. Druga perspektywa jest przejściowa i obejmowałaby wyłącznie okres aż do wspomnianego wdrożenia.

Wprowadzenie nowego art. 41 ust. 1¹ UDUR oraz dodanie art. 41 ust. 1b pkt 22 i 23 UDUR ma na celu umożliwienie zakładom ubezpieczeń zgodnego z RODO wykorzystania danych osobowych, klasyfikowanych jako dane wrażliwe, do oceny ryzyka i w związku z tym taryfikacji, wyłącznie w celu przygotowania umowy. Dostęp

do tych danych będzie możliwy wyłącznie za pośrednictwem systemu teleinformatycznego Funduszu.

Zmiana w zakresie art. 41 ust. 1c UDUR oraz dodanie art. 41 ust. 1d UDUR mają na celu rygorystyczne określenie okresu retencji przez zakłady ubezpieczeń danych o naruszeniach w ruchu drogowym i przypisanych im punktach karnych. Przepisy wprowadzają obowiązek prawny usunięcia tych danych niezwłocznie po zakończeniu czynności, do której były one niezbędne.

Art. 15 i art. 16 projektu (art. 16 i art. 16a ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw)

Projekt w art. 15 nowelizującym ustawę z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw zmienia dotychczasowe zasady prowadzenia przez Policję ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego.

W szczególności zwiększeniu ulega z 10 do 15 liczba punktów otrzymywanych za naruszenia przepisów ruchu drogowego oraz wydłuża z roku do 2 lat okres, po którym punkty będą usuwane z ewidencji.

Dotychczas ewidencja ta jest prowadzona na podstawie art. 130 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Przepis ten z dniem 4 czerwca 2018 r. został uchylony na mocy art. 125 pkt 13 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, jednakże – na podstawie art. 16 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957, z późn. zm.) – jest on nadal stosowany, w brzmieniu obowiązującym do dnia 4 czerwca 2018 r., do czasu wdrożenia stosownych rozwiązań technicznych w zakresie funkcjonowania centralnej ewidencji kierowców, co ma zostać ogłoszone komunikatem ministra właściwego do spraw informatyzacji. Z tego też względu wszelkie zmiany w zakresie prowadzenia przez Policję ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego oraz (również stosowanych czasowo) przepisów powiązanych z tą ewidencją, tj. art. 114 ust. 1 pkt 1 lit. b oraz art. 140 ust. 1 pkt 3, 3a i 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wymagają nowych regulacji. Będą one miały, tak jak dotychczas stosowane przepisy, charakter czasowy.

Przepisem, który zapewniłby możliwość stosowania implementowanego rozwiązania w okresie przejściowym, jest projektowany art. 16 projektu. Skompilowane zostały w nim

proponowane zmiany w art. 100ah ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, które byłyby stosowane w okresie docelowym.

Zmiana w zakresie art. 100ah ust. 1 pkt 21 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym ma na celu umożliwienie dostępu zakładom ubezpieczeniowym do danych o naruszeniach w ruchu drogowym i przypisanych im punktach karnych.

Zmiana w zakresie art. 100ah ust. 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zmienia fakultatywność korzystania z systemu teleinformatycznego Funduszu w procesie udostępniania danych zakładom ubezpieczeń na obowiązek prawny, co ma na celu dostosowanie przepisów do wymogów wynikających z RODO.

III. Przepis przejściowy – art. 17–21 projektu

Projektowane przepisy przejściowe mają zapewnić uniknięcie wątpliwości interpretacyjnych oraz uregulowanie postępowań, co do których część z nich będzie mieć zastosowanie.

Zmiany proponowane w art. 17 ust. 2–4 mają na celu całkowite wycofanie z obrotu prawnego regulacji zawartych w art. 114 ust. 1 pkt 1 lit. b oraz w art. 140 ust. 1 pkt 3 i 3a oraz pkt 4 ustawy, a także art. 130 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

W art. 17 ust. 1 i 2 projektu wprowadza się zmodyfikowane regulacje w zakresie prowadzenia przez Policję ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, polegające na zwiększeniu liczby punktów przypisywanych za naruszenie oraz wydłużeniu okresu, po którym punkty będą usuwane z ewidencji. Zrezygnowano przy tym z uwzględniania w ewidencji naruszeń, którym nie przypisano żadnej wartości punktowej. Istotną zmianą jest również zniesienie szkoleń, po odbyciu których liczba punktów otrzymanych przez kierowcę ulegała zmniejszeniu. To będzie wymagało od kierowców większego zdyscyplinowania. Ewidencja będzie uwzględniała także naruszenia przepisów ruchu drogowego popełnione przed dniem wejścia w życie nowych zasad, przy czym do tych naruszeń będą stosowane dotychczasowe wysokości punktów oraz zasady ich usuwania z ewidencji, co zostało zawarte w ust. 3. W ust. 4 zachowano dotychczasową zasadę stosowania przepisów dotyczących naruszeń popełnianych przez kierowców także do motorniczych. Usunięcie z obrotu prawnego dotychczas stosowanego art. 130 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym spowoduje uchylene rozporządzenia Ministra Spraw wewnętrznych i Administracji w

sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego. Niezbędne jest zatem stworzenie podstaw do wydania nowego rozporządzenia w tym zakresie. Uwzględnia to ust. 5.

W art. 18 uwzględniono regulacje, które dotychczas były zawarte w art. 114 ust. 1 pkt 1 lit. b oraz art. 140 ust. 1 pkt 3 i 3a oraz pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, a które ściśle były powiązane z art. 130 tej ustawy. Ujęcie rozwiązań zawartych dotychczas w wymienionych przepisach w tym samym akcie prawnym, w którym reguluje się zasady funkcjonowania ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, pozwala na zachowanie spójności między regulacjami.

Art. 19 jest zmianą wynikową i ma za zadanie uregulować sposoby przekazywania danych niezbędnych do oceny ryzyka ubezpieczeniowego i ustalenia wysokości składek ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Zgodnie z nim do dnia opracowania odpowiednich systemów informatycznych ubezpieczeń zakładom ubezpieczeń udostępnia się informacje o kierowcach naruszających przepisy ruchu drogowego, popełnionych naruszeniach i przypisanych im punktach w przypadku popełnienia określonych naruszeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji (przestępstw, o których mowa w art. 173, art. 174, art. 177, art. 178a, art. 180a lub art. 355 Kodeksu karnego, oraz wykroczeń, o których mowa w art. 86, art. 86b–88, art. 90, art. 92–94, art. 96, art. 97, art. 97a lub art. 98 Kodeksu wykroczeń).

Art. 19 jest normą *stricte* intertemporalną i określa, według których przepisów mają zakończyć się sprawy, dotyczące kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, rozpoczęte, a niezakończone przed wejściem w życie zmodyfikowanych zasad.

Zgodnie z art. 21 projektu do postępowań w sprawie o przestępstwo umyślne, którego następstwem jest śmierć pokrzywdzonego, na którym ciążył obowiązek alimentacyjny lub który dobrowolnie i stale dostarczał środków utrzymania innym osobom najbliższym, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotyczące renty i tymczasowego świadczenia (przepisy KPC, KPK oraz ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych) w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. Choć powyższe odpowiada zasadzie intertemporalnej „pierwszeństwa prawa nowego”, która, co do zasady, jest domyślnym sposobem

interpretacji norm międzyczasowych²²⁾, to biorąc pod uwagę materię regulowaną przez projekt, jest on niezbędny. Równocześnie, aby zapewnić pewność prawa w ust. 2 omawianego artykułu, przewiduje się termin dla prokuratorów, aby złożyli w trwających postępowaniach odpowiedni wniosek umożliwiający skorzystanie z nowych przepisów KPC. W myśl tego ustępu prokurator prowadzący postępowanie o przestępstwo, o którym mowa w ust. 1, wszczęte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy skieruje do właściwego sądu wnioski o przekazanie prawomocnego wyroku właściwemu sądowi cywilnego wraz z żądaniem wszczęcia postępowania w sprawie renty, zgodnie ze znowelizowanym art. 49a § 2 Kodeksu postępowania karnego.

IV. Przepis końcowy – art. 22 projektu

Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 2021 r., z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 3, który wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie danych na zasadach określonych w art. 100aa–100aq ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, o których mowa w art. 13 ustawy zmienianej w art. 15;
- 2) art. 13, który wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia;
- 3) art. 9 i art. 14–18, które wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia;
- 4) art. 1 pkt 1 i 2, które wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji wydanym na podstawie art. 14 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 15.

V. Skutki finansowe projektu

W związku z propozycją, aby wpływy z ww. grzywnien były przekazywane do Krajowego Funduszu Drogowego, projektowana ustawa wpłynie na budżet państwa przez zmniejszenie zakładanych wpływów do budżetu państwa z tytułu przedmiotowych kar. Należy jednak zauważyć, iż dzięki budowie nowych dróg krajowych, jak i przebudowie już istniejących, podwyższeniu parametrów technicznych i eksploatacyjnych dróg

²²⁾ „Milczenie ustawodawcy co do reguły intertemporalnej należy uznać za przejaw jego woli bezpośredniego działania nowego prawa, chyba że przeciw jej zastosowaniu przemawiają ważne racje systemowe lub aksjologiczne” – wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 8 listopada 2006 r., sygn. akt K 30/06.

krajowych i innym działaniom z zakresu infrastruktury drogowej nastąpi poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na polskich drogach. Z kolei ograniczenie na skalę ogólnokrajową ryzykownych, niebezpiecznych czy wręcz agresywnych zachowań w ruchu drogowym spowoduje, że zmniejszy się liczba wypadków z udziałem ofiar śmiertelnych i rannych na polskich drogach. Tym samym proponowane zmiany przyniosą pozytywne skutki społeczne i gospodarcze.

Pewnym dodatkowym kosztem dla Skarbu Państwa będzie zwolnienie od kosztów procesowych osób uprawnionych do renty w procesie cywilnym, niemniej jednak będzie to koszt o niewielkiej skali.

Ponadto projekt spowoduje również wpływy dla budżetu państwa, jako że przewiduje wprowadzenie instytucji przepadku auta na rzecz Skarbu Państwa oraz nawiązkę na rzecz Funduszu Sprawiedliwości.

VI. Ocena wpływu projektu na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców

Projekt nie wpływa na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorców. Projekt nie wymaga przedstawienia organom lub instytucjom Unii Europejskiej, stosownie do § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

VII. Kwestie dodatkowe

Do projektu ustawy jest dołączony projekt aktu wykonawczego, którego wprowadzenia wymaga projekt, tj. projekt rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie dotyczy funkcjonowania samorządu terytorialnego oraz nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Osiągnięcie celu ustawy nie jest możliwe za pomocą innych środków.

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁾</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwo Sprawiedliwości</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w MI Maciej Wąsik – Sekretarz Stanu w MSWIA Marcin Warchoń – Sekretarz Stanu w MS</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Konrad Romik – Dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego MI Mariusz Cichomski – Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego MSWIA Bartosz Jakubowski – Z-ca Dyrektora Departamentu Legislacyjnego Prawa Karnego MS</p>	<p>Data sporządzenia 19 lipca 2021 r.</p> <p>Źródło Expose Premiera</p> <p>Nr w Wykazie prac UA 6</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest jednym z najważniejszych zagadnień społeczno-ekonomicznych w państwie. Bezpieczeństwo w tym obszarze jest określane występującymi obiektywnie realnymi zagrożeniami na drogach oraz czynnikami subiektywnymi, odzwierciedlającymi stan świadomościowy wywołany postrzeganiem tych realnych zjawisk, ocenianych jako negatywne. Europejskie rankingi dotyczące liczby śmiertelnych ofiar wypadków na drogach w przeliczeniu na milion mieszkańców systematycznie lokują Polskę na jednym z ostatnich miejsc. Na przykład w 2020 r. średni w UE wskaźnik liczby zabitych wyniósł 42, natomiast Polska ze wskaźnikiem 65 uplasowała się na czwartym miejscu od końca. Gorsze wyniki miały tylko Bułgaria (67), Łotwa (74) i Rumunia (85). O ile w całej UE liczba ofiar śmiertelnych spadła średnio o 17% w porównaniu z rokiem 2019, to w Polsce spadek ten wyniósł zaledwie 15%. Dane statystyczne wskazują, że od wielu lat nie zmieniała się struktura przyczyn zdarzeń wypadków drogowych. W większości są to rażące błędy kierujących pojazdami (czynnik ludzki odpowiada za ok. 93% wszystkich wypadków śmiertelnych w Polsce) związane z przekraczaniem obowiązujących limitów prędkości i niewłaściwym jej dostosowaniem do warunków jazdy oraz nieprawidłowe zachowania w miejscach przecinania się kierunków ruchu, np. nieustępowanie pierwszeństwa pieszym na przejściu. Jedną z cech, która wyróżnia nasz kraj spośród innych krajów UE, jest wysoki odsetek ofiar wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego, zwłaszcza pieszych. Często ofiarami są dzieci i osoby starsze, ginące w ciągu dnia na nowych lub dopiero co zmodernizowanych drogach ze względu na rażące łamanie przez kierujących pojazdami przepisów Kodeksu drogowego. Wdrożony w 2013 r. Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020, zwany dalej „NPBRD”, nie osiągnął celów końcowych zakładających redukcję ofiar śmiertelnych wypadków do 2000 ofiar śmiertelnych oraz do 6900 osób ciężko rannych w 2020 r. Cel końcowy dotyczący liczby ofiar śmiertelnych był wyższy od zakładanego o 24,5%, a ciężko rannych o 27,6%. Ze średniookresowej ewaluacji NPBRD przeprowadzonej w 2017 r. przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zwaną dalej „KRBRD”, wynika, że jednym z czynników negatywnie wpływających na realizację celów programu był *„brak istotnych zmian w taryfikatorze za wykroczenia w ruchu drogowym”*, choć KRBRD przewidywała realizację tego typu działań w ramach Programów Realizacyjnych do NPBRD.²⁾ Odnosząc się do głównych problemów dotyczących przekraczania prędkości jazdy i odsetka zabitych wśród pieszych, należy wskazać, że pomiary terenowe przeprowadzone w 2018 r. na zlecenie KRBRD wykazały, że w obszarach o dopuszczalnej prędkości 50 km/h, czyli w obszarach zlokalizowanych w miastach i małych miejscowościach, ok. 85% zbadanych kierowców przekracza dozwoloną prędkość, a poza obszarami zabudowanymi o

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego, ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawę z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawę z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego, ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, ustawę z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, ustawę z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, ustawę z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, ustawę z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, ustawę z dnia 9 czerwca 2011 r. o wspieraniu rodziny i systemie pieczy zastępczej, ustawę z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, ustawę z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej oraz ustawę z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

²⁾ Program Realizacyjny 2013, Program Realizacyjnych 2014–2015 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020, <https://www.krbrd.gov.pl/programy-brd/program-realizacyjny-2014-2015/>.

dopuszczalnej prędkości 70 km/h aż 90% zbadanych kierowców przekracza dozwolony limit prędkości.³⁾ Należy uznać, że są to świadome zachowania kierujących pojazdami wynikające m.in. z braku poszanowania przepisów prawa w tym zakresie, którego źródła należy doszukiwać się w niewielkim oddziaływaniu prewencyjnym obowiązujących i nakładanych (orzekanych) kar grzywny za naruszenie tych norm. To powszechne społecznie zjawisko ma odzwierciedlenie na przykład we wskaźnikach ciężkości wypadków kwantyfikowanych liczbą osób zabitych w przeliczeniu na 100 wypadków. W 2020 r. w Polsce wskaźnik ten wyniósł 10,6 (w 23 540 wypadkach zginęło 2491 osób) i uległ on pogorszeniu w porównaniu do 2019 r. (9,6). Dla porównania w Niemczech w 2019 r. wskaźnik ciężkości wypadków wyniósł 1,0 (w 300 143 wypadkach w Niemczech zginęło 3046 osób) Mimo iż za statystykami tysięcy zabitych i rannych na polskich drogach kryją się tragedie rodzinne oraz ogromne koszty leczenia i rehabilitacji osób, które nie wrócą już do pełnosprawności, to z przeprowadzonych badań sondażowych wynika, iż **wypadki drogowe (w tym również zachowania realnie zagrażające życiu i zdrowiu innych uczestników ruchu drogowego) wciąż nie są postrzegane przez ogół obywateli naszego kraju jako ważny problem społeczno-ekonomiczny państwa**. Tylko w 2018 r. straty z tytułu wypadków drogowych i kolizji w Polsce wyniosły 2,7% PKB, w tym koszty wypadków drogowych – 2,1% PKB⁴⁾. Dla porównania warto wskazać, że zgodnie z ustawą z dnia 29 września 2017 r. o zmianie ustawy o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz ustawy – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2018) na finansowanie potrzeb obronnych RP w latach 2021–2023 przeznaczona jest corocznie z budżetu państwa wydatki w kwocie nie mniejszej niż 2,2% PKB. Tym samym w przypadku ograniczenia liczby ofiar na polskich drogach odpowiednie środki finansowe można byłoby przekierować na realizację innych zadań publicznych. Biorąc pod uwagę kwestie dotyczące postrzegania i oceny przez obywateli zagrożeń w ruchu drogowym, badanie opinii publicznej w 2013 r. wskazało, że mimo świadomości ryzyka i zagrożenia, jakie niesie za sobą nadmierna prędkość, akceptujemy fakt łamania ograniczeń. Większość osób zdaje sobie sprawę z istotnego wpływu prędkości jazdy na skutki ewentualnego wypadku. **Panuje jednak dość powszechne przekonanie, że kierowcy w Polsce nie przestrzegają ograniczeń prędkości, a nawet, że przekraczanie prędkości przy dostosowaniu jazdy do warunków na drodze nie jest niczym złym**. Większość Polaków uważa, że przekroczenie prędkości do 10 km/h nie wiąże się z konsekwencjami i mandatem. Dopiero za większe przekroczenia prędkości można zostać ukaranym. Obywatele obawiają się konsekwencji, przede wszystkim, kiedy mijają patrol policji lub kiedy przejeżdżają obok fotoradaru. Mimo to ponad połowa badanych uważa, że i w takich sytuacjach, przekraczając prędkość, uniknie się konsekwencji. Badanie z 2014 r. wskazało, że mniej niż połowa z nas uważa, że po polskich drogach podróżuje się bezpiecznie. Niemniej jednak 60% Polaków jest zdania, że w ciągu ostatnich 10 lat sytuacja ta uległa poprawie. **Zdecydowana większość Polaków (zwłaszcza osoby niebędące kierowcami oraz kobiety) opowiedziało się za zaostrzeniem kar za zachowania niezgodne z przepisami ruchu drogowego**. Jednocześnie badanie pokazało wysoki poziom świadomości istnienia zależności między prędkością samochodu a skutkami wypadku drogowego – 85% Polaków rozumie, że ryzyko wypadku rośnie, a jego konsekwencje mogą być dużo poważniejsze przy przekroczeniu dozwolonej prędkości zaledwie o 10 km/h, nawet przy dobrych warunkach pogodowych. Jednakże wiele opinii sugeruje, że poruszanie się 20 km/h powyżej limitu w obszarze zabudowanym jest powszechnym zachowaniem. Tezę dotyczącą poczucia bezkarności w naruszaniu ograniczenia prędkości 50, 90 i 120 km/h potwierdziły badania przeprowadzone na zlecenie KRBRD, przy czym próg prędkości dający poczucie bezkarności dla największego odsetka respondentów (71%) dotyczył prędkości dopuszczalnej – 120 km/h. **Reasumując, należy stwierdzić, iż relatywnie niski standard bezpieczeństwa ruchu oraz struktura występujących zagrożeń na polskich drogach lokują nasz kraj na końcu europejskiego rankingu**. Poziom i charakter występujących zagrożeń w tym zakresie jest kształtowany przede wszystkim przez świadome i intencjonalne działania uczestników ruchu, w tym zwłaszcza kierujących pojazdami. Badania wskazują, iż istnieje negatywne zjawisko polegające na dość powszechnym naruszaniu podstawowych zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego. Problemem jest przy tym społeczna akceptacja nierespektowania ustanowionych reguł postępowania przez kierujących pojazdami, zwłaszcza w zakresie dopuszczalnych limitów prędkości jazdy. Przeprowadzone w 2018 r. badania postaw i opinii społeczeństwa przez KRBRD wykazały, że społeczeństwo jest gotowe przyjąć szybkie i potrzebne zmiany w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwłaszcza w zakresie ograniczania nadmiernej prędkości i zwiększenia ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego, a szczególnie zaostrzenia kar dla kierujących prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu i innych środków odurzających. Z badania postaw i opinii społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadzonych na zlecenie KRBRD w 2018 r. w zakresie priorytetów bezpieczeństwa wynika, że średnio 25% ogółu badanych opowiada się za wprowadzeniem surowszych kar za przekraczanie dozwolonych prędkości, a średnio 14% ogółu badanych opowiada się za wprowadzeniem surowszych kar za nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego na przejściach dla pieszych – jako jednych z ważniejszych działań do podjęcia, aby w krótkim czasie poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce (1. i 4. miejsce).

Z ww. badania w zakresie surowszych kar wynika, że 36% ogółu badanych zdecydowanie zgadza się z twierdzeniem, że należy stosować surowsze kary za przekraczanie prędkości, a 46% ogółu badanych raczej zgadza się z powyższym twierdzeniem. Łącznie daje to wielkość 82% ogółu badanych, którzy opowiadają się za stosowaniem surowszych kar za

³⁾ Badanie zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wrzesień – grudzień 2018 r. KRBRD 2018 r., <https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/badania-i-analazy-krajowe/>.

⁴⁾ Koszty wypadków i kolizji w Polsce w 2018 r. KRBRD, <https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/badania-kosztow-zdarzen-drogowych/>.

przekraczanie prędkości. Odsetek osób zdecydowanych w sprawie zaostrożenia kar za przekraczanie prędkości zwiększył się w stosunku do danych z 2014 r. (w 2014 r. 33%).

1. Problem osób powodujących wypadki i sprowadzających katastrofy w ruchu lądowym w wyniku użycia alkoholu lub podobnie działającego środka

Potrzeba podjęcia prac legislacyjnych wynika z konieczności przeciwdziałania negatywnemu zjawisku, jakim jest użytkowanie dróg/udziału w ruchu drogowym pod wpływem alkoholu, oraz ograniczenia eskalacji tego zjawiska. Problem ten dotyczy wszystkich uczestników ruchu drogowego, natomiast najczęściej to nietrzeźwi kierowcy są sprawcami wypadków drogowych. Wypadki spowodowane nietrzeźwością uczestników ruchu prowadzą do wielu konsekwencji. Z jednej strony negatywne skutki wypadków przyjmują postać materialną, która jest związana z kosztami leczenia, utratą przychodu ze względu na niezdolność do pracy lub śmiercią jedyne go żywiciela w gospodarstwie domowym. Z drugiej strony negatywne skutki mogą przyjmować postać pozamaterialną, przejawiającą się w uszczerbku na zdrowiu fizycznym lub psychicznym osób poszkodowanych lub uszczerbku na zdrowiu psychicznym członków rodziny osób poszkodowanych. Pandemia COVID-19 spowodowała redukcję częstotliwości wypadków, ale nie miała takiego samego wpływu na liczbę ofiar. Co oznacza, że wypadków w 2020 r. było mniej, ale ofiar wypadków przybyło.

Podobnie jest z wypadkami spowodowanymi przez nietrzeźwych użytkowników dróg. Nastąpiła ogólna redukcja liczby wypadków drogowych z udziałem użytkowników dróg będących pod wpływem alkoholu w latach 2011–2020.

Ogólna liczba wypadków spowodowanych przez użytkowników dróg (kierujący, piesi, pasażerowie) będących pod wpływem alkoholu			
Rok	Ogólna liczba wypadków	Liczba ofiar śmiertelnych	Liczba rannych
2020	2540	327	2723
2019	2717	326	3081

Dane z raportu KRBRD „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2020 r.”

W 2020 r. miało miejsce 2540 (10,8% ogółu wypadków) wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych użytkowników dróg, liczba ta zmalała w porównaniu z 2019 r. o 6,5%. Śmierć w nich poniosło 327 osób (w 2019 r. – 326 osób), a 2723 osoby odniosły obrażenia (w 2019 r. – 3081 osób). Mimo redukcji liczby przypadków liczba ofiar śmiertelnych pozostaje na stałym poziomie.

2. Problem osób kierujących pojazdami w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, również w warunkach orzeczonego zakazu prowadzenia tych pojazdów

Mimo ogólnej redukcji liczba wypadków drogowych z udziałem użytkowników dróg będących pod wpływem alkoholu w latach 2011–2020, w 2020 r. odnotowano wzrost liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców. Z winy kierowców doszło do 1656 wypadków (7,9% ogółu wypadków). Odnotowano 216 ofiar śmiertelnych, co stanowi wzrost w porównaniu z rokiem 2019 (przyrost 12,5% liczby ofiar śmiertelnych). W porównaniu do 2019 r. nastąpił zaś spadek liczby osób rannych o 168 (-8,3%).

Liczba wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców			
Rok	Ogólna liczba wypadków	Liczba ofiar śmiertelnych	Liczba rannych
2020	1656	216	1847
2019	1655	192	2015

Dane z raportu KRBRD „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2020 r.”

W grupie kierujących będących pod działaniem alkoholu największe zagrożenie bezpieczeństwa stanowili kierujący samochodami osobowymi, którzy spowodowali 1075 wypadków (64,9% wypadków spowodowanych przez kierujących pod działaniem alkoholu). W wypadkach zwinionych przez kierujących samochodami osobowymi pod wpływem alkoholu zginęły 163 osoby, tj. 75,5% śmiertelnych ofiar zdarzeń spowodowanych przez kierujących pod wpływem alkoholu, a ranne w tych wypadkach zostały 1262 osoby, tj. 68,3%.

Najwięcej wypadków kierujący będący pod działaniem alkoholu spowodowali na skutek niedostosowania prędkości do warunków ruchu (56,5%), nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu (10,9%), nieprawidłowego wyprzedzania oraz niezachowania bezpiecznej odległości między pojazdami (4,3%).

Analizując strukturę wiekową sprawców kierujących będących pod działaniem alkoholu, najwięcej wypadków powodują osoby z grupy 25–39 (40,6%). Kolejną grupą wiekową sprawców są osoby w wieku 40–59 (31,3%) i w wieku 18–24 (17,3%).

Podsumowując, ogólne tendencje wskazują na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, z jednoczesnym wzrostem wypadków śmiertelnych spowodowanych przez kierowców w stanie nietrzeźwości.

Należy również nadmienić, że dane nie oddają faktycznego poziomu zjawiska jazdy po spożyciu alkoholu. Z danych Komendy Głównej Policji⁵⁾ wynika, że w 2020 r. nastąpił spadek liczby ujawnionych kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu o 12 030. W 2020 r. Policja stwierdziła 98 941 wykroczeń i przestępstw związanych z prowadzeniem pojazdów

⁵⁾ Wypadki drogowe w Polsce w 2020 r., Biuro Ruchu Drogowego, Komenda Główna Policji, Warszawa 2021 r., <https://statystyka.policja.pl/download/20/361900/Wypadkidrogowe2020.pdf> (dostęp: 8.07.2021 r.).

mechanicznych i innych pojazdów w stanie po użyciu alkoholu (lub podobnie działających środków) lub w stanie nietrzeźwości. W tej liczbie ponad 52 988 osób popełniło przestępstwo prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości (zawartość alkoholu we krwi przekraczała 0,5 promila).

Naruszony przepis	2019 r.	2020 r.
Art. 87 § 1 Kodeksu wykroczeń (prowadzenie, w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym)	16 243	11 561
Art. 87 § 2 Kodeksu wykroczeń (prowadzenie, w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, innego pojazdu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu)	6815	5859
Art. 87 § 1a Kodeksu wykroczeń (prowadzenie, w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem podobnie działającego środka, innego pojazdu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu)	29 836	28 533
OGÓLEM	110 971	98 941

Powyższe dane są tym bardziej niepokojące, biorąc pod uwagę fakt, że w 2020 r. – ze względu na trwanie okresu epidemii – liczba kierujących poddanych badaniu na zawartość alkoholu zmniejszyła się z liczby 16 844 530 osób w 2019 r. do liczby 6 699 742 w 2020 r.

3. Wzrost spożycia alkoholu w społeczeństwie

Niepokojące są również dane Polskiej Agencji Rozwiązywania Problemów Alkoholowych⁶⁾ – na przestrzeni lat 1993–2019 dramatycznie wzrosło średnie roczne spożycie napojów alkoholowych na 1 mieszkańca w litrach w przeliczeniu na 100% alkoholu – z 6,52 l do 9,78 l, tj. o 50%.

4. Wysokie koszty społeczne i ekonomiczne zdarzeń drogowych oraz problem zabezpieczenia materialnego osób (w tym małoletnich) będących na utrzymaniu osób, które w wyniku wypadków i katastrof komunikacyjnych poniosły śmierć

Jak wskazuje Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w opracowaniu *Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2018, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej* (Warszawa 2019)⁷⁾, zdarzenia drogowe mogą generować najcięższe straty osobowe takie jak śmierć człowieka czy trwałe kalectwo oraz drobne uszkodzenie pojazdu. Wśród ofiar wypadków drogowych mogą być dzieci i osoby starsze, kobiety i mężczyźni, osoby młode i aktywne zawodowo.

W 2018 r. koszty społeczne wszystkich zdarzeń drogowych w Polsce oszacowano na poziomie 56,6 mld zł, w tym: koszty wypadków drogowych wyniosły 44,9 mld zł, a koszty kolizji drogowych wyniosły 11,7 mld zł. Łącznie w 2018 r. koszty zdarzeń drogowych stanowiły 2,7% polskiego PKB.

Szacowany koszt jednostkowy wypadków i kolizji drogowych w 2018 r. wyniósł:

- koszt jednostkowy ofiary śmiertelnej – 2,4 mln zł,
- koszt jednostkowy ofiary ciężko rannej – 3,3 mln zł,
- koszt jednostkowy ofiary lekko rannej – 48,2 tys. zł.

⁶⁾ Zob. <https://www.parpa.pl/index.php/badania-i-informacje-statystyczne/statystyki> (dostęp: 08.07.2021 r.).

⁷⁾ Opracowanie na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Centrum Badań Bezpieczeństwa Uczestników Transportu przy Uniwersytecie Przyrodniczo-Humanistycznym w Siedlcach, <https://www.krbrd.gov.pl/wp-content/uploads/2020/12/Wycena-kosztow-wypadkow-i-kolizji-drogowych-2018.pdf> (dostęp: 8.07.2021 r.).

W porównaniu do 2015 r., będącego ostatnim rokiem analizy kosztów zdarzeń drogowych w Polsce, w 2018 r. nastąpił wzrost kosztów społecznych generowanych z tytułu zdarzeń drogowych z udziałem strat osobowych o 11%, mimo faktu że w 2018 r. spadła liczba wypadków i ich ofiar oraz wzrosła liczba kolizji.

Wzrosły również straty towarzystw ubezpieczeniowych. Najwięcej strat ponoszą towarzystwa ubezpieczeniowe, dla których wysokość odszkodowań (OC + casco) wzrasta w tempie 4% rocznie. Tylko w 2015 r. firmy ubezpieczeniowe wypłaciły Polakom niemal 11 mld zł brutto z tytułu odszkodowań i świadczeń, w tym z odszkodowań z tytułu wypadków drogowych 1,7 mld zł. Dla 2018 r. wartość wypłaconych przez towarzystwa ubezpieczeniowe odszkodowań osobowych na skutek wypadków drogowych wyniosła 1,79 mld zł, czyli blisko o 5% więcej niż w 2015 r.

5. Niski i nieadekwatny wymiar kar grzywny za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie po spożyciu alkoholu lub podobnie działającego środka.

Wymiar kary	Lata				
	2014	2015	2016	2017	2018
Grzywna samoistna	26 284	22 459	28 339	22 492	23 164
Ograniczenie wolności	6252	5373	10 793	8490	7967
Pozbawienie wolności	32 838	25 937	17 542	13 864	13 027
Kara mieszana (pozbawienie wolności + ograniczenie wolności)		13	250	184	165
25 lat pozbawienia wolności	0	0	0	0	0
Dożywotnie pozbawienie wolności	0	0	0	0	0
Środki karne samoistne	4	1	2	4	7
Ogółem skazani za ww. przestępstwa	65 378	53 783	56 926	45 034	44 330

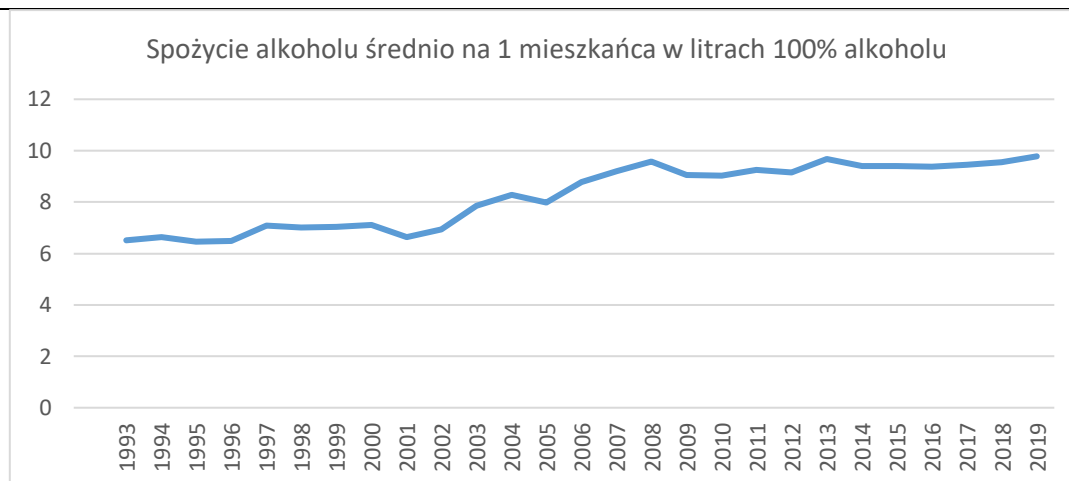
Ze statystyk sądowych Ministerstwa Sprawiedliwości⁸⁾ wynika, że liczba skazań z tytułu prowadzenia pojazdu mechanicznego przez osobę w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a k.k.) uległa systematycznej redukcji w latach 2014–2018, z poziomu 65 378 przypadków do 44 330 przypadków. W 2018 r. odnotowano 23 164 przypadki nałożenia grzywny samoistnej, 7967 przypadków ograniczenia wolności oraz 13 027 przypadków kary pozbawienia wolności. W przypadku pozbawienia wolności najczęstsze są kary w przedziale do 2 lat pozbawienia wolności.

Poniżej statystyki Komendy Głównej Policji w zakresie postępowań wszczętych i postępowań stwierdzonych z art. 178a § 1 i 4:

Prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 i 4)		
Rok	Liczba postępowań wszczętych	Liczba przestępstw stwierdzonych
2020	51 883	53 060
2019	56 683	56 358
2018	52 004	51 655
2017	55 409	55 359
2016	59 603	60 649
2015	66 412	64 579
2014	75 133	74 438
2013	127 634	128 366
2012	138 112	141 951

Wszystkie powyższe argumenty prowadzą do wniosku, że obecny stan prawny, funkcjonujący w ramach dotychczasowej polityki karnej, wymaga dostosowania w celu zapobiegania wyżej opisanym zjawiskom.

⁸⁾ Statystyka sądowa. Prawomocne osądzenie osób dorosłych 2014–2018, Ministerstwo Sprawiedliwości, Warszawa 2020.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Polskiej Agencji Rozwiązywania Problemów Alkoholowych

Niekorzystnie zmienia się także struktura spożycia napojów alkoholowych w procentach w przeliczeniu na 100% alkoholu – w latach 2000–2019 udział spożycia wina i miodów zmniejszył się z 20,20% do 7,60%, udział spożycia piwa nie ulegał istotnym zmianom (54,6% w 2019 r. wobec 51,50% w 2000 r.), wzrósł natomiast udział spożycia wyrobów spirytusowych – z 28,30% w 2000 r. do 37,80% w 2019 r.

Dane Polskiej Agencji Rozwiązywania Problemów Alkoholowych⁹⁾ wskazują również na fakt, że prawdopodobieństwo spowodowania wypadku drogowego zwiększa się kilkunastokrotnie wraz ze wzrostem stężenia alkoholu we krwi kierującego:

od	0,5‰	–	2	razy
od	0,8‰	–	4	razy
od	1,0‰	–	7	razy
od 1,5‰ – aż 36 razy.				

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Kluczową kwestią dla zwiększenia ochrony życia i zdrowia obywateli na polskich drogach jest uspokojenie ruchu i stworzenie warunków dla bezpiecznego przemieszczania się, w tym zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu drogowego. Prędkość jest uniwersalnym czynnikiem zagrożenia, który warunkuje nie tylko szanse na możliwość uniknięcia niebezpiecznego zdarzenia, lecz także jego skutki. Zwiększenie odsetka kierujących pojazdami przestrzegających nie tylko ustalonych ograniczeń prędkości, ale również praw innych uczestników ruchu drogowego oraz obowiązków w miejscach szczególnie niebezpiecznych (np. przejście dla pieszych, skrzyżowanie, przejazd kolejowy albo podczas manewru wyprzedzania), jest kluczowe dla zapewnienia optymalnej ochrony bezpieczeństwa ruchu drogowego. Istnieje zatem potrzeba wprowadzenia silnych i adekwatnych do zagrożenia w ruchu drogowym rozwiązań sankcyjnych, które będą zachęcać do przestrzegania porządku prawnego, a zwłaszcza unikania wszelkiego działania, które mogłoby spowodować realne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu na drogach albo ruch ten utrudniać, co w konsekwencji przełoży się na spadek liczby wypadków i ich ofiar. Konieczne jest zatem wprowadzenie skutecznych narzędzi odstraszących, czyli zniechęcających do popełniania najbardziej niebezpiecznych naruszeń drogowych. Rekomenduje się przede wszystkim urealnienie zagrożenia ustawowego w przypadku niektórych wykroczeń w ruchu drogowym, w tym możliwości nakładania surowszych kar grzywny na kierujących ponownie popełniających określone naruszenia (progresja). Zakłada się także wprowadzenie innych rozwiązań administracyjnych, które będą stanowić dopełnienie rekomendacji głównej. Oczekiwany efekt jest uzyskanie zmiany zachowań kierujących pojazdami, w celu podporządkowania się nie tylko ograniczeniom prawnym, ale również zasadom wynikającym z istoty bezpieczeństwa ruchu drogowego. **Środki zmierzające do osiągnięcia celu dotyczącego zwiększenia poziomu ochrony życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego polegają na istotnym i kompleksowym wzmocnieniu oddziaływania prewencyjnego względem kierujących pojazdami, zwłaszcza pojazdami mechanicznymi, przez m.in.:** 1) możliwość nakładania przez organy kontroli ruchu drogowego i orzekania przez sądy wyższych kar pieniężnych za szczególnie niebezpieczne wykroczenia, 2) zmianę systemu dotyczącego punktów tzw. „karnych”, 3) ułatwienie możliwości otrzymania renty dla bliskich ofiar wypadków drogowych, 4) uzależnienie wysokości składki ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych od liczby punktów karnych, 5) penalizację manipulacji i ingerencji w tachografy cyfrowe w przewozach drogowych.

Ad 1. Określona ustawowo górna granica mandatu karnego 500 zł za wykroczenia w ruchu drogowym nie była zmieniana od lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku

W 1995 r. kwota mandatu w wysokości 500 zł stanowiła ponad 71% przeciętnego wynagrodzenia, natomiast w 2020 r. już tylko 9,7%. Wynika to z faktu, że w 1995 r. przeciętne wynagrodzenie za pracę wynosiło 702 złote, natomiast w 2020 r. – 5167 zł. Biorąc pod uwagę stopień wzrostu przeciętnego wynagrodzenia za pracę na przestrzeni lat, to obecnie górna wysokość mandatu karnego powinna wynosić adekwatnie ok. 3600 zł. Należy uznać, że obecna górna wysokość kwoty

⁹⁾ Zob. <https://www.parpa.pl/index.php/zagrozenia-zycia-publicznego/nietrzezwosc-kierowcow> (dostęp: 8.07.2021 r.).

mandatu karnego, jaki organy kontroli ruchu drogowego mogą nakładać na sprawców najpoważniejszych wykroczeń, uległa deprecjacji, przez co przestała spełniać funkcję prewencyjną i odstraszającą. Należy ponadto podkreślić, że w Polsce stawki mandatów karnych są jednymi z najniższych w porównaniu do innych krajów europejskich. Wysokość mandatów karnych wymaga zatem urealnienia. Nowelizacja ustawy – Kodeks wykroczeń obejmuje istotne podwyższenie dolnej granicy wymiaru kar grzywny za zachowania, które zostały uznane za najbardziej niebezpieczne. Polegają one w szczególności na naruszaniu praw osób pieszych, niestosowaniu się do dyrektyw wynikających ze znaków drogowych określających pierwszeństwo przejazdu, ignorowaniu obowiązków wynikających z sygnałów świetlnych oraz poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, naruszaniu dopuszczalnych prędkości jazdy, w tym również w przypadku zaistnienia skutku w postaci utrudniania i tamowania ruchu drogowego. Penalizacja niebezpiecznych zachowań obejmuje również przejazdy kolejowe. Mechanizm interwencyjny dotyczy także sprawców wykroczeń, którzy zostali uprzednio ukarani za podobne naruszenia. Oczekiwany skutkiem wprowadzanych zmian jest zapewnienie odpowiednio silnego oddziaływania prewencyjnego względem sprawców i ich uświadomienie o nieopłacalności naruszania przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym, stanowiących zbiór najważniejszych zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego. Potencjalna dolegliwość ekonomiczna wynikająca z określonej kwotowo kary grzywny będzie się przejawiać poważnym zagrożeniem uszczuplenia majątku kierującego pojazdem za negatywną i niepożądaną jego podstawę w odniesieniu do praw i swobód innych uczestników ruchu drogowego, a zarazem zapewni brak potrzeby stosowania poważniejszych rozwiązań prawnych i nie będzie stygmatyzować w nadmiernym stopniu. Mechanizmem umożliwiającym praktyczne stosowanie wskazanych wyżej założeń jest nowelizacja ustawy – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, która przewiduje możliwość nakładania grzywien w drodze mandatu karnego w kwocie wyższej niż określona aktualnie stawka 500 zł. – w postępowaniu mandatowym grzywny w wysokości do 5 tys. zł, a w przypadku zbiegu wykroczeń do 6 tys. zł. Co więcej, w przypadku wykroczenia z art. 96 § 3 Kodeksu wykroczeń, tj. niewskazania osoby, której powierzono pojazd w oznaczonym czasie, będzie grozić mandat karny do wysokości 8 tys. zł. Ponadto mandat karny w wysokości do 5 tys. zł (minimalna kwota mandatu będzie wynosić 1,5 tys. zł) będzie mógł być nałożony na prowadzącego pojazd mechaniczny, który przekroczył dopuszczalną prędkość jazdy o ponad 30 km/h, natomiast w przypadku recydywy grzywna mandatu zostanie ukształtowana od 3 tys. zł (progresja). Uwzględniając określone w przepisach Kodeksu wykroczeń dolne granice wymiaru kary grzywny, mandatem w wysokości do 3 tys. zł może zostać ukarany sprawca następujących naruszeń:

- 1) stworzenie zagrożenia w ruchu lądowym, w tym skutkującego lekkim uszkodzeniem ciała lub uszkodzeniem mienia (art. 86 Kodeksu wykroczeń);
- 2) prowadzenie pojazdu mechanicznego (lub innego pojazdu) na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu oraz:
 - nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu,
 - niezatrzymanie pojazdu w celu umożliwienia przejścia przez jezdnię osoby niepełnosprawnej używającej specjalnego znaku lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej,
 - wyprzedzanie pojazdu na przejściu dla pieszych, na którym ruch nie jest kierowany, lub bezpośrednio przed tym przejściem,
 - omijanie pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu, lub
 - naruszanie zakazu jazdy po chodniku lub przejściu dla pieszych (art. 86b § 1 Kodeksu wykroczeń);
- 3) prowadzenie pojazdów w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka (art. 87 Kodeksu wykroczeń);
- 4) tamowanie lub utrudnianie ruchu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu – popełnionego, w związku z niestosowaniem się odpowiednio do art. 25 ust. 1–3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym lub do znaków drogowych regulujących pierwszeństwo przejazdu, do sygnałów świetlnych zakazujących wjazdu za sygnalizator lub do poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, przez prowadzącego pojazd mechaniczny, który w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia czynu był już prawomocnie ukarany za wykroczenie drogowe (art. 90 § 2 Kodeksu wykroczeń);
- 5) niestosowanie się do znaku lub sygnału drogowego albo do sygnału lub polecenia osoby uprawnionej do kierowania ruchem lub do kontroli ruchu drogowego – popełnionego, w związku z niestosowaniem się odpowiednio do znaków drogowych regulujących pierwszeństwo przejazdu, do sygnałów świetlnych zakazujących wjazdu za sygnalizator lub poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, przez prowadzącego pojazd mechaniczny, który w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia czynu był już prawomocnie ukarany za wykroczenie drogowe (art. 92 § 2a Kodeksu wykroczeń);
- 6) niestosowanie się do sygnału osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego, nakazującego zatrzymanie pojazdu – popełnionego, w związku z niestosowaniem się odpowiednio do znaków drogowych regulujących pierwszeństwo przejazdu, do sygnałów świetlnych zakazujących wjazdu za sygnalizator lub poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, przez prowadzącego pojazd mechaniczny, który w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia czynu był już prawomocnie ukarany za wykroczenie drogowe (art. 92 § 2a Kodeksu wykroczeń);
- 7) prowadzenie pojazdu mechanicznego i niestosowanie się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, przekraczając je o ponad 30 km/h (art. 92a §2 Kodeksu wykroczeń);

- 8) prowadzenie pojazdu mechanicznego i niestosowanie się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, przekraczając je o ponad 30 km/h, przez sprawcę wykroczenia, który w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia czynu był już prawomocnie ukarany za wykroczenie drogowe (art. 92a § 3 Kodeksu wykroczeń);
- 9) prowadzenie pojazdu mechanicznego i niestosowanie się do zakazu wyprzedzania określonego ustawą lub znakiem drogowym (art. 92b § 1 Kodeksu wykroczeń);
- 10) prowadzenie pojazdu mechanicznego i niestosowanie się do zakazu wyprzedzania określonego ustawą lub znakiem drogowym przez sprawcę wykroczenia, który w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia czynu był już prawomocnie ukarany za wykroczenie drogowe (art. 92b § 2 Kodeksu wykroczeń);
- 11) prowadzenie pojazdu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, nie mając do tego uprawnienia (art. 94 § 1 Kodeksu wykroczeń);
- 12) prowadzenie pojazdu mechanicznego na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, nie mając do tego uprawnienia, przez prowadzącego pojazd mechaniczny, który w ciągu 2 lat przed dniem popełnienia czynu był już prawomocnie ukarany za wykroczenie drogowe (art. 94 § 2a Kodeksu wykroczeń);
- 13) naruszenie przez uczestnika ruchu lub inną osobę znajdującą się na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, a także właściciela lub posiadacza pojazdu zakazu:
 - objeżdżania opuszczonych zapór lub półzapór oraz wjeżdżania na przejazd kolejowy, jeśli opuszczanie ich zostało rozpoczęte lub podnoszenie ich nie zostało zakończone,
 - wjeżdżania na przejazd kolejowy, jeśli po jego drugiej stronie nie ma miejsca do kontynuowania jazdy (art. 97a Kodeksu wykroczeń).

Środki pochodzące z kwot grzywnien za wykroczenia drogowe regulowane niniejszym projektem (głównie determinujące ryzyko zaistnienia zdarzeń drogowych ze skutkiem śmiertelnym lub ofiarami rannymi) *de facto* „pozostaną w systemie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego” i „wrócą” w postaci dodatkowych możliwości finansowania działań inwestycyjnych/inżynierskich w zakresie tworzenia bezpiecznych dróg dla uczestników ruchu drogowego lub eliminacji niebezpiecznych odcinków dróg na sieci dróg krajowych. W związku z propozycją, aby wpływy z ww. grzywnien były przekazywane do Krajowego Funduszu Drogowego, projektowana ustawa wpłynie na budżet państwa przez zmniejszenie zakładanych wpływów do budżetu państwa z tytułu przedmiotowych kar. Należy jednak zauważyć, iż zarówno dzięki budowie nowych dróg krajowych, jak i przebudowie już istniejących, podwyższeniu parametrów technicznych i eksploatacyjnych dróg krajowych oraz innym działaniom z zakresu infrastruktury drogowej nastąpi poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na polskich drogach. Z kolei ograniczenie na skalę ogólnokrajową ryzykownych, niebezpiecznych czy wręcz agresywnych zachowań w ruchu drogowym spowoduje, że zmniejszy się liczba wypadków z udziałem ofiar śmiertelnych i rannych na polskich drogach. Tym samym proponowane zmiany przyniosą pozytywne skutki społeczne i gospodarcze.

Ad 2. Zmiana systemu dotyczącego punktów tzw. „karnych”

Prowadzona ewidencja kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego służy m.in. samodoskonaleniu i samokontroli kierujących pojazdami. Wynika to z faktu, że zebranie określonej liczby punktów pociąga za sobą adekwatne konsekwencje łącznie z wyeliminowaniem z możliwości uczestniczenia w ruchu w roli prowadzącego pojazd. Proponuje się wzmocnienie roli, jaką obecnie odgrywa system punktowy w ochronie bezpieczeństwa i porządku ruchu na polskich drogach, co przełoży się na zmniejszenie liczby wypadków i kolizji drogowych, biorąc pod uwagę założenie, że im częściej kierowcy popełniają naruszenia, tym stwarzają wyższe ryzyko dla utraty życia i zdrowia innych użytkowników drogi. Projekt zmienia dotychczasowe zasady prowadzenia przez Policję ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego. W szczególności zwiększeniu ulega z 10 do 15 liczba punktów otrzymywanych za naruszenia przepisów ruchu drogowego oraz wydłuża z roku do 2 lat okres, po którym punkty są usuwane z ewidencji. Ewidencja będzie uwzględniała także naruszenia przepisów ruchu drogowego popełnione przed dniem wejścia w życie nowych zasad, przy czym do tych naruszeń będą stosowane dotychczasowe wysokości punktów oraz zasady ich usuwania z ewidencji. Zachowano dotychczasową zasadę stosowania przepisów dotyczących naruszeń popełnianych przez kierowców także do motorniczych. Niezbędne jest zatem stworzenie podstaw do wydania nowego rozporządzenia w tym zakresie. Oszacowano, iż dostosowanie systemu informatycznego Policji do realizacji wskazanych wyżej zadań wyniesie ok. 53 tys. zł, a czas realizacji prac programistycznych ok. 4–5 tygodni.

Ad 3. Usprawnienie możliwości otrzymania renty za zmarłego

Projekt ma na celu usprawnienie i udrożnienie postępowania w sprawie renty, gdy ofiara przestępstwa poniosła śmierć w wyniku przestępstwa umyślnego, a miała na swoim utrzymaniu osoby, które w efekcie straciły „żywiciela” – często opiekuna ustawowego. Dotychczasowe przepisy nie zapewniały żadnej koordynacji między postępowaniem karnym a cywilnym w sprawie renty po zmarłym, co zmuszało traumatyzowane i nieporadne osoby do długotrwałego procesu cywilnego.

W projekcie zakłada się ścisłe powiązanie postępowania karnego i postępowania cywilnego, co ułatwi i usprawni otrzymanie renty po zmarłym. Po pierwsze w Kodeksie postępowania karnego, zwanym dalej „KPK”, wprowadzono obowiązek złożenia przez prokuratora lub organizację społeczną uczestniczącą w postępowaniu (do zamknięcia rozprawy głównej) wniosku do sądu o przesłanie odpisu prawomocnego wyroku do sądu cywilnego wraz z żądaniem wszczęcia postępowania w sprawie renty dla osób, względem których ciążył na pokrzywdzonym obowiązek alimentacyjny, lub dla innej osoby najbliższej, której pokrzywdzony dobrowolnie i stale dostarczał środków utrzymania. Żądanie to ma zawierać minimum niezbędnych informacji – właściwy sąd cywilny, osobę uprawnioną, wysokość żądanych alimentów oraz sprawcę przestępstwa, który byłby zobowiązany do wypłaty renty. Jeśli osoba uprawniona do renty wniosłaby powództwo o rentę samodzielnie przed złożeniem

przez prokuratora lub organizację wniosku wraz z żądaniem, obowiązek ten dezaktualizuje się. Sąd karny, zgodnie ze znowelizowanym art. 415 KPK, w przypadku gdy złożony został wniosek wraz z żądaniem, w razie skazania lub warunkowego umorzenia postępowania za przestępstwo umyślne, którego następstwem jest śmierć pokrzywdzonego, niezwłocznie, nie później niż w ciągu 48 godzin od momentu ogłoszenia wyroku, zarządza przekazanie odpisu prawomocnego wyroku do sądu cywilnego wraz z żądaniem wszczęcia postępowania o przyznanie renty na rzecz osoby uprawnionej. Na zarządzenie nie przysługuje zażalenie.

Ad 4. Uzależnienie wysokości składki odpowiedzialności cywilnej pojazdów mechanicznych od liczby punktów karnych

Proponuje się wprowadzenie rozwiązań prawnych umożliwiających udostępnienie podmiotom ubezpieczeniowym danych z CEPiK oraz umożliwienie dostosowania taryfikacji do historii i wykroczeń kierowcy, a także otrzymanych przez niego punktów karnych. Dostosowanie wysokości składek do historii wykroczeń kierowcy pozytywnie wpłynie na wysokość składki kierowców, którzy jeżdżą zgodnie z przepisami (pozytywne wzmocnienie). Różnicowanie wysokości ubezpieczenia motywuje finansowo kierowców do bezpiecznej jazdy. Bezpieczna jazda jest premiowana brakiem konieczności poniesienia dodatkowego kosztu umowy ubezpieczenia, a w odróżnieniu od mandatów za umowę ubezpieczenia płaci każdy kierowca, a za mandat tylko ten, który dopuścił się wykroczenia.

Ad 5. Zaproponowanie mechanizmów sankcyjnych w zakresie penalizowania wykroczeń dot. przypadku ujawnienia czynu manipulacji i ingerencji w tachografy cyfrowe w przewozach drogowych

Dodatkowo ustawa przewiduje wprowadzenie rozwiązania mającego na celu poprawienie bezpieczeństwa w zakresie transportu ciężkiego i przewozów drogowych. Nałożenie na kierującego pojazdem obok kary grzywny także sankcji administracyjnej, polegającej na utracie prawa jazdy na okres do 3 miesięcy, może w znaczny sposób zmienić obecną sytuację i w realny sposób przyczynić się do zmniejszenia nielegalnych praktyk stosowanych przez kierujących pojazdami w przewozach drogowych, polegających **na ingerencji w system tachografów**. Odebranie prawa jazdy będzie stanowiło szybką i nieuchronną reakcję na najpoważniejsze naruszenia stwierdzone podczas kontroli drogowych. Działanie to będzie miało walor odstraszący względem uczestników ruchu drogowego, zniechęcający do dokonywania ww. naruszeń, co w konsekwencji wpłynie na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz zapewni przestrzeganie zasad uczciwej konkurencji wśród podmiotów wykonujących przewozy drogowe. Dotychczasowe rozwiązania prawne nie spełniają bowiem w sposób wystarczający funkcji odstraszącej od korzystania z niedozwolonych urządzeń zakłócających prawidłowe funkcjonowanie tachografu.

Zgodnie z wynikami badań opublikowanymi na łamach raportu Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (European Transport Safety Council – ETSC) z 2011 r., poświęconego **kwestii przemęczenia kierowców zawodowych** i jego wpływu na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmęczenie powoduje u kierowcy spowolnienie czasu reakcji, jak również upośledza zdolność do prowadzenia pojazdu. Ograniczenie zdolności przetwarzania poznawczego w trakcie prowadzenia pojazdu, a także spadek poziomu uwagi nie jest świadomą, dobrze zaplanowaną decyzją, ale półautonomicznym procesem mentalnym, z którego kierowca może sobie w ogóle nie zdawać sprawy albo zdawać tylko w niewielkim stopniu. U osoby, która prowadzi pojazd po 17 godzinach bez snu, ryzyko spowodowania wypadku jest analogiczne jak u kierowcy, który prowadzi pojazd po spożyciu alkoholu (stężenie alkoholu we krwi równe 0,5 g/l), czyli jest dwukrotnie wyższe niż normalne ryzyko). Wg autorów ww. raportu, zmęczenie kierowcy jest istotnym czynnikiem w ok. 20% wypadków w transporcie drogowym. Badanie przyczyn wypadków z udziałem samochodów ciężarowych (European Truck Accident Causation – ETAC), oparte na 624 kolizjach w bazie danych, wykazało, że chociaż zmęczenie było główną przyczyną jedynie 6% kolizji, to 37% z nich miało skutek śmiertelny. Jeżeli zmęczenie odgrywało rolę w kolizji, w 68% przypadków dotyczyła ona samochodu ciężarowego i innego pojazdu, a w 29% przypadków była to kolizja z udziałem jednego samochodu ciężarowego. Liczby te świadczą o powadze kolizji spowodowanych zmęczeniem, ale nie umniejszają stosunkowo niewielkiego odsetka kolizji (6%), które według badania są spowodowane zmęczeniem.

Dlatego tak istotne jest przestrzeganie przez kierowców zawodowych norm dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku, a także stosowanie tachografów, bowiem umożliwiając monitorowanie aktywności kierowców, służą zapewnieniu przestrzegania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006, w konsekwencji przyczyniając się do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków socjalnych kierowców. Zgodnie z załącznikiem IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, określającym najpoważniejsze naruszenia dla celów art. 6 ust. 2 lit. a przedmiotowego rozporządzenia m.in. „brak tachografu lub ogranicznika prędkości lub korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy w urządzeniach rejestrujących lub ograniczniku prędkości, lub fałszowanie wykresów lub danych pobranych z tachografu lub karty kierowcy” zostały uznane za najpoważniejsze naruszenia, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego.

W 2019 r. zgodnie z posiadanymi przez Inspekcję Transportu Drogowego statystykami stwierdzono m.in.

- 20 182 naruszeń z załącznika nr 1 lp. 7 (naruszenie przepisów o używaniu tachografów, wykresówek lub kart kierowców) do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, z późn. zm.) nakładanych na kierującego pojazdem,

w tym:

- lp. 7.1. Nierejestrowanie za pomocą tachografu na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy lub przebytej drogi – 762 naruszenia;
- lp. 7.2. Posiadanie przez kierowcę co najmniej dwóch własnych, ważnych kart kierowcy lub posługiwanie się nimi – 9 naruszeń;

- lp. 7.17. Używanie cudzej karty kierowcy – 311 naruszeń;
- lp. 7.5. Wykonywanie przez kierowcę przewozu drogowego bez ważnej karty kierowcy lub z kartą uszkodzoną po upływie okresu dopuszczalnego w art. 29 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 – 21 naruszeń;
- lp. 7.6. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, który został odłączony – 13 naruszeń;
- lp. 7.10. Okazanie podczas kontroli brudnej lub uszkodzonej wykresówki lub karty kierowcy, z nieczytelnymi danymi – za kartę lub każdą wykresówkę – 17 naruszeń;
- lp. 7.16. Niewłaściwa obsługa lub odłączenie homologowanego i sprawnego technicznie tachografu, skutkujące nierejestrowaniem na wykresówce lub karcie kierowcy aktywności kierowcy, prędkości pojazdu lub przebytej drogi – 86 naruszeń;
- lp. 20. Wykonywanie przewozu drogowego w załodze kilkuosobowej z włożeniem wykresówki lub karty kierowcy lub wykresówek lub kart kierowcy w nieodpowiednie czytniki tachografu – 24 naruszenia;
- 16 987 naruszeń z załącznika nr 3 lp. 6 (naruszenie przepisów o stosowaniu tachografów) do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym nakładanych na przedsiębiorcę, w tym:
 - lp. 6.1.3. Podłączenie do tachografu niedozwolonego urządzenia lub przedmiotu wykonanego lub przeznaczonego do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf lub korzystanie z tego urządzenia lub przedmiotu – 339 naruszeń;
 - lp. 6.3.3. Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą – 357 naruszeń;
- 339 przypadków podłączenia do tachografu niedozwolonego urządzenia lub przedmiotu wykonanego lub przeznaczonego do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf lub korzystania z tego urządzenia lub przedmiotu (lp. 6.1.3 załącznika nr 3 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym) czy też 357 przypadków posługiwania się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą (lp. 6.3.3 załącznika nr 3 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym).

W tym miejscu należy podkreślić, że z uwagi na ograniczone zasoby kadrowe oraz długotrwałość procesu kontroli inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego stwierdzają jedynie niewielką część faktycznie popełnianych naruszeń, podczas gdy zjawisko manipulacji w tachografach jest znacznie częstsze.

Z uwagi na częstotliwość stwierdzania w trakcie kontroli przypadków fałszowania rzeczywistej aktywności kierowcy, a także skutki takich działań, proponuje się wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym polegających na nadaniu funkcjonariuszom Policji (tożsame uprawnienia posiadaliby również inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego) uprawnień do zatrzymania prawa jazdy za pokwitowaniem w przypadku ujawnienia na tzw. „gorącym uczynku” fałszowania przez kierującego jego rzeczywistej aktywności. Doprecyzowanie warunku dotyczącego zatrzymania uprawnień do kierowania pojazdem (wyłącznie w wyniku ujawnienia naruszenia na tzw. „gorącym uczynku”) jest konieczne z uwagi na poziom dotkliwości kary dla kierowcy, jak również ze względu na długość okresu aktywności kierowcy podlegającego kontroli drogowej, który zgodnie z art. 36 rozporządzenia (UE) 165/2014 może obejmować dzień kontroli i 28 dni go poprzedzających, a od 31 grudnia 2024 r. nawet 56 dni.

Nie ulega wątpliwości, że w ww. sytuacji finalnie to kierowca podejmuje w pełni intencjonalną decyzję o użyciu niedozwolonego urządzenia lub cudzej karty, a świadomość tymczasowej utraty uprawnień do kierowania pojazdami powinna sprawić, że zastanowi się nad możliwymi konsekwencjami swojego czynu, co w znaczącym stopniu wpłynie m.in. na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.

W tym miejscu należy również wspomnieć, że podobne przepisy do zaproponowanego rozwiązania, polegającego na czasowym zatrzymaniu uprawnień do kierowania pojazdami, zdecydowało się w ostatnim czasie wprowadzić Królestwo Niderlandów. Od początku lutego 2021 r. w przypadku stwierdzenia manipulacji w tachografie, oprócz nałożenia mandatu karnego i kary administracyjnej odpowiednio na kierowcę i przewoźnika, niderlandzkie służby kontrolne mogą zatrzymać kartę kierowcy, tym samym ograniczając takiemu kierowcy możliwość funkcjonowania w zawodzie.

Ponadto, w celu zapewnienia równego traktowania kierowców, zgodnie z art. 4 ust. 4 dyrektywy 2006/22/WE, projektowane zmiany przepisów będą dotyczyły zarówno kierowców legitymujących się prawem jazdy wydanym w kraju, jak i wydanym przez państwo inne niż Rzeczpospolita Polska. Dodatkowo zmiany te będą uwzględniały przypadki manipulacji stwierdzanych zarówno w tachografach cyfrowych, jak i analogowych. Konsekwencją powyższych propozycji zmian będzie również zmiana art. 102 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212) polegająca na rozszerzeniu kompetencji starosty do wydania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy o sytuację, gdy kierujący pojazdem fałszuje swoją rzeczywistą aktywność w wyniku stwierdzenia przypadków określonych w nowo dodanych przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Wysokość mandatów w Polsce jest znacznie niższa niż w innych krajach Unii Europejskiej. Brak nowelizacji obszaru sankcji za wykroczenia drogowe, które determinują podstawowe czynniki zagrożenia uczestników ruchu drogowego, spowodował, że są to jedne z najniższych sankcji. W zakresie procentowego udziału najwyższej kary za przekroczenie prędkości w średnich zarobkach w danym kraju w 2016 r. dla Polski wskaźnik wyniósł 13%, podczas gdy w Rumunii 31%, Czechach 41%, a na Słowacji 72%.¹⁰⁾ Słowacja w ciągu 10 lat dogoniła pod względem poziomu bezpieczeństwa ruchu

¹⁰⁾ Strategia poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, PIU 2016 r., s. 26 „Kodeksy drogowe – EUROSTAT”.

drogowego średnią UE, osiągając w ciągu 10 lat 50-procentowy spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków (z 11,3 ofiar na 100 tys. mieszkańców w 2006 r. do 5,1 ofiar w 2015 r.). Najważniejsze działania, jakie zostały podjęte na Słowacji, to m.in.: zwiększenie sankcji za wykroczenia drogowe, ograniczenie dopuszczalnych prędkości w miastach o 10 km/h, wprowadzenie specjalnych jednostek Policji drogowej, których zadaniem jest wykrywanie sprawców największych przekroczeń, zwiększenie liczby służb kontroli ruchu drogowego i podwojenie czasu poświęconego na kontrolę prędkości oraz wyposażenie jednostek Policji w najnowocześniejszy sprzęt¹¹⁾. Wykorzystanie informacji o uprawnieniach kierujących i ich wykroczeniach drogowych do oceny ryzyka ubezpieczeniowego jest również coraz powszechniejszą praktyką w krajach wysokorozwiniętych. W rosnącej liczbie państw, np. w Wielkiej Brytanii, w Irlandii, we Włoszech i w USA¹²⁾, zakłady ubezpieczeń mają dostęp do informacji o mandatach, punktach karnych i cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami oraz wykorzystują je do taryfikacji przy zawieraniu umów ubezpieczeń komunikacyjnych. Dzięki temu firmy ubezpieczeniowe mogą lepiej zabezpieczyć się przed ryzykiem związanym z nieprzestrzeganiem przepisów ruchu drogowego oraz odciążyć „bezpiecznych” kierowców, oferując im niższe składki.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Obywatele	38 182 tys. (dane aktualne na kwiecień 2021 r.)	Portal GUS stat.gov.pl/podstawowe-dane	Zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, piesi.
Kierowcy	21 174 724 osób	Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców (CEPiK 31.11.2018 r.)	Zwiększenie odsetka kierujących prowadzących pojazdy mechaniczne i innych niż mechaniczne stosujących się do ograniczeń prędkości oraz zasad bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i innych miejscach przecinania się kierunków ruchu, a także respektujących prawa innych uczestników ruchu drogowego, zwłaszcza pieszych.
Policja	103 309 (stan etatowy na 31.12.2018 r.)	Portal Otwarte Dane, Dane kadrowe Policji dane.gov.pl/pl/dataset/540,dane-kadrowe-policji/resource/30847/table	1) Konieczność badania czynu w postępowaniu mandatowym, zmniejszenie liczby przestępstw i wykroczeń związanych z prowadzeniem pojazdów mechanicznych pod wpływem alkoholu lub podobnie działającego środka, co będzie miało wpływ na obciążenie pracy funkcjonariuszy; 2) Dostosowanie systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencje kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego.
Sądy powszechne	374 sądy apelacyjne,	Mały Rocznik Statystyczny Polski 2020, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2020	Zwiększenie wpływu spraw dot. wypadków drogowych spowodowanych przez

¹¹⁾ Zob. http://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC-8th-PIN-Report_Final.pdf.

¹²⁾ „Punkty karne a ubezpieczenie” i „Wykroczenia drogowe a ocena OC” – Strategia poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, PIU 2016 r., s. 42.

	45 sądów okręgowych, 318 sądy rejonowe		nietrzeźwych kierowców, rozstrzyganie spraw dotyczących zasądzenia renty.
Prokuratura Krajowa	1	Rocznik statystyczny RP 2019 r.	Konieczność badania czynu w postępowaniu przygotowawczym.
Zakłady ubezpieczeń oraz pozostali uczestnicy rynku ubezpieczeniowego (w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych)	60 krajowych zakładów ubezpieczeń/reasekuracji		Zwiększenie adekwatności składki ubezpieczeniowej do charakterystyki klienta.
Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny	1		Obowiązek utrzymywania systemu teleinformatycznego, za pomocą którego zakłady ubezpieczeń będą miały dostęp do wskazanych danych. Obowiązek opracowania stosownych modeli szacowania ryzyka ubezpieczeniowego.
Minister właściwy do spraw wewnętrznych	1	Ustawa z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957, z późn. zm.)	Projekt ustawy wprowadza regulację do wydania nowego rozporządzenia w zakresie ewidencjonowania punktów za naruszenia w ruchu drogowym.
Minister właściwy do spraw informatyzacji	1	Urząd obsługujący ministra do spraw informatyzacji	Przygotowanie i administrowanie rozwiązań cyfrowych w zakresie możliwości rozwoju baz danych o przestępstwach i wykroczeniach w ruchu drogowym. Opracowanie szczegółowego mechanizmu wymiany danych z zapewnieniem ich pełnej ochrony we współpracy z UFG/MF/KAS/zakładami ubezpieczeń.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Nie były prowadzone konsultacje dotyczące projektu ustawy.

Projekt był procedowany w trybie odrębnym zgodnie z § 98 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), z pominięciem etapu uzgodnień, opiniowania i konsultacji publicznych oraz komisji prawniczej.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2021 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Skutkiem finansowym regulacji będzie zmniejszenie dochodów budżetu państwa o kwoty wpływów z tytułu grzywnien za wykroczenia drogowe.</p> <p>Rozwiązanie, zgodnie z którym wpływy z grzywnien za wykroczenia drogowe będą stanowiły przychody Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na finansowanie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zadań inwestycyjnych związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych, 2) budowy lub przebudowy dróg krajowych – wpłynie na zwiększenie przychodów tego Funduszu. <p>W związku z propozycją, aby wpływy z ww. grzywnien były przekazywane do Krajowego Funduszu Drogowego, projektowana ustawa wpłynie na budżet państwa przez zmniejszenie zakładanych wpływów do budżetu państwa z tytułu przedmiotowych kar. Należy jednak zauważyć, iż dzięki budowie nowych dróg krajowych, jak i przebudowie już istniejących, podwyższeniu parametrów technicznych i eksploatacyjnych dróg krajowych i innym działaniom z zakresu infrastruktury drogowej nastąpi poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na polskich drogach. Z kolei ograniczenie na skalę ogólnokrajową ryzykownych, niebezpiecznych czy wręcz agresywnych zachowań w ruchu drogowym spowoduje, że zmniejszy się liczba wypadków z udziałem ofiar śmiertelnych i rannych na polskich drogach. Tym samym proponowane zmiany przyniosą pozytywne skutki społeczne i gospodarcze.</p> <p>Pewnym dodatkowym kosztem dla Skarbu Państwa będzie zwolnienie od kosztów procesowych osoby uprawnionej do renty w procesie cywilnym, niemniej jednak będzie to koszt o niewielkiej skali.</p>

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	0						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projekt pozytywnie oddziałuje na obywateli w związku ze zwiększeniem poziomu ochrony uczestników ruchu drogowego, zwłaszcza najbardziej wrażliwych uczestników tego ruchu (małoletnich) oraz zaostrzenie odpowiedzialności sprawców za czyny opisane w projekcie ustawy. Projekt pozytywnie wpływa na rodzinę i gospodarstwa domowe w związku z ustanowieniem możliwości orzeczenia przez sąd renty. Przekierowanie wpływów na Krajowy Fundusz Drogowy pozwoli na budowę nowych dróg krajowych, jak i przebudowę już istniejących, podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych dróg krajowych oraz inne działania z zakresu						

		infrastruktury drogowej. Przełoży się to na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na polskich drogach.
	osoby niepełnosprawne, osoby starsze	Projekt pozytywnie oddziałuje na obywateli w związku ze zwiększeniem poziomu ochrony uczestników ruchu drogowego, zwłaszcza najbardziej wrażliwych uczestników tego ruchu (osób niepełnosprawnych i osób starszych) oraz zaostrożenie odpowiedzialności sprawców za czyny opisane w projekcie ustawy.
Niemierzalne		0

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Wejście w życie projektowanej ustawy nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców, a zwłaszcza małych i średnich przedsiębiorstw, sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.</p> <p>Projekt zwiększy poziom bezpieczeństwa na drogach.</p>
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: Projektowane rozwiązania mogą spowodować wzrost obciążeń po stronie organów wymiaru sprawiedliwości w związku z rozpatrywaniem spraw objętych projektem. Projektowana regulacja wpłynie jednocześnie na pracę Policji i Prokuratury.

9. Wpływ na rynek pracy

Projekt nie będzie miał wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input checked="" type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo ruchu drogowego i informatyzacja	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
---	--	--

Omówienie wpływu	<p>Szacuje się 10-procentowy spadek liczby wypadków drogowych, który przyniesie efekt w postaci spadku liczby ofiar śmiertelnych o 230–240 osób rocznie.</p> <p>Projektowane przepisy pozwolą na ograniczenie liczby ofiar wypadków drogowych, przede wszystkim zmniejszenie liczby zabitych i rannych w grupie kierujących pojazdami i pieszych. Wprowadzane przepisy sankcyjne przyczynią się do zdyscyplinowania kierowców w zakresie rażącego przekraczania dopuszczalnych limitów prędkości oraz wyeliminowania niepożądanych zachowań w ruchu drogowym, w szczególności naruszenia przepisów w tym obszarze, jakie dotychczas występowały. Projektowane przepisy przyczynią się do zwiększenia stopnia nieuchronności kary (sankcje finansowe i egzekucja należności) z tytułu wykroczeń w ruchu drogowym.</p>
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 2021 r., z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 3, który wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie danych na zasadach określonych w art. 100aa–100aq ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, o których mowa w art. 13 ustawy zmienianej w art. 15;
- 2) art. 13, który wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia;
- 3) art. 9 i art. 14–18, które wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia;

4) art. 1 pkt 1 i 2, które wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji wydanym na podstawie art. 14 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 15. Wydanie rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego. Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej. Projekt ustawy nie dotyczy funkcjonowania samorządu terytorialnego oraz nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych. Osiągnięcie celu ustawy nie jest możliwe za pomocą innych środków.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Monitoring wyników wprowadzonych regulacji będzie wykonywany na podstawie informacji o wypadkach w ruchu drogowym pozyskanych z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji prowadzonego przez Komendę Główną Policji. Roczne podsumowanie danych statystycznych wraz z analizą wypadkowości w obszarze, którego dotyczą proponowane zmiany, zostanie przedstawione w corocznych sprawozdaniach dotyczących stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie, którego złożenie Radzie Ministrów, Parlamentowi RP i Prezydentowi jest obowiązkiem ustawowym Przewodniczącego KRBRD – Ministra Infrastruktury zgodnie z przepisami art. 140e ust. 3 i 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Ewaluacja efektów projektu będzie dokonywana po roku od chwili wejścia w życie ustawy na bieżąco w oparciu o dane własne resortów ds. transportu, spraw wewnętrznych oraz sprawiedliwości, a także dane podmiotów zewnętrznych.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

- Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2019 i 2020 r., <http://krbrd.gov.pl/pl/test.html>;
- Wypadki drogowe w Polsce w 2019 i 2020 r. – <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>;
- Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – http://www.obserwatoriumbrd.pl/pl/analizy_brd/problemy_brd/predkosc/;
- Wytyczne zarządzania prędkością na drogach samorządowych, <http://krbrd.gov.pl/pl/pozostale.html>;
- Badanie zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wrzesień–grudzień 2018 r., <http://krbrd.gov.pl/pl/monitoring-zachowan.html>;
- Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2018, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej, <https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/badania-kosztow-zdarzen-drogowych/>;
- Prędkość pojazdów w Polsce w 2015 r., Badanie opinii publicznej – prędkość, Badanie postaw społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2014 i 2018 roku – <https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/badania-i-analizy-krajowe/>.