



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny **(286)**

Wspólne posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej (35.),
Komisji Samorządu Terytorialnego
i Administracji Państwowej (29.)
oraz Komisji Praw Człowieka
i Praworządności (27.)
w dniu 29 czerwca 2006 r.

VI kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie sprawozdania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2005 r.” (druk nr 157).

(Początek posiedzenia o godzinie 12 minut 10)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodnicząca Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej Elżbieta Rafalska)

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Dzień dobry państwu. Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej, Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej oraz Komisji Praw Człowieka i Praworządności.

Witam serdecznie wszystkich przybyłych gości. Ze względu na liczne grono gości pozwolę sobie nikogo nie wymieniać. Wszystkich państwa serdecznie witam. Witam serdecznie przewodniczących trzech wspólnie obradujących komisji, pana senatora Krzysztofa Piesiewicza, przewodniczącego Komisji Praw Człowieka i Praworządności, i pana Marka Waszkowiaka oraz wszystkich panów senatorów i panie senator, członków obradujących dzisiaj komisji senackich, witam wszystkie zgromadzone tu osoby.

Porządek dzisiejszego posiedzenia obejmuje rozpatrzenie sprawozdania „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2005 r.”

Czy ktoś z państwa senatorów wnosi uwagi do zaproponowanego porządku dzisiejszego posiedzenia? Nie widzę, zatem jest akceptacja dla tej propozycji. W takim razie przystępujemy do realizacji tego punktu.

Bardzo proszę naszego gościa, pana Andrzeja Grzegorzycy o prezentację materiału dotyczącego tematyki dzisiejszego posiedzenia.

**Dyrektor Sekretariatu
Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Andrzej Grzegorzycy:**

Państwo Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie! Szanowni Państwo!

Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, czyli organu doradczego Rady Ministrów, przygotował zgodnie z ustawą – Prawo o ruchu drogowym sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa i działań podejmowanych w tym zakresie w 2005 r. Wszyscy państwo otrzymaliście materiały, pokrótce je zreferuję.

Realizatorami zadań, tak jak i członkami krajowej rady, są wymienione w ustawie instytucje główne i centralne, czyli ministerstwa oraz Komenda Główna Policji, Państwowej Straży Pożarnej, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Rada zgodnie ze statutem i z zapisem ustawowym może zapraszać do współpracy inne instytucje. Do takich czołowych instytucji należą Polski Związek Motorowy, Instytut Badawczy Dróg i Mostów oraz Instytut Transportu Samochodowego, w zależności od

tematyki mogą to być również przedstawiciele wyższych uczelni, stowarzyszeń i organizacji pozarządowych.

Jeśli chodzi o wypadki, to porównanie lat 2004 i 2005 wskazuje na tendencję malejącą. Zarówno w odniesieniu do liczby wypadków, jak i zabitych i rannych zanotowaliśmy w tym roku postęp w granicach 5%. Przypomnę, to informacja dla państwa, że zgodnie z białą księgą Unii Europejskiej jesteśmy zobligowani, Unia do 2010 r., a nowo wstępujące kraje do 2013 r., zmniejszyć liczbę zabitych na drogach o 50%.

Jeżeli chodzi o województwa, stan przedstawia się następująco. Nie będę przedstawiał liczb, powiem tylko o jednej zaskakującej sprawie, mianowicie od dwóch lat sukcesywnie rośnie liczba osób zabitych w województwie świętokrzyskim. Zwracam na to uwagę, w zeszłym roku był to wzrost o ponad 50% w stosunku do roku 2004, w tym roku niestety ta tendencja się utrzymuje. Przedmiotem szczególnej troski będzie to, co zrobić, aby zmniejszyć tę liczbę lub zahamować negatywny trend, jaki pojawił się w województwie świętokrzyskim i trwa już, jak powiedziałem, dwa lata. Jeżeli chodzi o rozkład wypadków, tak to nazwijmy, proporcje między miastem a wsią, to utrzymuje się to stale na tym samym poziomie, czyli około 70% na terenach zamiejskich, około 30% na terenach miejskich. Do wypadków znacznie groźniejszych w skutkach dochodzi na terenach zamiejskich, gdzie głównym czynnikiem sprawczym jest prędkość, większa liczba występuje na terenach zabudowanych ze względu na stan i natężenie ruchu drogowego.

Jeżeli chodzi o kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu, to niestety jest to kolejny rok, w którym odnotowujemy wzrost, doszliśmy prawie do dwustu tysięcy, dokładnie jest to sto dziewięćdziesiąt dwa tysiące dwieście dziesięć przypadków. Przedwczoraj odbyło się posiedzenie grupy wysokiego szczebla Komisji Europejskiej, w którym miałem przyjemność uczestniczyć jako stały przedstawiciel i, mówiąc językiem obiegowym, dostało nam się, zostaliśmy ocenieni najgorzej ze wszystkich krajów, jeżeli chodzi o penalizację. Przedstawiciel komisji uznał, że środki zaradcze i przepisy są skonstruowane dobrze, ale – nie wiem, czy państwo znają ostatnie dane – na te ponad sto dziewięćdziesiąt dwa tysiące złapanych uczestników ruchu tylko 1,1%, czyli dwa tysiące sto osób, zostało ukaranych w sposób efektywny. Co rozumiem przez to pojęcie? Jeżeli orzeczono karę aresztu czy więzienia, to orzeczono bez tak zwanych zawiasów, zaś 99% obyło się przy zastosowaniu kar najniższych bądź ostrzeżeń. Jest to jedna ze spraw, które trzeba by było w jakikolwiek sposób zmienić. Sądzę, że zastosowanie kar w niczym nie pomoże, bo kary, które są zapisane, są jednymi z najbardziej dokuczliwych w Europie, można by jedynie dyskutować o podniesieniu wysokości mandatów karnych, pod warunkiem, że będą one egzekwowane.

Jeżeli chodzi o koszty wypadków, od n lat Instytut Badawczy Dróg i Mostów prowadzi analizę kosztów wypadków tą samą metodą, to rozkładają się one trochę inaczej na drogach miejskich i zamiejskich. Tak jak powiedziałem, na terenach zamiejskich skutki są groźniejsze, a więc i koszty wyższe. W każdym razie przy założeniu naszych danych jeden zabity to jest około 1 miliona zł. W Unii Europejskiej przyjęty jest standard ekonomiczny do potrzeb obliczeniowych, jeden zabity to 1 milion euro. Koszty społeczne wypadków wynoszą co roku 30 miliardów zł.

Jeżeli chodzi o realizację zadań, państwo senatorowie zapewne czytali, to Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego położyła główny nacisk na zmianę postaw i zachowań użytkowników dróg. Od dawna główne wytyczne unijne, z którymi się cał-

kowicie zgadzamy, zmierzają nie w kierunku majoryzacji, modernizacji infrastruktury, to jest odrębny temat, po prostu w Polsce trzeba zmienić infrastrukturę, co do tego nie ma żadnej wątpliwości, ale bez zmiany naszej mentalności, bez poczucia nieuchronności kary nie jesteśmy w stanie niczego zmienić, nawet gdybyśmy wszystkie drogi zmodernizowali w szybkim tempie, co nie oznacza, jeszcze raz to podkreślam, że dróg nie należy modernizować i nie należy budować autostrad na głównych kierunkach.

Jednym z najlepszych działań na dużą skalę była ubiegłoroczna kampania pod hasłem „zapnij pasy, włącz myślenie”. Po trzech kolejnych miesiącach po kampanii wyniki badań dowiodły, że liczba zapinających pasy na przednich siedzeniach zwiększyła się prawie o 8%, a na tylnych siedzeniach – o 15%. Dla informacji podaję, że prawdopodobnie od przyszłego roku, zgodnie z dyrektywą, będą obowiązywały pasy bezpieczeństwa również w autobusach i autokarach, oczywiście tych, które są w te pasy wyposażone. Chodzi o to, że przy zapinaniu pasów, korzystaniu z fotelików dla dzieci, tak jak w krajach skandynawskich, gdzie ponad 90% zapina pasy bezpieczeństwa, możemy uratować od śmierci około 10% ofiar wypadków. Są to realne wyniki badań, bo pięć niezależnych instytutów w różnych krajach szacuje tę wielkość w podobny sposób. Jest to kwestia kampanii, wymuszenia na użytkownikach dróg stosowania pasów bezpieczeństwa.

Kwestia pomocy technicznej, kwestia szkolenia kadry, kwestia edukacji komunikacyjnej. Już od dziesięciu lat w szkołach podstawowych istnieje w ramach przedmiotu technika wychowanie komunikacyjne. Sądzimy, są na to zresztą dowody, może to potwierdzić przedstawiciel ministra edukacji, pani Dzido, że nie tylko czym skorupka za młodu nasiąknie, ale trudniej jest wychować starszych ludzi. Liczymy na to, że może dzieci wychowują starszych. Zwracam też uwagę na to, że rzadko widać kogoś z młodszych, kto ciągnie rodzica za rękę na czerwonym świetle, a niestety bardzo często widać rodzica, który przeprowadza swoje dziecko w miejscu niedozwolonym, mimo że gotów by się za to dziecko dać pokrajać, ale nie umie odpowiedzieć na pytanie, dlaczego to robi.

Prace krajowej rady wspomagają rady wojewódzkie. Od 1 stycznia tego roku na czele wojewódzkiej rady stoi marszałek województwa. Praca ta jest oparta na planach, zwanych zazwyczaj programami „Gambit”, tak jak Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Informuję też, że Program Realizacyjny „Gambit” na lata 2006–2007 jest w tej chwili uzgadniany w trybie obiegowym przez Radę Ministrów. Precyzuje on obowiązki poszczególnych resortów i jednostek, ze zwróceniem szczególnej uwagi na włączenie się do działań instytucji pozarządowych, osób publicznych, a przede wszystkim na konieczność zwiększenia woli politycznej. Powszechnie mówimy o sprawach potrzeby rozwoju infrastruktury, powtórzę to jeszcze raz, mam nadzieję, że ostatni, ale bardzo rzadko wśród polityków słyszymy deklaracje, iż musimy poprawić, zwiększyć również bezpieczeństwo, bo ludzie giną właściwie bezimiennie, poza wypadkami w kopalniach, w budynkach czy na przykład samolotowych itd.

W sumie jest to, tak jak państwu mówiłem, w granicach 5%, jest to pocieszające zmniejszenie się liczby zabitych, rannych i wypadków. To jest ta wersja, która nas obliguje, czyli dążenie do tego, aby w 2007 r. doprowadzić do jedynie czterech tysięcy trzystu zabitych. Przepraszam, że operuję takim pojęciem, brutalne jest to, że planujemy, ile osób zostanie zabitych, ale tego wymaga i ekonomia, i działania. Pocieszający jest fakt, że w ciągu pierwszych pięciu miesięcy tego roku liczba zabitych w stosunku

do danych z tego okresu roku ubiegłego zmniejszyła się o dwieście pięćdziesiąt siedem osób, to jest, jakkolwiek na to nie patrzeć, o 5% w połowie roku, liczba wypadków – o tysiąc sześćset i liczba rannych – o ponad dwa tysiące osób, tak jak mówię, w pierwszych pięciu miesiącach, mimo że długi weekend miał zaznaczyć się na drogach bardzo tragicznie, ale widać, że praca nie idzie na marne.

Proszę państwa, co dalej robić? Formy, tak jak mówię, odnoszą się głównie do działań instytucjonalnych, które musimy podjąć i kontynuować. Czasami problemem jest to, że w Polsce nie ma jednej instytucji odpowiedzialnej za stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. I muszę przyznać, że nie tylko w odczuciu, ale i w deklaracji pisemnej, jeżeli chodzi o uzgodnienie programu realizacyjnego, ileś ważnych instytucji odcina się praktycznie od każdego... Jeśli dostaniemy pieniądze, to będziemy podejmować działania, jeśli nie dostaniemy pieniędzy... Nie będę imiennie wymieniał ministerstw, w których zakresie działania leży poprawa stanu bezpieczeństwa, a tłumaczenie jest takie: nie mamy statystyki, nie zrobimy opracowań, nie obchodzi nas sprawa bezpieczeństwa, bo to jest sprawa ministra transportu i Policji. Tym sposobem bardzo trudno będzie realizować ten program, ale trzeba go realizować.

Jest jeszcze jedna sprawa. Było takie polecenie pana premiera Marcinkiewicza w czasie przyjmowania przez rząd sprawozdania, które państwo otrzymali i analizowali, mianowicie wyposażenia rowerzystów w kamizelki odblaskowe. To nie zostało wprowadzone do sprawozdania, ponieważ dotyczy to przyszłości, ale zostało oficjalnie wprowadzone do projektu nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym, być może z zamiarem rozszerzenia tego obowiązku również na motorowelistów i motocyklistów. Jest to jedna z tych spraw, o których sami dobrze wiemy, otóż, kiedy jedziemy samochodem, rowerzyści często są zupełnie niewidoczni.

Cztery podstawowe działania, którym zostanie poświęcony czas, to po pierwsze, pasy bezpieczeństwa i urządzenia, druga to alkohol, czyli przeciwdziałanie, trzecia sprawa to niechronieni użytkownicy dróg i czwarta sprawa to nadmierna prędkość. Na terenach zabudowanych, głównie przy przejazdach przez małe miasteczka, ponad 80% użytkowników przekracza dozwolone prędkości. Oczywiście trzeba będzie również wprowadzić weryfikację, państwo sami wiedzą, że w niektórych miejscach bez żadnego uzasadnienia wprowadzone są ograniczenia prędkości i nierzadko są one kontrolowane przez policję, a tam, gdzie rzeczywiście jest niebezpiecznie, pozostawieni jesteśmy jako kierujący pojazdami własnemu osądowi.

Praktycznie rzecz biorąc, jesteśmy na bieżąco, jeżeli chodzi o prace unijne, przy czym odwołuję się do tego nie tylko w sposób instytucjonalny, czyli skoro jesteśmy w Unii, to musimy. Proszę państwa, w wielu krajach unijnych, nawet w tych, które zanotowały znaczący postęp, jest bardzo podobnie, ale muszę dodać, że dzieje się to właściwie za sprawą środków przymusu. Jedną z istotnych spraw w Polsce jest to, że funkcjonuje już około osiemdziesięciu wideoradarów, może to potwierdzić przedstawiciel Komendy Głównej Policji, ale swoistą bolączką jest minimalny stopień ich wykorzystania. Dlaczego? Ponieważ wideoradary, tak jak we Francji, w Holandii i w Niemczech, będą mogły być użyte w masowej skali dopiero wtedy, kiedy będziemy mogli karać numer rejestracyjny samochodu i rejestrować samochód, a nie kierowcę. Przy zatrzymaniu kierowcy, państwo wiedzą, ja nazywam się kapral taki a taki, panie Andrzeju, dlaczego pan itd. Powiedzmy sobie, że góra pięć do sześciu osób może być skontrolowanych w ciągu godziny. Jest to trudny problem prawny, nie będę go rozwi-

jał, powiem tylko tyle, że jest specjalna, sprawnie działająca podkomisja, która przygotowała wnioski, w jaki sposób nakładać kary administracyjne na kierowców przekraczających prędkość – wiele nam to ułatwi, nie wejdziemy w kolizję z prawem – dając oczywiście szansę odwołania się, bo mogłem pożyczyć samochód koledze, są samochody leasingowane itd. Tę część trzeba niejako zostawić, nie zwolnić z represji, ale pozostawić, bo próba złapania wszystkich zawsze kończy się tym, że właściwie drepczemy w miejscu. To tyle.

Oczekujemy, z czego byłbym niezmiernie rad, pomocy, wtedy kiedy trzeba również i Senatu, w naszych działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dziękuję państwu.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Dziękuję bardzo za tę prezentację.

Myślę, że dopiero po przedstawieniu wszystkich głosów przejdziemy do dyskusji, więc na razie nie będziemy zadawali żadnych pytań.

Bardzo proszę kolejnych prezynterów. Tym razem poproszę eksperta z Komendy Głównej Policji, pana Adama Jasińskiego o zabranie głosu.

Proszę.

**Ekspert z Biura Prewencji i Ruchu Drogowego
w Komendzie Głównej Policji**

Adam Jasiński:

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo!

Do tego, co powiedział mój przedmówca, chciałbym dodać tylko tyle. Namiastka informacji na temat niewłaściwych rozwiązań, przyjętych już na etapie legislacyjnym, jeżeli chodzi o procedurę dotyczącą urządzeń samoczynnie rejestrujących prędkość, czyli fotoradarów, została już przedstawiona. Jesteśmy w zasadzie jednym z niewielu krajów Wspólnoty, który ma takie rozwiązania, jakie ma, chodzi o nieszczęsne, po pierwsze, trzydziestodniowy termin na nałożenie mandatu na kierowcę, który przekroczył prędkość i zostało to zarejestrowane przez fotoradar, po drugie, zupełnie niepotrzebne angażowanie całej maszyny sądowej wówczas, kiedy ten termin zostanie przekroczony. Ani Straż Miejska, ani Policja nie może nałożyć mandatu po upływie trzydziestu dni od ujawnienia wykroczenia, od sfotografowania, sprawa musi trafić do sądu. Niepotrzebnie angażowany jest i sąd, i kierowca, w sytuacji gdy ta grzywna jest analogiczna do grzywny w postępowaniu mandatowym. To jest jedna kwestia.

Jeśli chodzi o statystykę, to państwo macie informację na ten temat. Ta informacja została zaprezentowana przez pana dyrektora Grzegorzczaka, ale dostępna jest również na naszych stronach internetowych, dość pełna i szczegółowa.

Druga kwestia, którą chciałem poruszyć, drugi element, na który chciałbym zwrócić uwagę, a ma on niebagatelny wpływ na bezpieczeństwo, to sprawa nietrzeźwych kierowców. W tej chwili wiele mówi się, zresztą zasadnie, na temat odejścia, niejako zrewidowania orzekania, orzecznictwa, jeżeli chodzi o nietrzeźwych kierowców. Mówi się wiele o tym, żeby traktować samochód jako przedmiot przestępstwa, aby sąd mógł orzekać przepadek. To są oczywiście bardzo skomplikowane kwestie, ja

nie chciałbym się tu wypowiadać, chociażby w kontekście art. 21 konstytucji, bo tu też są pewne wątpliwości, czy nie trzeba by było zmieniać konstytucji, czy nie byłoby to później kwestionowane przez trybunał. Myślę jednak, że rozwiązania, które zostaną przyjęte, powinny zmierzać bardziej w kierunku kar ekonomicznych, tak abyśmy my, wszyscy podatnicy po prostu nie musieli utrzymywać ludzi odbywających kary pozbawienia wolności. Myślę, że to jest to, co moglibyśmy obecnie zrobić.

Przyczyn takiego stanu rzeczy, jaki jest teraz na polskich drogach, jest oczywiście wiele. Należałoby się zastanowić, dlaczego w Niemczech na sto wypadków drogowych statystycznie ginie 1,7 kierowcy, zaś w Polsce ponad jedenastu, różnica straszna, a chciałoby się powiedzieć, że to jest blisko. Czy to jest tylko kwestia innej kultury? Sądzę, że nie. Przyczyn tego stanu jest wiele, chociażby wprowadzona właśnie automatyczna kontrola prędkości w Niemczech i respektowanie prawa. Niemieccy kierowcy doskonale zdają sobie sprawę z tego, że na ich drogach jest bardzo wiele urzędzeń samoczynnie rejestrujących prędkość i nie opłaca się jej przekraczanie, że przestrzeganie prędkości rzeczywiście jest egzekwowane, że egzekucja następuje bardzo szybko. Do tego jest ona skierowana przeciwko właścicielowi pojazdu, nie szuka się, tak jak w Polsce, kierowcy. W Polsce bywa tak, że właścicielem jest Kowalski, Kowalski przekazuje auto osobie trzeciej, powstaje cały łańcuszek i aby dotrzeć do sprawcy wykroczenia, organy ścigania i sądu nierzadko potrzebują pół roku, a nawet więcej czasu. Myślę, że to jest procedura zupełnie niepotrzebna, skomplikowana i niczego dobrego ona nie wnosi. Tyle chciałem powiedzieć. Dziękuję.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Dziękuję.

Proszę pana dyrektora Włodzimierza Bilskiego z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, aby pan dyrektor zechciał przedstawić również swoją informację.

Bardzo proszę.

**Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad
Włodzimierz Bilski:**

Dziękuję bardzo.

Państwo Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chciałbym poinformować czy może przypomnieć, w materiałach również znajdują się te informacje, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zarządza siecią niespełna 17 tysięcy km dróg na 379 tysięcy km wszystkich dróg w Polsce, z tym że są to drogi najbardziej obciążone ruchem, ponad 40% ruchu odbywa się na drogach krajowych, i to tego ruchu najcięższego, myślę o największych samochodach, popularnie zwanych tirami. Ponieważ na tych drogach jest tak duży ruch, również jest tu dużo wypadków, na tych niespełna 5% sieci zdarza się 21% wypadków na drogach krajowych, a w tych wypadkach ginie 38% wszystkich osób, które giną w wypadkach drogowych, 24% stanowią ranni, są to najcięższe wypadki.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad realizuje program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego przede wszystkim poprzez budowę nowych dróg, nowych autostrad, odcinków dróg ekspresowych, obwodnic, ale również w ostatnich latach intensywnie remontujemy istniejącą sieć. W 2005 r. zostało wyremontowane

ponad 10% sieci, to jest 1 tysiąc 650 km, w 2006 r. wykonamy 2 tysiące km nowych nawierzchni, nie licząc nowo wybudowanych odcinków dróg, tak że będzie to około 12% nowych nawierzchni na sieci dróg krajowych.

Realizujemy również program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez likwidację miejsc szczególnie niebezpiecznych. Prowadzimy go od 1998 r., w tym czasie zostało zrealizowane dokładnie dziewięćset osiemnaście zadań za kwotę prawie 510 milionów zł. Są to przebudowane skrzyżowania, jest to budowa rond, chodników, zatok, ścieżek rowerowych, sygnalizacji świetlnej, lewoskrętów itd., a także urządzeń, które spowalniają ruch przy przejściach przez miejscowości. Z tym że obserwujemy pewne zjawisko, mówił o tym również pan dyrektor Grzegorzczyk, otóż nowa nawierzchnia, dobrze wyremontowana droga prowokuje kierowców do szybkiej jazdy. Znam wiele odcinków dróg, które w 2005 r. zostały wyremontowane, a zaraz po zakończeniu remontu zaczęło przybywać przy nich krzyży, bo jest zwyczaj stawiania krzyży przy drogach w miejscach wypadków. Chociażby przy drodze nr 62, tu w okolicach Warszawy, na odcinku Wyszaków – Pomiechówek dosłownie w ciągu kilku pierwszych tygodni przybyło sporo krzyży.

To tyle tytułem informacji. Jeżeli będą jakieś pytania, to odpowiem. Szerzej omówił ten temat pan dyrektor Grzegorzczyk. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Dziękuję bardzo.

Przepraszam, że pozwoliłam sobie zapraszać niektórych referentów do prezentacji materiału, który i tak senatorowie otrzymali, dotarł do nas w formie zwartej. Myślę, że szczegółowe pytania będziemy zadawać w trakcie dyskusji.

Poproszę jeszcze pana Seweryna Kaczmarka, który jest głównym inspektorem transportu drogowego, o krótką informację, a potem zaproszę wszystkich do dyskusji.

Proszę bardzo.

**Główny Inspektor Transportu Drogowego
Seweryn Kaczmarek:**

Dziękuję, Pani Przewodnicząca.

Szanowni Państwo Przewodniczący! Szanowni Państwo Senatorowie! Zaproszeni Goście!

Ja chciałbym się odnieść, jeśli pani przewodnicząca pozwoli, jedynie do tego punktu, który na jednym z poprzednich posiedzeń w ubiegłym roku zalecał zwiększenie liczby kontroli stanu technicznego pojazdów. W 2005 r. dokonaliśmy stu pięćdziesięciu czterech tysięcy sześciuset dziewięćdziesięciu pięciu kontroli, zatrzymano niepełna dwanaście tysięcy dowodów rejestracyjnych, z tego dwa tysiące osiemset przewoźnikom zagranicznym, i tysiąc osiemdziesiąt cztery pojazdy zostały odholowane na parking jako niedopuszczone do dalszego ruchu. W tym roku, mówię o pierwszych czterech miesiącach, skontrolowaliśmy trzydzieści cztery tysiące trzydzieści dziewięć pojazdów i wśród nich już tylko sto siedemdziesiąt dziewięć było takich, których nie można było dopuścić do ruchu.

Jeśli chodzi o ciężki transport drogowy, w ciągu dwóch lat nastąpił prawie stu-procentowy wzrost liczby tych pojazdów. Wszystko to są pojazdy nowe, nowoczesne,

ekologiczne i w tej sprawie, jeśli chodzi o transport drogowy, nie zgłaszamy żadnych problemów.

Chciałbym zwrócić uwagę Wysokich Komisji na sprawę transportu publicznego, stan autobusów, którymi posługują się miejskie przedsiębiorstwa komunikacyjne. Stan tych pojazdów w wielu przypadkach jest bardzo zły. Nasze kontrole i rozmowy z właścicielami, ze spółkami wskazują na to, że po prostu jest to sprawa finansów, brakuje pieniędzy na zakup. I właśnie chciałem tu zgłosić taki postulat, zwrócić uwagę na to, że w transporcie, w przewozie, w komunikacji zbiorowej stan techniczny wielu pojazdów budzi sporo zastrzeżeń. Dziękuję.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z zaproszonych państwa chce jeszcze może przed przejściem do dyskusji zabrać głos? Jeśli tak, to bardzo proszę.

Bardzo proszę, pan profesor Rafalski.

**Dyrektor Naczelny Instytutu Badawczego Dróg i Mostów
Leszek Rafalski:**

Pani Przewodnicząca! Szanowni Państwo!

Ja pozwoliłem sobie złożyć na ręce pani przewodniczącej uzupełniający materiał o aktywności Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w zakresie BRD w 2005 r. i chciałbym podać tylko takie trzy przykłady.

Po pierwsze, zostały opracowane wytyczne dotyczące stosowania barier ochronnych na drogach, które będą w tym roku przyjęte przez generalnego dyrektora oraz wdrożone. Po drugie, została rozpoczęta modernizacja centralnej bazy danych o transporcie i bezpieczeństwie i zostanie ona zakończona również w tym roku. Po trzecie, w instytucie działa szczególny zespół, nazwany „Widziane z chodnika”. Jest to zespół osób niepełnosprawnych, który zajmuje się szkoleniami dla zarządców dróg, tak aby drogi i ich wyposażenie również były przyjazne dla tej grupy osób, które są troszeczkę bardziej poszkodowane niż my. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Dziękuję bardzo.

W takim razie otwieram dyskusję na temat niezwykle ważny, istotny.

Myślę, że skutki tego, co się dzieje na drogach, dramatyczne, często tragiczne, urastają dzisiaj w Polsce do pewnego problemu społecznego, który można nawet określić wymiennie, wyliczyć w złotych, nie mówiąc już o konsekwencjach i dramatach osobistych i rodzinnych. Sądzę, że jest to problem, który dotyczy i powinien być przedmiotem troski nie tylko Senatu i parlamentu, ale wszystkich Polaków.

Otwieram dyskusję.

Kto z państwa senatorów chciałby zabrać głos? Zapraszam do dyskusji.

Pan senator Jerzy Szmit, a kolejne osoby za chwileczkę.

Proszę bardzo.

Senator Jerzy Szmit:

Pani Przewodnicząca! Wysoka Komisjo!

Chciałbym poruszyć problem, który wiąże się z bezpieczeństwem na drogach, a dotyczy szczególnie województwa warmińsko-mazurskiego, ale myślę, że również Polski zachodniej i północnej. Mianowicie, chodzi o drogi mniej uczęszczane, ale dosyć gęsto obsadzone drzewami. Myślę, że część senatorów już otrzymała dosyć dramatyczne wystąpienie ze strony ekologów o to, żeby chronić drzewa, które rosną przy drogach. I pojawia się tu dosyć poważny problem. Z jednej strony jest ochrona przyrody, z drugiej strony jest bezpieczeństwo, bezpieczeństwo osób podróżujących, a z trzeciej strony jest zwykła racjonalność, bo trudno naprawiać drogę, jeżeli na jej skraju rosną drzewa, a gdybyśmy chcieli ją poszerzać, byłoby to praktycznie niemożliwe.

Chciałbym w związku z tym zapytać o taką sprawę, ponieważ ten problem wydaje się, sądząc również po emocjach, po natężeniu dyskusji między ekologami a drogowcami, bardzo, bardzo trudny do rozwiązania. Pojawił się pomysł, żeby wprowadzić nową kategorię dróg, tak zwane drogi krajobrazowe, czyli drogi, które nie byłyby kluczowymi dla ruchu, byłyby to przede wszystkim drogi wojewódzkie, może częściowo i powiatowe, które zachowałyby swój charakter, powiedzmy, alei, przejazdu, i wiadomo by było, że nie byłyby one poszerzane, ani nie byłaby w związku z tym prowadzona przy nich wycinka drzew. Czy tego typu rozwiązania, czy tego typu propozycje są brane pod uwagę?

Obecnie sytuacja jest taka, że decyzje o wycince drzew podejmują praktycznie gminy, bardzo często odbywa się to poza kontrolą, a czasami wręcz jest nieracjonalne. Oczywiście, jeżeli w krótkim czasie planowany jest remont dróg, modernizacja, to jest jasne, że przynajmniej z jednej strony drogi trzeba wyciąć drzewa, często jednak jest tak, że drzewa są wycinane zupełnie bez uzasadnienia. Chyba że – i tu pojawia się pytanie – można by było stwierdzić, że drzewa, które stoją przy drodze, są powodem wypadków. Myślę, że trzeba byłoby przeprowadzić głębsze badania, aby stwierdzić, czy rzeczywiście tak jest.

Chciałbym się jeszcze odnieść do tego, o czym wcześniej była mowa. Otóż racjonalnym zachowaniem kierowców powinno być takie zachowanie, że jeżeli widzą drzewa rosnące przy drodze, to trochę ostrożniej jadą. To też jest pytanie o zwykłą ludzką mentalność.

W każdym razie, podsumowując tę sprawę, chcę powiedzieć, że jest to pewien problem. Być może wyjściem z niego, sposobem na pewną ugodę byłoby rzeczywiście wyznaczenie nowej kategorii dróg, która zostałaby zachowana z jednej strony dla turystów i dla obrońców przyrody, a z drugiej strony tam, gdzie jest potrzeba modernizacji dróg... W każdym razie doprowadziłoby do tego, że nie byłoby zbędnych protestów, sytuacji, w których są one zupełnie nieracjonalne. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Proponuję zadawać pytania po kolei, blokiem, pan senator Podkański i pan senator Lisiecki, a potem dopiero odpowiedzi. Aha, będzie kolejny głos, bo zgłasza się pani senator Anna Kurska.

Proszę.

Senator Lesław Podkański:

Dziękuję bardzo.

Państwo Przewodniczący! Wysokie Komisje! Panie i Panowie!

Ja chcę poruszyć kilka wątków związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, nie tylko jako ustawodawca, ale również jako kierowca, który przejechał ponad 2 miliony km, z tego większość w Polsce.

Oczywiście bezpieczeństwo ruchu drogowego zależy od wielu czynników. Po zapoznaniu się z informacjami, po przeczytaniu dokumentów, które otrzymaliśmy, na temat statystyki, obrazu sytuacji i tendencji jawi się kilka ważnych kwestii, które chciałbym podnieść, a także zapytać o pewne problemy. Otóż, będę mówił o czynnikach, które determinują spokojną, bezpieczną jazdę i każdy wątek będę kończył pytaniem. Zacznę może od strony technicznej, nie zaś ludzkiej.

W sensie technicznym istotna jest jakość dróg. Jakość dróg niewątpliwie ma duży wpływ na to wszystko, co związane jest z bezpieczeństwem ruchu drogowego. W tych dokumentach brakuje mi oceny wpływu jakości polskich dróg na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Proszę w związku z tym o odpowiedź na pytanie, czy taka ocena była dokonywana, jest dokonywana, kto jej dokonuje i co wynika z takiej oceny.

Pytanie drugie. Chodzi mi o czynnik związany z jakością sprzętu. W materiałach jest wprawdzie informacja, że badania techniczne jakości sprzętu jednoznacznie stwierdzają, iż jest to mały problem. Ja się z tym nie zgadzam, mówię prywatnie, twierdząc, że w Polsce bardzo duże zagrożenie płynie z jakości sprzętu poruszającego się po drogach. W związku z tym mam drugie pytanie. Na podstawie jakich danych w tych dokumentach znalazła się informacja, że jakość sprzętu poruszającego się po polskich drogach ma bardzo minimalny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego?

Kwestia trzecia – ludzka. Bardzo wiele zależy od każdego z nas, od każdej osoby, która prowadzi samochód. W związku z tym jawi się pierwsze dość przewrotne pytanie. Czy każdy Polak musi być kierowcą? Czy przypadkiem nie jest tak, że zbyt łatwo otrzymujemy dokument uprawniający nas do poruszania się i zagrażania innemu współuczestnikowi ruchu drogowego? Czy ktokolwiek kiedykolwiek podejmował taką analizę? Bo ja mam wrażenie, tak, mam wrażenie, proszę mnie przekonać, jeśli się mylę, że chyba zbyt łatwo się otrzymuje dokument bądź niewłaściwie przygotowuje się, szczególnie młodych kierowców. Wiemy, co oni później wyczyniają na drodze. A skoro mówię o młodych, to pytanie jest następujące. Proszę mi odpowiedzieć, bo tego też nie znalazłem w dokumentach, jaki udział mają młodzi kierowcy w najtragiczniejszych wypadkach. Moje doświadczenie wskazuje, że najtragiczniejsze sceny na polskich drogach rozgrywają się najczęściej za sprawą kierowców młodych, niedoświadczonych. No pewnie młodość, fantazja i jeszcze parę innych elementów.

Kolejny problem to jest czas rozmieszczenia w kalendarzu liczby wypadków, w tym śmiertelnych, ale i wypadków generalnie. Są cztery miesiące w roku, na które przypada tak zwany rekord liczby zabitych, rekord liczby wypadków, to jest od lipca do października, i jednocześnie mamy luty, marzec, kiedy wypadków jest najmniej. Czy, kiedy i jakie akcje są zaplanowane, by do tego wypadkowego, tak to nazwę, sezonu właściwie, promocyjnie przygotować wszystkich uczestników ruchu drogowego?

Kolejny problem – promile. To już niejako polski koszmar. Myślę, że jeśli chodzi o promile, to poza akcją promocyjną, informacyjną, przestraszaniem jednak czas i wysokość kar są jedynym skutecznymi mechanizmami. Mam takie pytanie. Czy w tej

materii również jest przygotowywane coś poza wypowiedziami ministra sprawiedliwości, który niejako zapowiedział parę przedsięwzięć typu zajęcie mienia ruchomego na jezdni czy inne sankcje związane z utratą wartości materialnych?

Kolejna kwestia to kwestia oceny skuteczności wideoradarów. Ja osobiście uważam, że wszystko to, co jest ze słońca migającym ostrzeżeniem, uwaga itd., jest pozytywne. Nie mam jednak bazy danych i chciałbym zapytać, na ile dzisiaj stacjonarne wideoradary pomagają właściwym służbom w zabezpieczeniu porządnego poruszania się, z właściwą prędkością uczestników drogi.

Kolejny wątek, który mnie interesuje, jest to problem drogowego transportu ciężarowego. Naprawdę jestem zszokowany informacją o nieprawidłowościach. Wyliczyłem sobie, że Inspekcja Transportu Drogowego przeprowadziła sto pięćdziesiąt parę tysięcy kontroli, ale aż w 30% stwierdziła nieprawidłowości. Dla mnie to jest koszmar, co trzeci samochód zatrzymany przez Inspekcję Transportu Drogowego niesie za sobą różnego typu zagrożenia. Z czego to wynika i jakie to są nadużycia? Jeśli jest tak, że co trzeci samochód niesie niebezpieczeństwo, a jest to bardzo ciężki sprzęt, to dla jeżdżących lekkimi samochodami... Każdy wie, co to znaczy tir czy 20 t ładunku na jezdni, a co trzeci z nich jest niesprawny bądź coś innego, nie wiem, na czym polegają te nadużycia, bo takich danych nie ma w dokumentach. To jest szokujące. Tak samo informacja o samochodach przewożących materiały niebezpieczne. Tu z kolei co szósty woźący materiały niebezpieczne wiezie je niezgodnie z normą i też nadużywa przepisów ruchu drogowego. To jest niepokojące.

I ostatnie już pytanie. Czy możemy dzisiaj otrzymać odpowiedź, choć w skrócie, na pytanie, co generalnie trzeba by szybko zmienić w prawie polskim, w dwóch, w trzech sprawach, żeby to wszystko, o czym mówiłem, usprawnić? Dziękuję i przepraszam za przydługą wypowiedź.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Dziękuję bardzo.

Ponieważ pojawił się blok, padło wiele i szczegółowych pytań, to zanim udzielię głosu kolejnemu senatorowi, bardzo poproszę jednak o udzielenie odpowiedzi na te pytania.

W pierwszej kolejności poproszę pana dyrektora Grzegorzycy, jeżeli będzie trzeba potem uzupełnić, to również pozostałych gości o udzielenie odpowiedzi na pytania, które tu padły, a było ich bardzo wiele.

**Dyrektor Sekretariatu
Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Andrzej Grzegorzycy:**

Państwo Przewodniczący! Szanowni Senatorowie! Szanowni Goście!

Ustosunkowując się do tematyki poruszonej przez pana senatora Jerzego Szmita, chcę powiedzieć, że temat jest trudny, kontrowersyjny, są liczne orzeczenia Sądu Najwyższego, jaki jest stan prawny na dziś. Nie ma strat policzalnych przez ekologów, tak między nami mówiąc. Nam, tym, którzy dbają o bezpieczeństwo, marzy się, żebyśmy uzyskali chociaż połowę tych uprawnień, które mają ekolodzy, bo z powodu jednego drzewa można nie wybudować drogi, a z powodu kilku zabitych nie można wyciąć

drzewa. Ponieważ rozumiem to, że musi istnieć równowaga, to przepisy, które obowiązują, są przepisami zasadnymi, mówią o tym, że można wyciąć tylko te drzewa, które zagrażają bezpieczeństwu i jako swoiste zapobieżeniu złu najczęściej dzieje się to jednostronnie.

Na wniosek, pytanie, czy można by było zorganizować drogi ekologiczne, odpowiem, że teoretycznie można. Pojawia się tylko takie pytanie. Obecnie w Polsce do wszystkich miejscowości trzeba coś zawieźć, przewieźć, wywieźć. Czy nas na to stać przy niemożności budowania następnych dróg? Bo jak państwo wiecie, nawet w przypadku autostrad nie z tytułu tego, że nie ma pieniędzy, tylko z racji tego, że trwają wieczne protesty, nie można pozwolić sobie na realizację niektórych budów. Pozostawiając więcej takich dróg, bo na wyznaczonych obszarach są drogi, które są tak zwanymi drogami pieszo-jezdnymi, moglibyśmy rozwiązać ten problem.

Podam statystykę, którą dysponujemy, można do niej sięgnąć, znajduje się na stronach Komendy Głównej Policji. Wypadki drogowe w Polsce w 2005 r. Wypadki z tytułu najechania na drzewo lub słup w ostatnim roku, w roku 2005, proszę, to było ponad tysiąc wypadków śmiertelnych, co stanowi 18,8% wypadków ogółem. Pojawia się teraz pytanie, które zada sobie każdy, wewnątrznie, czy chronić tych, którzy często, powiedzmy to sobie, jeżdżą zbyt brawurowo, jakie zastosować ograniczenia w prędkości pojazdów i jakie zastosować ograniczenia dotyczące skrajni, bo większość tych dróg – mówimy o terenach mazurskich, Dolnego Śląskiego – niestety, nie spełnia podstawowych wymogów technicznych, często po prostu dwa samochody nie mogą się tam wyminąć. Myślę, że to, co obecnie obowiązuje, jest zrobione z dość dużą ostrożnością. Dodam jeszcze, że każde wycięte przez drogowców drzewo pociąga za sobą nasadzenie kilkadziesiątkrotnie więcej nowych drzew poza otoczeniem drogi, a generalnie rzecz biorąc, tendencje światowe są tego rodzaju, żeby usuwać przeszkody boczne aż do odległości 20 m, są one zbyt restrykcyjne, ale mówimy o nowych budowach. Myślę, iż istniejące przepisy dostatecznie chronią przede wszystkim i w większym stopniu przyrodę, nie zaś użytkowników dróg.

Jeśli chodzi o odpowiedzi na całą serię pytań pana senatora Podkańskiego, to w sprawie wpływu technicznej jakości dróg na bezpieczeństwo ruchu drogowego może uzupełnić później pan dyrektor Bilski z generalnej dyrekcji. Ja powiem, że zgodnie ze statystyką najechanie na dziurę, wybój, garb stanowi zaledwie 0,1%, realnie mówi się, że droga wraz z infrastrukturą stanowią w granicach 10–12%, a w powiązaniu z człowiekiem, czyli z jego złą reakcją, na przykład gwałtownym przyhamowaniem, to może dochodzić do ponad 20%, nie więcej, a mówimy o połączeniu tych dwóch czynników, włącznie z czynnikami atmosferycznymi.

Jeśli chodzi o bezpośredni wpływ, to badania prowadzone są przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów, prowadzone są szczegółowe analizy dotyczące stanu, szorstkości nawierzchni, gdziekolwiek oznakowania dróg. Owszem, nakładają się również błędy w zakresie oznakowania dróg, ale w dalszym ciągu nie zwalnia to kierowcy od poruszania się po tych drogach zgodnie z kodeksem i jak pozwalają na to warunki, ponieważ nie jesteśmy w stanie doprowadzić skoleinowanych dróg do odpowiedniego stanu technicznego w szybkim tempie.

Może najpierw ja odpowiem, a któryś z panów będzie mógł potem dopowiedzieć.

Jeżeli chodzi o jakość sprzętu poruszającego się po drogach, to badania są niestety dość bezwzględne, dotyczą one wszystkich krajów i jest to poniżej 3%, bez

względu na to, czego byśmy nie wymyślili. Jest takie nieśmiertelne pytanie. Czy lepszy jest dziesięcioletni golf po niemieckich badaniach technicznych, znanych z solidności i są tego potwierdzenia, czy dziesięcioletni albo ośmioletni polonez bądź maluch? Powiedzmy sobie, że zastrzeżenia dotyczą głównie maluchów, które poruszają się w majestacie prawa, a których kierunkowskazów praktycznie nie widać.

Minister transportu zlecił przeprowadzenie wielu badań, dotyczących szczególnie wątpliwego importu starych samochodów w ostatnich latach. Są stacje diagnostyczne nadzorowane przez starostów, w zasadzie nie ma wpływu na kontrole starostów, kontrole tego, co robią. Na stacjach diagnostycznych trudno jest oszacować, jaki procent samochodów wyjeżdża, powiedzmy, po niedokładnych badaniach lub jaki jest procent czynów karalnych, dotyczących lewego poświadczenia, czyli poświadczenia nieprawdy. Jednak rzeczywisty stan techniczny pojazdów wpływa na to w relatywnie niewielkim stopniu, zależy to raczej od zachowania.

Pan minister Kaczmarek odpowie na pytanie o uchybienia w tych 30% kontrolowanych samochodów ciężarowych. Tymczasem wiemy, nie tylko z prasy, ale i z danych policyjnych, że głównym zagrożeniem nie jest niesprawność tirów, lecz zachowanie kierowców, którzy bardzo często, jeżeli widzą trzydziestotonowe auto, to gotowi są ze strachu wjechać raczej do rowu niż zdecydować się na konfrontację, czy on w ostatniej chwili zjedzie, czy nie zjedzie. Przepraszam, odpowiadam za zachowania, odpowiadam niejako w imieniu tych, którzy nierzadko spotykają się z takim zjawiskiem. Tak że jakość sprzętu wpływa w stosunkowo niewielkim stopniu. Dodam jeszcze, że bez względu na to, jak ocenimy polskie stacje diagnostyczne, jesteśmy jednym z nielicznych krajów w Europie, który przynajmniej powinien dość rygorystycznie badać stan techniczny pojazdu. Przypominam, jeżeli chodzi o autokary i samochody ciężarowe, to badania przeprowadzane są co pół roku.

Część ludzka. Zgadzam się z panem senatorem, nie każdy Polak musi być kierowcą. Odpowiadając szybko, powiem, że Komisja Europejska postanowiła o tym, że wejdzie w życie dyrektywa ujednolicenia zdobywania praw jazdy. W Polsce już w ubiegłym roku został opracowany, a w tym roku przedstawimy go pod obrady Rady Ministrów, projekt ustawy o kierujących pojazdami. Chcielibyśmy w nim zamienić egzamin i naukę jazdy... Dotychczasowa nauka jazdy nakierowana jest głównie na to, jak zdobyć prawo jazdy i zdać egzamin, nie zaś na to, jak nauczyć się bezpiecznie jeździć i bezpiecznie poruszać po drodze. I to jest katastrofa, główny błąd, bo często szkoły nauki jazdy uczą tylko i wyłącznie rozwiązywania testów i wykonywania manewrów na placu. Jako paradoks podam tylko jeden przykład, ale jest on ważny. Otóż, przez dyrektorów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego oprotestowany został pomysł, który został wcielony w życie, żeby część praktyczna egzaminu pod hasłem „parkowanie i zawracanie” odbywała się w warunkach realnych. Uznali oni, że to spowoduje wzrost liczby wypadków, otarcia samochodów i ewentualne skutki, konsekwencje karnoprawne dla wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. To było – użyję tu słowa – porażające, mimo że jest tak groźne. Jeżeli następnego dnia ten młody adept ma sam zawrócić lub zaparkować na jezdni, to przepraszam, ale w tej sytuacji obawa dyrektora ośrodka jest dla mnie czymś, co powinno spowodować jego natychmiastową dymisję.

Teraz sprawa czasu występowania największej liczby wypadków. Jest bardzo wiele kampanii, począwszy od kampanii dotyczącej przygotowania wyjazdu na waka-

cje. Wczoraj odbyła się konferencja prasowa, dotycząca rozpoczęcia wielkiej kampanii bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Policja i inspekcja transportu rozpoczęły na szeroką skalę kontrolę autobusów z dziećmi i z turystami wyjeżdżającymi na wakacje. Następnie planowana jest wielka kampania, która ma się rozpocząć 6 lipca, dotycząca nieprowadzenia pod wpływem alkoholu. Będzie to zespolona akcja, prowadzona przez fundację Hołowczyca, przez krajowego duszpasterza kierowców, przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i nawet kompanię piwną, to znaczy pracodawców, nie browary, lecz pracodawcy włączają się w akcję zapobiegania temu zjawisku. Jest cały cykl takich akcji, zresztą macie to państwo przedstawione w materiałach, w sprawozdaniu, w jakich miesiącach i jakie kampanie, ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa, będą prowadzone. Wiadomo, że w każdym okresie charakterystycznym, czyli na przykład latem, podstawowymi sprawami będą: alkohol, prędkość i niechronieni użytkownicy dróg, bo jest to czas beztroski, szczególnie dla dzieci, i niestety czasem kończy się smutno.

Jeżeli chodzi o promile, to już o tym mówiłem, w zasadzie cały problem tkwi w szybkim egzekwowaniu kar. Policja łapie, prokurator wypuszcza. Proszę nie traktować tego w ten sposób, że oskarżam tylko Ministerstwo Sprawiedliwości, to nie tak, ale takie jest odczucie społeczne. Skoro realnie karzemy 1%, często kończy się to mandatem, to dopóki nie uda się przyspieszyć i nie uda się nam ferować wyższych wyroków, nawet jeżeli trzeba będzie w sposób pokazowy... Podam państwu taką informację, otóż w Szwajcarii mandat za jazdę pod wpływem alkoholu i spowodowanie wypadku może wynosić 10 tysięcy euro, co nawet dla bogatych Szwajcarów jest kwotą dużą. To jest przypadek, ale nie przypadek samochodowy z tytułu jazdy po pijanemu, tam też jest problem konstytucyjny, nie przypadek, lecz zabezpieczenie na poczet kary. Jeżeli grzywna jest wysoka, to dla wielu z nich oznacza to przypadek samochodu. Kończy się wówczas temat niekonstytucyjności. Przepraszam, ale w ciągu ostatnich pięciu lat krajowa rada już trzykrotnie podchodziła do tego tematu, to się pojawiało, zresztą PZMot zgłaszał taki wniosek i okazał się on niekonstytucyjny. Tymczasem jest to kwestia szybkiej egzekucji i tego, na co zwracają nam uwagę koledzy partnerzy, wzrostu poczucia nieuchronności kary.

Dodam, że przy badaniu agresji, wracam do młodych kierowców, u niemieckich młodych kierowców jest podobny stopień agresji, około 10%. Czym się różnią już młodzi kierowcy w Polsce i w Niemczech? W Niemczech ponad 70% młodych kierowców wie, że ich agresywne zachowanie czy jazda po piwie zakończy się tak zwaną egzekucją, czyli złapią i ukażą, w Polsce powyżej 70% uważa, że załatwi się, zgina papiery, tata załatwi, znajomy, będzie błąd formalny, proces odwoławczy będzie trwał latami, dlatego zatem mam sobie odmawiać. Jest to jeden z większych problemów administracyjno-społecznych.

Jeśli chodzi o stan techniczny i sprawę starostwa, to już mówiłem. Dalej jest ocena skuteczności wideoradarów, o tym to już powie kolega z Policji. Potem problem młodych. Zwracamy na to szczególną uwagę i dodam, że są inne punkty karne dla młodych kierowców i inne punkty karne dla kierowców, tak to nazwę, zawodowych. W nowych przepisach ustawy o kierujących pojazdami przewidujemy prawo jazdy na próbę i prawo jazdy z osobą towarzyszącą. Jesteśmy w tym skuteczni w Europie, mimo protestów w Polsce, iż podnieśliśmy wiek do osiemnastu lat, okazuje się, że szybciej dojrzewamy fizycznie, a emocjonalnie jednak nie dojrzewamy. Choć jestem jednym

z tych, którzy uzyskali prawo jazdy w wieku szesnastu lat, to do dziś dnia mogę potwierdzić, że wymaga to dużej dyscypliny.

Proszę państwa, odpowiedź na pytanie, co zmienić. Wszyscy musimy wnieść – przepraszam, że to zabrzmiało tak państwowotwórczo, ale taka jest rola rady – jakąś część i wzajemnie sobie pomóc, bo bardzo wiele działań na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa może się odbyć bezinwestycyjnie. Nie wierzę w to, jestem bezpośrednio odpowiedzialny za pozytywne zmiany i cały czas uważam, że nie trzeba wydawać dużych pieniędzy i można to zmienić na lepsze. Dziękuję.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa chciałby uzupełnić tę wypowiedź?

Bardzo proszę pana z Komendy Głównej Policji.

**Ekspert z Biura Prewencji i Ruchu Drogowego
w Komendzie Głównej Policji**

Adam Jasiński:

Dziękuję bardzo.

Jeszcze raz komisarz Adam Jasiński.

Do tego, co powiedział pan dyrektor Grzegorz, chciałbym dodać tylko tyle. Rzeczywiście, jeżeli chodzi o udział kierowców młodych, w wieku od osiemnastu do dwudziestu czterech lat, to w wypadkach drogowych na polskich drogach właśnie ci ludzie dominują. To jest rząd wielkości 20%, około 20% wypadków drogowych jest spowodowanych właśnie przez tych, no, chciałoby się powiedzieć, młodych szaleńców, nierzadko pod wpływ alkoholu i narkotyków.

Jeśli zaś chodzi o przyczyny wypadków drogowych, to do tego, o czym już kilkakrotnie mówiono, czyli w odniesieniu do tej triady: kierowca, pojazd i droga, chciałbym dopowiedzieć, że jednak pojazd i droga mają zdecydowanie mniejszy wpływ na liczbę i skutki wypadków drogowych aniżeli człowiek. To człowiek popełnia błędy, zasadnicze błędy, to właśnie zaburzenia psychomotoryczne ludzi powodują taki, a nie inny stan rzeczy.

Proszę państwa, trudno mi w tej chwili precyzyjnie odpowiedzieć na pytanie, na ile skuteczne są radary, może inaczej, na ile obecność radarów powoduje spadek liczby zdarzeń, wypadków. Nie byłem przygotowany na takie pytanie, nie mam przy sobie materiału, ale pamiętam, że swego czasu prowadziliśmy takie badania. Okazuje się, że po pewnym czasie od momentu, kiedy te urządzenia stacjonarne zostaną wystawione na określonym odcinku drogi, gdy kierowcy już wiedzą, że należy się tam spodziewać tych urządzeń, obserwujemy szacunkowo spadek liczby zdarzeń o około 50%, nawet wówczas, gdy przy drodze wystawiane są makiety, same skrzynki, a kierowca nie wie, czy w danym momencie wewnątrz jest to urządzenie, czy go nie ma. Takie urządzenie jest bardzo kosztowne, więc wystawienie dziesięciu tak zwanych pustych puszek, między którymi można przekładać zawartość, czyli urządzenie, co kilka dni je przenosić, powoduje taki właśnie skutek, że poprawia się, zwiększa się bezpieczeństwo na określonej drodze, bo kierowca nie wie, czy w danym miejscu i w danym momencie to urządzenie zadziała, czy też nie.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Owszem, pan senator wspominał o tym, że odnotowujemy wzrost liczby zdarzeń, jeżeli chodzi o miesiące letnie, wakacyjne.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Jesienne, tak. Myślę, że jest to związane także z tym, między innymi z tym, że w tym czasie więcej młodzieży przebywa na naszych drogach.

Cóż my robimy? Tak jak państwo wiecie, jeżeli chodzi o oświatę, edukacja zmierza w tym kierunku, że obecnie nasza młodzież zdobywa uprawnienia do kierowania rowerami już w szkołach podstawowych, ponadpodstawowych i tam ci ludzie powinni się uczyć i uczą się zasad bezpiecznego poruszania się po drodze. Skutki są różne. Powiem szczerze, że mamy dość niepokojące sygnały, dotyczące uzyskiwania uprawnień, tego procesu edukacyjnego, i mamy czasami wrażenie, że część nauczycieli chciałaby to brzemie, ciężar odpowiedzialności za wydanie dokumentu, jakim jest karta rowerowa, przerzucić jednak na policję. Bo cóż będzie, jeżeli okaże się, że dziecko będzie uczestniczyło w wypadku, zostanie ranne i pojawi się zarzut, że szkoła niewłaściwie przeprowadziła proces edukacyjny, dziecko nie zostało należycie wyedukowane, aby bezpiecznie poruszać się po drodze.

Konkludując, powiem, co trzeba byłoby zmienić na dziś z naszego punktu widzenia, z punktu widzenia policji. Powiedziałem już o dwóch kwestiach. Jedną z nich to zmiana procedury przy stosowaniu fotoradarów. Skoro mówimy, że jest to jeden z zasadniczych czynników negatywnej sytuacji na polskich drogach, to trzeba zmienić procedurę, uprościć ją, aby była mniej kosztowna dla całego społeczeństwa, a bardziej skuteczna i szybsza. Działania w tym kierunku, jak już powiedział pan dyrektor Grzegorz, są prowadzone, te prace są bardzo zaawansowane, było kilka koncepcji, zobaczymy. Na pewno pójdzie to w dobrym kierunku, ale nie potrafię jeszcze powiedzieć, która koncepcja zwycięży.

Kwestia następna, o której też już wspominałem, to jest alkohol na drogach. Myślę, że tutaj też niestety potrzebne są zmiany w kodyfikacjach, ale również potrzebne jest lepsze stosowanie obecnych instrumentów prawnych, zarówno przez organy ścigania, jak i wymiar sprawiedliwości. Wydaje się, że byłaby możliwość skorzystania z tych instrumentów, które istnieją, w większym zakresie.

To jest analogiczna sytuacja do kwestii immunitetów. Gdy przygotowywałem do podpisu projekt wytycznych komendanta głównego Policji w odniesieniu do postępowania z osobami korzystającymi z immunitetu, to –proszę zwrócić na to uwagę – nie zmieniły się ani przepisy konstytucji, ani przepisy ustawy o wykonywaniu mandatu posła i senatora, nie zmieniły się konwencje wiedeńskie, po prostu na podstawie tych samych aktów prawnych zostało to inaczej zinterpretowane, ponieważ w doktrynie pojawiły się, zawsze były dwa nurty, a my po prostu przeszliśmy z jednego na drugi. Myślę, że z punktu widzenia aksjologii to jest kierunek bardziej skuteczny i bardziej słuszny.

Mogę powiedzieć, że jest jeszcze kilka, chciałoby się to nazwać trochę może niewłaściwie, luk, od strony aksjologicznej na pewno luk w przepisach, w ustawach, które powodują, że część zapisów, mówiąc językiem fachowym, to są przepisy *lex imperfecta*, czyli przepisy bez sankcji. Są to chociażby przepisy w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, są to przepisy obligujące kierujących do poddawania się badaniom psychologicznym czy badaniom lekarskim w określonych przypadkach, kiedy uczestniczyli w wypadkach drogowych z ofiarami w ludziach, kiedy prowadzili pojazdy w stanie nietrzeźwości. I okazuje się, że przy częstych zmianach ustawy w tym procesie legislacyjnym

o czymś zapomniano, coś przeoczono. Na przykład w art. 140 była sankcja, która mówiła, że kto nie poddaje się itd., ponosi jakieś sankcje, że starosta mógł te uprawnienia cofnąć itd., itd. Później zapomniano to poprawić, poprawiono dwa przepisy o charakterze materialnym, podstawowe, a tego sankcyjnego już zapomniano poprawić, co powoduje, że te przepisy są praktycznie martwe, w pewnym sensie martwe.

Oczywiście kolejna kwestia to jest rozważenie, należałoby się zastanowić i wymagałoby to pewnie przeprowadzenia jakichś badań, czy nie wprowadzić zapisu, przepisu, który obligowałby osoby w wieku podeszłym do poddawania się badaniom kontrolnym, czy to lekarskim, czy psychologicznym, czy takim i takim. Ostatnio zauważyliśmy, że osoby w wieku, powiedzmy, siedemdziesięciu lat czy starszym, jeżeli chodzi o sprawność psychomotoryczną, znacznie już odbiegają od standardów, które powinny być spełnione na polskich drogach. To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo i jednocześnie proszę o przedstawienie się, bo nie znam państwa wszystkich.

**Główny Inspektor Transportu Drogowego
Seweryn Kaczmarek:**

Seweryn Kaczmarek, główny inspektor.

Ja chciałbym udzielić informacji panu senatorowi Podkańskiemu. Jeżeli chodzi o liczbę nałożonych decyzji administracyjnych, bo o tym mówimy, to są czterdzieści cztery tysiące, czyli 3,6, zatem niespełna co czwarty pojazd. Dwa lata temu był to co drugi pojazd, wykryliśmy, że co drugi pojazd nie przestrzega danych przepisów. Najczęstszym zjawiskiem, bo aż w 82,9%, tak jak przedstawiono to w materiałach, jest nieprzestrzeganie czasu pracy kierowców. To jest najczęstsza przyczyna. Poza tym 7% stanowi brak licencji, zezwoleń, 4% – przewożenie towarów niebezpiecznych. W tym roku, od 1 stycznia obowiązuje współodpowiedzialność kierowcy i przedsiębiorców za czas pracy kierowców, i ten wskaźnik spada gdzieś do poziomu w granicach 65–68%, także ta sytuacja poprawia się i jest to optymistyczne. Dziękuję.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Dziękuję.

Proszę, pan dyrektor generalny Włodzimierz Bilski.

**Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad
Włodzimierz Bilski:**

Włodzimierz Bilski, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Szanowni Państwo, chciałbym jeszcze wrócić do tematu drzew, do tego, co powiedział pan dyrektor Grzegorzcyk. Rzeczywiście sadzimy wielokrotnie więcej drzew niż wycinamy. Musimy wycinać drzewa. Pięć i pół tysiąca wypadków, ginie tysiąc dwadzieścia pięć osób, a najwięcej właśnie w warmińsko-mazurskim. To jest po prostu niedopuszczalne.

Pan senator pewnie zna drogę nr 16. Jest to droga, która ma dwa nienormatywne wiadukty i tylko z tego powodu nie ma tam ruchu ciężarowego, jest ruch lokalny. A spójrzmy na to, co zrobiliśmy w ubiegłym roku na wjeździe i wyjeździe z Mikołajek. Jest tam przyzwoita droga, drzewa są wycięte, nasadzone są poza koroną drogi, choć oczywiście trzeba wielu lat, żeby one wyrosły do takiej wielkości, jaką mają dzisiaj. Tymczasem na tej drodze nie mogą się minąć dwa samochody ciężarowe, jest ona wąska, jest zaniedbana.

Z czego wynikają zaniedbania? Wieloletnie zaniedbania spowodowane są bardzo małymi nakładami na drogi. Ja podam państwu taki przykład. Na przełomie lat 1988 i 1989 czy 1989 i 1990 nakłady na drogi krajowe w Polsce zmalały w cenach porównywalnych czterokrotnie, na drogi wojewódzkie, które wtedy też były w zarządzie generalnego dyrektora, dziesięciokrotnie, a w tym czasie wielokrotnie wzrósł ruch, w tym ruch ciężki, ciężarowy. Dlatego powstały koleiny. Zresztą budowaliśmy wtedy drogi o naciskach do 8 t i do 10 t na oś, nie budowaliśmy takich dróg, jak w tej chwili, do 11,5 t. Z tego wynika taki katastrofalny stan dróg.

Odpowiadając na pytanie pana senatora Podkańskiego o wypadki, w których droga była ich przyczyną, powiem tak. Panie Senatorze, Policja podaje, że było sześćdziesiąt pięć wypadków, których to była stuprocentowa przyczyna. W przypadku pozostałych przyczyną jest to, że niestety kierowcy nie dostosowują prędkości do warunków jazdy. Jeżeli są koleiny, w czasie deszczu są one wypełnione wodą, to nie można jechać z prędkością 150 km/h.

Wrócę jeszcze do drzew. Przepraszam, że mówię chaotycznie, ale chciałem odpowiedzieć szybko. Na terenie województwa pomorskiego, na drodze Gdańsk – Kartuzy oglądałem miejsce, gdzie miesiąc czy półtora miesiąca temu zginęło czterech młodych ludzi na jedynym drzewie, które pozostało na łuku drogi, bo nie pozwolono nam go wyciąć. Faktem jest, że według oceny policji jechali tym volkswagenem golfem 160 km/h, ale było to jedyne drzewo i czterech młodych ludzi w wieku dwudziestu, dwudziestu paru lat zginęło na miejscu. Z tymi drzewami po prostu musimy robić porządek, sadzić nowe. Są stare drzewa, my robimy przeglądy, robią to wynajęci przez nas specjaliści. Pamiętacie państwo wypadek, który zdarzył się bodajże na drodze nr 17. W nocy wracała gdzieś z południa Polski grupa sportowców. Na drodze leżała ułamana gałąź, kierowca ją ominął i doszło do czołowego zderzenia z innym samochodem. Inny wypadek, też w czasie wichury została złamana gałąź. Gdyby ta gałąź była dobra, drzewo nie byłoby, nie wiem, sparciałe, spróchniałe, to ona by się nie złamała. Gałąź spada, uderza w szybę, przebija kierowcę, kierowca ginie, giną pasażerowie, którzy z nim jadą. Dlatego my to robimy, a tak naprawdę robią to specjaliści, eksperci, którzy się znają na drzewach, bo my się na tym nie znamy, ale my chcemy je wycinać, żeby nie zagrażały bezpieczeństwu ruchu. I tak jak mówię, sadzimy drzewa, proszę zobaczyć, ile w warmińsko-mazurskim jest nowych drzew, nasadzonych w ubiegłym roku, sadzone są one w specjalnych uchwytach, ładnie, jeśli któreś się nie przyjmą, sadzimy następne, ale już poza koroną drogi, i my to robimy.

Jeżeli chodzi o drogi krajobrazowe, o których zaczął mówić pan senator Szmit, to jest takie opracowanie, przygotowane przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów, na temat zasad kształtowania dróg w województwie warmińsko-mazurskim. Jeżeli pani przewodnicząca by pozwoliła, to pan profesor Rafalski powiedziałby dwa zdania na ten temat.

**Dyrektor Naczelny Instytutu Badawczego Dróg i Mostów
Leszek Rafalski:**

Dziękuję bardzo.

To, o czym wspomniał pan senator, dotyczy głównie dróg wojewódzkich, ponieważ sieć warmińsko-mazurska obejmuje w sumie 3 tysiące km dróg krajowych wojewódzkich. Jeśli chodzi o sieć dróg wojewódzkich, to zaproponowaliśmy dwa podejścia, udrożnienie tych dróg, które rzeczywiście są potrzebne regionowi jako drogi niezbędne do transportu, i ograniczenie w tych miejscach, gdzie to jest zbędne. I właśnie drogi krajobrazowe znajdowałyby się w kilku miejscach, byłyby pięknymi alejami, gdzie ruch powinien być ograniczony. Przede wszystkim nie powinno być tu ruchu ciężarowego, może być ruch osobowy, rowerowy. Tego typu rozwiązania zostały zaproponowane dla regionu. Jedno z opracowań opublikowałem, więc chętnie prześlę je panu senatorowi, pani przewodniczącej już przesłałem, a drugie jest teraz przygotowywane. Oba opracowania stanowią pewną przyszłościową wizję dla regionu, ale bardzo rozsądną. Jest tam taki obszar: natura, zatem trzeba było też bardzo ostrożnie podchodzić do nowych inwestycji, żeby nie zakłócić wizerunku regionu w sensie zniszczenia, zanieczyszczenia, ale jednocześnie dać możliwość jego rozwoju, chodzi głównie o turystykę. Dziękuję.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Kolejnymi dyskutancami to pan senator Lisiecki i pani senator Anna Kurska. Pani senator też się zgłaszała?

Senator Anna Kurska:

Tak, ja się zgłaszałam, ale już otrzymałam odpowiedź, bo chciałam poprzeć kolegę Szmita w tej samej kwestii, i ostatnia odpowiedź, którą usłyszałam, już mnie satysfakcjonuje. Chodziło mi o drogi wewnętrzne, o te piękne drogi krajobrazowe. Miałam okazję być w gronie leśników, którzy bardzo optowali za tym, żeby zostawić ten nasz piękny polski pejzaż i wszystkiego nie niszczyć. Tym bardziej że samowola jest ogromna i zdarzają się nadużycia, jeśli chodzi o wycinanie drzew, ale to już zadanie dla policji i samorządów. Tak że ja ograniczę się tylko do tych stwierdzeń. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Dziękuję bardzo.

W takim razie proszę pana senatora Lisieckiego.

Senator Bogdan Lisiecki:

Dziękuję bardzo.

Moje pytanie kieruję do przedstawiciela Komendy Głównej Policji. Mówił pan o tym, że te trzydzieści dni, czyli czas od zrobienia zdjęcia na dostarczenie tego do sprawcy wykroczenia, jest to czas zbyt krótki. Ja się zastanawiam, czym to jest spowodowane. Dlatego że dzisiaj, jakkolwiek na to nie patrzeć, mamy odpowiednią bazę da-

nych, cały system jest skomputeryzowany. Wydaje mi się, że jeżeli obecnie nie jesteśmy w stanie wyegzekwować odpowiednich mandatów, to niestety, ale taka sytuacja będzie trwała dalej. Dziękuję.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

I kolejne głosy w dyskusji. Najpierw pan senator Jacek Włosowicz, potem pani senator Arciszewska i pan senator Łuczycycki.

Proszę bardzo.

Senator Jacek Włosowicz:

Dziękuję, Pani Przewodnicząca.

Mój głos w dyskusji to dwa krótkie, szczegółowe pytania i jedna uwaga. Jeśli chodzi o to wszystko, o czym państwo czy państwo senatorowie do tej pory powiedzieli w ramach diagnozy sytuacji, o to, że są takie, a nie inne obowiązujące przepisy, jest kwestia ich przestrzegania, ich egzekwowania, stan dróg, nawierzchni oraz drzewa, stan samochodu, stan kierowców, ich wiek, to wszystko uzasadnia wiele danych, które zostały tu przedstawione.

Jeśli chodzi o te dane, to miałbym pytanie do pana dyrektora. Referując dane z tabeli na stronie 6, wspomniał pan między innymi o tym, że w świętokrzyskim w roku 2005 nastąpił bardzo znaczny wzrost liczby osób zabitych w stosunku do roku 2004. Ponieważ w opracowaniu nie ma próby szczegółowego wytłumaczenia, dlaczego tak się stało, więc ja miałbym takie pytanie, bo to wyróżnia się na tle wszystkich innych województw, znacznie odbiega. Czym można by akurat ten wzrost wytłumaczyć? Są tu również ranni, jest to niejako proporcjonalne w porównaniu z pozostałymi danymi. Może stan ratownictwa medycznego jest tu nie taki?

Są jeszcze dwie inne dane, które według mnie znacznie odbiegają od pozostałych. O ile w innych województwach notowany jest spadek, jeżeli chodzi tak o liczbę wypadków, jak i o liczbę osób rannych, o tyle dwa województwa, dolnośląskie i mazowieckie, odbiegają in minus, czyli in plus, ponieważ nie nastąpił spadek, wręcz przeciwnie, nastąpił tu wzrost. Te dwa województwa wyróżniają się. Widać, że liczba rannych i liczba wypadków są tu mocno skorelowane dodatnio, prawie na poziomie jedności. To byłyby moje dwa pytania dotyczące tych trzech województw, w tym jedno dotyczące dwóch.

A teraz jedna uwaga, odnosząca się do otrzymanych przez nas danych. Ja mam taką naturę, związaną może z wykształceniem, że najpierw sprawdzam dane, które otrzymałem. Są one w większości bezwzględne, prezentujące rok 2005, ale są również dane porównawcze, dotyczące tendencji, pokazujące lata 2004 i 2005. I między innymi tabela na stronie 8, prezentująca liczbę wypadków, w kolumnie drugiej jest tu podana różnica, wzrost procentowy, według mnie – mogę ocenić na tyle, na ile mi pozwala znajomość arytmetyki – nijak się ma do przedstawionych danych. Ponieważ jest to jednak dokument podpisany przez pana dyrektora Grzegorzczyka, przez pana podsekretarza stanu Stommę, pana ministra Polaczka oraz pana prezesa Rady Ministrów Kazimierza Marcinkiewicza, sądzę, że powinny to być dane przedstawione rzetelnie. Według mnie cała ta rubryka zawiera wiele błędów. Myślę, że skoro jest to oficjalny dokument, to nie powinno to mieć miejsca. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Proszę pana senator Łuczyckiego o zabranie głosu.

Senator Andrzej Łuczycki:

Dziękuję, Pani Przewodnicząca.

Szanowni Państwo!

Poruszamy tu sprawy, które są niezmiernie ważne. Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest pewną bolączką, to za małe słowo, wydaje się, że jest to w Polsce pewnego rodzaju patologia. Wszystkie sprawy, o których państwo mówicie, są bardzo istotne, bardzo ważne i nigdy nie dość słów ani czynów, aby poprawić ten stan rzeczy.

Ja chciałbym się odnieść do samego dokumentu, który otrzymaliśmy z Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Ja zadałem sobie trud, aby przejrzeć podobne dokumenty z lat poprzednich, z dwóch poprzednich lat, i muszę powiedzieć, Szanowni Państwo, że te dokumenty niczym się nie różnią. Struktura tych dokumentów jest podobna, jest to jakiś syntetyczny materiał, który opisuje jakąś rzeczywistość. Tymczasem brakuje mi niejako punktu odniesienia. Co my chcemy osiągnąć? Do czego my dążymy? Co chcemy zrobić?

Nie znalazłem w tym dokumencie ani tego, jaki mamy plan, aby poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce, ani tego, jakimi środkami dysponujemy, aby rzeczywiście móc przeciwdziałać tej patologii. Nie ma informacji, jakie są środki zewnętrzne, czy możemy się starać o jakieś środki zewnętrzne dla poprawienia bezpieczeństwa. Jest to, jak powiedziałem, jakiś materiał statystyczny i nie wiem, czy akurat krajowa rada bezpieczeństwa powinna zajmować się li tylko statystyką.

Chciałbym zadać pytanie panu Andrzejowi Grzegorzcykowi. Czy ten słynny „Gambit”, który próbowaliście państwo wprowadzać od 2000 r. – jak sądzę, jest on wprowadzony pilotażowo, tak wynika z materiałów, które mam, i z innych informacji w kilku regionach w kraju, między innymi w Gdańsku – przyniósł efekty? Chciałbym usłyszeć od pana, jakie konkretne efekty przyniosło wprowadzenie programu „Gambit”. Jakie konkretne efekty osiągnęliśmy?

Chciałbym również, Szanowny Panie, odnieść się do rozporządzenia o egzaminowaniu kierowców. Ja sam znalazłem w tym rozporządzeniu ponad pięćdziesiąt nieprawidłowości. Nie chcę państwa zanudzać tym, jakie to były nieprawidłowości, bo to nie czas ani miejsce na to, chcę się odnieść jedynie do kwestii parkowania, bo pan ją tu poruszył. Wydaje mi się, sądząc z pańskich słów, że pan nigdy nie przeprowadzał praktycznie egzaminu. Manewr parkowania przeprowadzany na egzaminie to nie jest kwestia tylko egzaminu, to również nauczanie przez instruktora tego parkowania potencjalnego adepta, a więc potencjalnego kierowcy. Teraz dajecie państwo takie zadanie: proszę bardzo, parkowanie na mieście. Tylko gdzie? Pod supermarketami? Nie. Wie pan, to jest tylko taki urywek, wtęret, który mówi o tym, że państwo patrzycie na to, jak należałoby to zrobić, w jaki sposób przeprowadzić, niejako zza biurka, niejako bez doświadczenia.

Chciałbym się jeszcze odnieść do tego dokumentu i do pewnych spraw szczegółowych. Jest tu bodajże na stronie 20 synteza działań podejmowanych na rzecz poprawiania bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jest tu punkt, który mówi o prowadzeniu systematycznego pomiaru wykorzystania pasów bezpieczeństwa. Ja nie rozumiem, co to jest. To państwo to robicie? To państwo przeprowadzacie takie badania? A podjęcie

starań mających na celu uzyskanie dodatkowych środków czy opracowanie następnych wersji ustawy o osobach kierujących pojazdami? Ja otrzymałem z resortu informację, że to resort się tym zajmuje. Państwo to robicie? Czy uczestniczenie we współpracy międzynarodowej? Z tego, co rozumiem, tak, oczywiście, możemy współuczestniczyć, gdzieś tam jeździć i współpracować międzynarodowo, ale co z tego wynika. Co konkretnie z tego wynika dla poprawy bezpieczeństwa w Polsce?

Mam tu jeszcze jeden taki kwiatek. Na stronie 45 piszecie państwo, że w samochodach marki FSO Lanos zastosowano nową włoską przekładnię kierowniczą o zwiększonej trwałości. W kooperacji z kontrahentem ukraińskim przeprowadzono z wynikiem pozytywnym próby zderzeniowe w FSO. O ile mnie pamięć nie myli, jest taki dokument, który się nazywa: rozporządzenie o warunkach technicznych dopuszczania pojazdu do ruchu. Czy państwo musicie się tym zajmować, akurat tym konkretnym problemem? Ja chciałbym od pana usłyszeć, czym zajmuje się Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, bo ten dokument, który otrzymałem, to praktycznie można by było wycisnąć i zostałyby tylko ostatnia strona, mówiąca o działaniach podejmowanych przez wojewódzkie rady ruchu drogowego. To jest już śmieszne. Gdyby to nie było takie tragiczne, myślę o poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, to byłoby to śmieszne. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

W kolejności zgłoszeń pani senator Arciszewska, a potem pan senator Ciecierski. Proszę bardzo.

Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Dziękuję, Pani Przewodnicząca.

Pan Podkański zadał już wiele pytań, ale ja chciałabym jeszcze zwrócić uwagę na dwie sprawy. My wszyscy chyba jesteśmy kierowcami i też z praktycznego punktu widzenia patrzymy na to, jak się jeździ, chodzi nie tylko o dojazdy do Warszawy, ja mam z Gdyni 360 km, może więcej, ale jeździ się również dalej, za granicę, tak że wszyscy mamy na swoim koncie może nie 2 miliony km, ale trochę na pewno.

Chciałabym zadać takie pytanie. Jak państwo podchodzicie do kwestii związanej z oznaczeniami budów, przebudów, remontów dróg? Wiem z doświadczenia... Choćby ostatnio wracałam z Warszawy samochodem i uległabym wypadkowi. Na szczęście jechałam takim samochodem, że byłam dość wysoko i poradziłam sobie, ale przede mną zderzyły się trzy samochody, miały problem i musiały ostrzegać inne samochody, bo było już ciemno, żeby nie wpadły na niestety źle oznaczony fragment przebudowy drogi. To jest nagminne. W wielu miejscach jest to robione chaotycznie, zostawiane w sposób zupełnie nieodpowiedzialny i stanowi bardzo duże zagrożenie dla kierowców. Oczywiście trzeba zachować odpowiednią prędkość, ale czasami na pustej drodze również można, przepraszam za słowo, wpakować się na taką niespodziankę.

Następna kwestia to czyste drogi. Wiemy, że nie mamy sieci autostrad, którą moglibyśmy sprawnie i szybko przejechać, ale czy państwo również skupiliście się na takim problemie, że zwłaszcza teraz na drogi będą wyjeżdżały różne pojazdy. Wzdłuż dróg, także dróg szybkiego ruchu, prowadzone są budowy, niektóre były remontowane. One są brudne, często pozostają na nich piachy, żwir, różne plamy, które powodują, że może-

my wpaść w poślizg. Absolutnie nie ma na to reakcji i choć wiadomo, skąd pochodzi brud, on po prostu pozostaje na drogach. To też jest zagrożenie dla kierowców.

Trzecia kwestia – to już państwo robią – to kwestia promocji, zwracania się do osób, aby zapinały pasy, aby dzieci jeździły w fotelikach. Ja jestem akurat z pomorskiego. Rzeczywiście ten wypadek, o którym pan mówił, jest dowodem również na to, że powinniście państwo wyjść z apelem do rodziców, aby przy zakupie samochodu dla młodego człowieka bądź przy oddawaniu samochodu w jego ręce... Pojechanie samochodem na dyskotekę może się niestety wiązać z nieodpowiedzialnym zachowaniem młodego człowieka, może on wracać pod wpływem alkoholu, zabrać ze sobą jeszcze parę osób i oni wszyscy mogą wjechać na to jedyne drzewo pozostawione na zakręcie. Wydaje mi się, że powinniście państwo podjąć akcję uświadamiającą. Niektórzy rodzice uśmiechają się, dając kluczyki: jest pełnoletni, niech jeździ, cieszą się z tego. Jednak nie każde dziecko jest na tyle odpowiedzialne, a wielu wypadkom możemy zapobiec właśnie poprzez uświadomienie rodzicom, że młodemu człowiekowi jadącemu na dyskotekę czy przy innej okazji nie zawsze warto dawać samochód, bo może ulec bardzo poważnemu wypadkowi. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Proszę pana senatora Ciecierskiego.

Senator Ryszard Ciecierski:

Szanowni Państwo!

Z wypowiedzi prelegentów wynikało, że zauważacie państwo potrzebę zmiany prawa w kierunku zwiększania kar ekonomicznych. W tej sytuacji, słysząc takie wypowiedzi, chciałbym zapytać, czy to nie jest kolejny krok w kierunku erozji prawa. Kary ekonomiczne w formie mandatów istnieją od wielu lat i już niedługo będziemy mówić, że drugie dziesięciolecie staramy się o to, żeby mandaty były należycie egzekwowane. Sprawa mieści się w takim trójkącie: policja, wojewoda i urząd skarbowy. Państwo pytacie też o pieniądze. Rzeczywiście tam są duże pieniądze, ale – jak dotychczas – już chyba drugie dziesięciolecie nie potrafimy tych pieniędzy dla budżetu państwa wyegzekwować, chodzi też o stworzenie warunków pracy dla egzekucji kar, jaka mogłaby być prowadzona. To jest to samo, co z tymi wszystkimi znakami drogowymi, których mamy mnóstwo i o których często nawet policjanci mówią, że nie trzeba ich przestrzegać. A żeby nie być gołosłownym, to proszę pójść tam, gdzie są całe dzielnice bloków, gdzie jest ciasna zabudowa, i zobaczyć, w miejscach, w których obowiązuje zakaz parkowania, policjanci w ogóle nie nakładają mandatów, unikają tej sytuacji. Takich przykładów erozji prawa, jak w przypadku mandatów czy znaków, jest mnóstwo.

Zatem zanim podejmiemy decyzję o wdrażaniu jakichś nowych przepisów, nowych kar, powinniśmy się zastanowić, jak stworzyć warunki, żeby w tym trójkącie między panem, wójtem a plebanem, między wojewodą, urzędem skarbowym a policją nastąpiła harmonia, żeby ci ludzie ze sobą współpracowali, a nie stwarzali pozory, o których mówił kolega, wskazując na zapisy zamieszczone w sprawozdaniu. Dziękuję.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Pani senator Nykiel, a potem pan senator Kogut.

Proszę bardzo.

(Senator Mirosława Nykiel: Dziękuję, Pani Przewodnicząca.)

Kto tak nieśmiało się zgłaszał? Za chwileczkę, Panie Senatorze, nie widziałam.

(Senator Stanisław Kogut: To niech będzie pan profesor Gołaś, a ja na końcu.)

Teraz pani senator Nykiel, a potem pan senator.

Proszę.

Senator Mirosława Nykiel:

Dziękuję bardzo, Pani Przewodnicząca.

Ja bardzo krótko. Na wstępie chciałabym powiedzieć, że podzielałam zdanie senatora Łuczyckiego w sprawie przygotowania materiału oraz jego ocenę.

Ja mam pytanie dotyczące rowerzystów. W jakim procencie sprawcami wypadków w tych tragicznych statystykach są rowerzyści? Czy rozważamy możliwość wprowadzenia obowiązku noszenia kasków? Czy byłoby to tylko w dużych miastach? Czy w ogóle o tym myślimy? Jakoś nie doszukałam się tego ani w wypowiedziach, ani w materiałach. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Pan senator Gołaś, następnie pan senator Kogut.

Proszę.

Senator Andrzej Gołaś:

Państwo Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Wydaje mi się, że nasza dyskusja poszła troszeczkę w złym kierunku, gdyż to forum stało się miejscem, w którym każdy opowiada o swoich doświadczeniach, o swoich przygodach, sukcesach, porażkach, tymczasem punkt porządku obrad to jest rozpatrzenie sprawozdania „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2005 r.” Nie do końca wiem, na czym to rozpatrzenie miałoby polegać. Czy my mamy przyjąć to sprawozdanie? Czy mamy być w pewnym sensie jego recenzentami? To pytanie jest retoryczne, bowiem niezależnie od odpowiedzi ja dokonam formalnej, już nawet nie merytorycznej, oceny czy recenzji tego dokumentu.

Sprawa pierwsza. Wydaje mi się dziwne, że Rada Ministrów przyjęła taki dokument, bo domyślam się, że to jest sprawozdanie krajowej rady, sprawozdanie, w którym przede wszystkim dobrze przygotowana jest statystyka, ta statystyka prawdopodobnie była opracowana w Komendzie Głównej Policji, a to jest materiał, na podstawie którego powinna być postawiona diagnoza. Tej diagnozy w dokumencie nie ma. Nie ma w nim również prognozy. Zaś to, co jest na stronie 61 nazwane działaniami podejmowanymi przez wojewódzkie rady bezpieczeństwa ruchu drogowego, czyli w zasadzie kwintesencja tego, co było robione, mieści się na połowie strony maszynopisu i jest to taka typowa nowomowa, na przykład: wszystkie wojewódzkie rady w trakcie wykonywanych zadań szczególną wagę przykładają do współpracy z mediami. No

i z tego powinniśmy się cieszyć, nie ma tu jednak niczego konkretnego. W związku z tym wydaje mi się, tak na przyszłość, że sprawozdanie, ażeby było możliwe do oceny, pod względem metodologicznym powinno zawierać na początku podstawy prawne, to znaczy informację, na jakiej podstawie prawnej została powołana krajowa rada, jakie były jej zadania, nazwijmy je, statutowe, jaki był program działania na rok 2005, czy te zadania zostały zrealizowane. I wtedy na podstawie tego typu dokumentu można rozpatrywać sprawozdanie.

Tymczasem dostaliśmy obszerny materiał, pod względem statystycznym interesujący, chociaż metodologicznie mam uwagę i kieruję ją do państwa, bo pewnie przygotowujecie to państwo w komendzie głównej i macie te dane, otóż w tym materiale do jednego worka wrzuca się wszystkich kierujących pojazdami, to znaczy, że sprawcami są tylko kierujący pojazdami i piesi, choć z tekstu można byłoby się domyślać, bo jest tu używane słowo „kolejnym”, że tych sprawców jest więcej. Jeżeli jest to jeden worek, w którym są kierujący pojazdami, obojętne, czy to jest rower, motocykl, kombajn, czy jeszcze coś innego, to zamazuje to obraz. Prawdopodobnie są takie dane i dobrze by było, gdyby one były nam dostarczane. Jest to uwaga metodologiczna, dotycząca danych statystycznych, na podstawie których można by postawić diagnozę.

Oceniając cały dokument, stwierdzam, że nie ma ani diagnozy, ani prognozy i na tej podstawie trudno stwierdzić, czy to, co zostało zrobione, jest zgodne z zadaniami, postawionymi jeszcze przez poprzedni rząd. Nie wiem, czy rada działa w takim samym składzie, czy nastąpiły zmiany. Prawdę powiedziawszy, nic nie wiadomo. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Panie Senatorze, może ja w części odpowiem na to pytanie. Otóż rozpatrzenie sprawozdania to jest poddanie go ocenie, takiej właśnie, jakiej teraz dokonujemy. Czasami zdarza się, że nasze doświadczenia są przyczynkiem do dyskusji, ale to, co pan właśnie zrobił, wskazując na pewne mankamenty tego sprawozdania, może być zawarte w naszym końcowym stanowisku, które wypracujemy na podstawie toczącej się dyskusji. Może wskażemy, jak ten dokument w przyszłości mógłby wyglądać, na co należałoby zwrócić uwagę. Z całą pewnością dyskusja wokół tej części analitycznej czy wnioskowej się toczy, a tak najbardziej to od nas samych zależy, jak ta dyskusja przebiega.

Pani senator Nykiel... Przepraszam, pani senator już zabierała głos, zatem pan senator Kogut.

Bardzo proszę.

Senator Stanisław Kogut:

Pani Senator! Pani Minister! Szanowni Państwo!

Miałem nie zabierać głosu, ale wczoraj byłem na konferencji na temat skutków używania alkoholu przez kierujących samochodami...

(Głos z sali: Maszynieści też czasami jeżdżą pijani, ale ich chwytny...)

Przepraszam, Drodzy Państwo, może i lokomotywami, ale żarty na bok.

...i miałem możliwość wysłuchania mamy, której piętnastoletni syn zginął przez pijanego kierowcę. I wszystkim tym, którzy teraz głoszą takie piękne hasła, proponuję

zorganizować taką konferencję. Był tam komendant główny Policji, komendant wojewódzki Rapacki, byli przedstawiciele duchowieństwa. Nie ukrywam, że byłem inicjatorem zorganizowania takich konferencji na terenie Polski.

Panie Profesorze, jeśli już mówimy na temat prawa, to chcę powiedzieć, że okazywało się, iż policja łapie pijanych kierowców, a prokurator na drugi dzień ich wypuszcza, bo prawo faktycznie jest niespójne. A to my tworzymy prawo. My, my tu tworzymy prawo.

Ja po wysłuchaniu tej płaczącej matki, podtrzymywanej przez męża, i jeszcze drugą osobę, jestem za bardzo radykalnymi zmianami, łącznie z odbieraniem samochodów. Bo jak ktoś wypije, to niech sobie weźmie taksówkę i jedzie taksówką. To, co zaczyna się dziać – było to przedstawione – to, że faktycznie obniża się wiek ludzi spożywających alkohol, obniża się wiek... Uważam, że bardzo dobrze, że jest taka dyskusja nad tym sprawozdaniem. Wczoraj było przedstawione dokładnie, ilu jeździ pijanych rowerzystów, ilu motocyklistów, ile osób pijanych kieruje samochodami. No przecież te statystyki są przerażające! Ja ciągle oglądam takie sytuacje. Jeżeli w ciągu weekendu ponad trzy tysiące pijanych jeździ, to my się zastanówmy, kogo chcemy bronić. Bo właśnie ta społeczna akceptacja, społeczna akceptacja – jeżeli nie byłoby społecznej akceptacji, tylko nagminne piętnowanie pijanych wsiadających do samochodu, to nie byłoby takich tragicznych, przerażających statystyk. Później, jak ktoś wytrzeźwieje, jest lament: bo ja byłem pijany, nie wiedziałem, co robię.

Żeby nie przeciągać, powiem tak: bardzo dobrze, że takie sprawozdanie jest. Myśmy się powinni zastanowić, jak wspomóc tych ludzi, którzy w swoich kompetencjach mają wyłapywanie tych nadużywających alkoholu.

Miałem nie zabierać głosu, ale skoro w innym kierunku poszła ta dyskusja, to postanowiłem zabrać. A tym, co podpowiadają mi o maszynistach, powiem, że jestem dumny, że jestem kolejarzem. A zresztą maszynami rolniczymi też wyjeżdżają ostatnio pijani. Przykład: koło Przemyśla giną cztery osoby, bo pijany traktorzysta wracał z pola i poszły wszystkie bele z tatry, i przygniotły cztery osoby. Uważam, że to jest taki temat, że się nie powinno żartować, tylko się powinno podejść do niego bardzo poważnie. Szczególnie dotyczy to nas, ludzi tworzących prawo. A czasem to się tak zachowujemy, jakbyśmy manipulowali sprawozdaniami i prowadzili tu ostrą walkę polityczną. Ta polityka powinna być ponad podziałami, ponad podziałami! Dziękuję.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Proszę państwa, padło wiele pytań, cały blok pytań.

Bardzo proszę pana dyrektora o rozpoczęcie serii odpowiedzi na te wszystkie pytania i po kolei zgłaszanie się pozostałych osób do odpowiedzi.

Dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Andrzej Grzegorzczak:

Państwo Przewodniczący, zacznę może od końca, od wypowiedzi pana senatora Koguta. Problem polega na tym, że bardzo często spotykamy się z czymś takim, że sprawozdanie staje się przedmiotem krytyki – jeżeli jest słuszna, przyjmujemy, ja wszystko notuje, staram się poprawić. Ale problem jest innego rodzaju. Mógłbym pań-

stwu powiedzieć, że dostajemy na przykład czwarte pismo z Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego i w tym piśmie ministerstwo nauki potwierdza nam, że nie ma zamiaru w najmniejszym stopniu uczestniczyć w programie poprawy bezpieczeństwa ruchu, również w zakresie rozwoju nauki, bo regulują to odrębne przepisy. Inne ministerstwo, wymienię po imieniu, Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej, mówi, że nie włączy się w działania, ponieważ nie będzie robić badań i nie ma żadnych danych – a one akurat są dostępne w każdej chwili na stronie internetowej Komendy Głównej Policji. Nasze zdumienie sprowadza się do takiego pytania: jeżeli ministerstwo właściwie do spraw socjalnych nie interesuje się tematem poprawy bezpieczeństwa, to przepraszam, czy minister transportu i krajowa rada bezpieczeństwa muszą nadstawiać swoją głowę? Przypominam, że w sekretariacie zatrudnionych jest na etacie pięć osób. Pięć osób, na których ciąży nie tylko obowiązek sprawozdawania. Odpowiem po kolei, co wyniknęło ze współpracy międzynarodowej, ale teraz zadam pytanie: kto tę współpracę ma prowadzić?

Sprawa alkoholu, którą poruszył pan senator Kogut, proszę państwa, jest sprawą nie tylko wstydliwą dla nas wszystkich. Tu jest mowa o dwustu tysiącach, ale tak naprawdę my nie wiemy, ile razy więcej osób przemknęło mimo kontroli, bo kontrole zorganizowane są na drogach głównych. A ile z nich pije w sposób częsty i stały? A ile wpadło po raz pierwszy, proszę państwa? Wyłania się nam smutny obraz: co roku wzrost liczby złapanych po pijanemu wynosi 15%. Jeżeli złapiemy dwieście pięćdziesiąt tysięcy takich osób, to liczba ukaranych jeszcze bardziej się zmniejszy ze względu na niemożność przerobienia, że tak powiem, sprawy.

Z tym, co mówił pan senator Gołaś, zgadzam się. Każdy z nas ma, może mieć różne doświadczenia i w zależności od tego, czym się pasjonujemy, będziemy zwracać uwagę na inne szczegóły. Ale przypominam także, to jest fakt, że część opisana jest gdzieś tam na innych stronach. Państwu senatorom przypominam i informuję państwa, że sprawozdanie z działalności wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego liczy sto stron, sto stron, które nie zostały państwu przedstawione z racji objętości – cały dokument to są takie dwie grube książki, zostały przedstawione tylko wnioski. Bardzo zachęcam do tego, żeby się z tym zapoznać. Z roku na rok sprawozdanie jest podobne, więc można by je porównać. A proszę zwrócić uwagę – proszę nie przyjmować, że krytykuję – że sprawozdanie Państwowej Agencji Rozwiązywania Problemów Alkoholowych liczy z pięćset stron, a na kilku stronach gdzieś tam zebrane są informacje... Proszę nie przyjmować tego jako krytyki, chodzi o to, że nie można tych sprawozdań porównywać. Jak państwo popatrzą tutaj na dane dotyczące wojewódzkich rad bezpieczeństwa, to mogą państwo porównać zadania realizowane w danych województwach; widać: tu są takie zadania, a w tych województwach – takie. W końcu trzeba było podjąć decyzję. Te pierwsze ogólne zadanie to jest stan bezpieczeństwa, tak jak stanowi ustawa – Prawo o ruchu drogowym. Rada ma przedstawić stan bezpieczeństwa i działania związane z realizacją ustawy. Podsumowując odpowiedź na to pytanie: pół strony jest ogółu, a szczegółów jest stron sto, ze statystykami włącznie, zachęcam więc do zajrzenia do tego. Jeśli chodzi o metodologię, chętnie skorzystamy z uwag, ponieważ zawsze jest problem, co pokazać, a czego nie pokazywać.

Jeżeli chodzi o pytanie pani senator Nykiel dotyczące rowerzystów: tak, są dane w tym sprawozdaniu. Niestety, 13% rowerzystów ginie w wypadkach drogowych. Dwukrotnie robiliśmy podejście dotyczące stosowania kasków. Jako ciekawostkę po-

dam, że ostatnie podejście było cztery lata temu, ale pomysł stosowania kasków przez rowerzystów przypadł w komisji sejmowej. Argumenty były wręcz humorystyczne, jak pan, między innymi, pamięta. Otóż panie na wsi jeżdżą często do fryzjera. Jak więc włożą później kask na nową fryzurę? Możemy się śmiać, proszę państwa, ale to jest jakiś życiowy argument. Na pewno nasza propozycja będzie dotyczyła stosowania kasków przynajmniej przez młodych rowerzystów.

Odpowiadając na pytanie bodajże pana senator Ciecierskiego dotyczące wyegzekwowania środków... Nie pamiętam, o jakie środki chodziło. Panie Senatorze, czy można prosić o powtórzenie?

Senator Ryszard Ciecierski:

Od wielu lat nie egzekwujemy środków z mandatów. Jest to problem, który występuje między policją, wojewodą i urzędem skarbowym. Nie stać nas na zbudowanie systemu informatycznego, sieci informatycznej, żeby takie informacje sprawnie przepływały, i zatrudnienie pewnej liczby urzędników, co jest powodem tego, że bardzo ogromne dochody nie są egzekwowane. Mówimy tutaj, że mamy wymyślać jakieś nowe ekonomiczne kary, a przecież te, które są w tej chwili, bardzo często nie są egzekwowane.

**Dyrektor Sekretariatu
Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Andrzej Grzegorzczak:**

Dziękuję i przepraszam. Jest to przychód dochodu państwa – nie będę rozwijał szerzej tego wątku.

Są pewne sformułowania natury ogólnej, na które zwrócił uwagę pan senator Łuczycki. Nie wszystko da się zapisać, ponieważ rada nie ma osobowości prawnej. Żaden z ministrów nie odpowiada za koordynowanie, my, jako organ doradczy, możemy pewne przedsięwzięcia propagować, pewnych przedsięwzięć pilnować.

Przechodząc do odpowiedzi: struktura, jeżeli idzie o sprawozdanie, jest taka, jak nakazuje ustawa. Można ją niejako zmienić, ale pozostaje pytanie, czy jest potrzeba rozbudowywania tego dalej ponad te dwadzieścia stron, które stanowią kwintesencję. Jest tu podział dotyczący stanu bezpieczeństwa, on obejmuje wszystkich użytkowników, nie tylko kierowców i nie tylko pieszych, są również rowerzyści, motorowerzyści, furmanki. Te materiały są cały czas do wglądu – proszę bardzo. Możemy załączyć materiał dotyczący wypadków drogowych w Polsce, z tym że to opracowanie powstaje rok później. Czyli musielibyśmy dawać starą statystykę z tym nowym opracowaniem – w każdej chwili, na każde życzenie możemy go udostępnić.

Że nie ma planów... Panie Senatorze, jest program poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego Gambit, przyjęty przez rząd bez środków, i jest tu zapisane, że każdy resort i każdy uczestniczący w programie poprawy bezpieczeństwa wygospodaruje środki we własnym zakresie. Jest to dokument rządowy, który obliguje radę i obliguje uczestniczących w nim partnerów. Mało tego, pozyskujemy, co jest bardzo krótko opisane w sprawozdaniu, znaczące środki z Europejskiego Banku Inwestycyjnego, z Banku Światowego. Mogą to potwierdzić panowie z Komendy Głównej Policji, z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, z Komendy Głównej Państwowej

Straży Pożarnej – tam znaczące środki z pożyczki poszły na rozwój działań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego, a efekty są wymierne.

Czy nastąpiło podsumowanie? Czy coś z tych naszych działań wynika? Tak, wynika. Po prostu bezpieczeństwo od kilku lat systematycznie się poprawia. Chociaż, tak jak mówiłem, koordynacją tego – nie twierdzą, że gdyby nie rada, toby się nic nie działo – zajmuje się tyle osób, ile zostało wskazanych.

Czy ktokolwiek z urzędników w ministerstwie umie prowadzić samochód i parkować? Umie. Rodzi się jednak pytanie o to, co się stanie, jeżeli nie będziemy pewnych elementów, zresztą wszędzie na świecie tak to wygląda, wyprowadzać na zewnątrz. Wtedy parkować będzie można nawet z prawem jazdy tylko na terenie ośrodka egzaminowania kierowców. Tak że problem nie jest taki prosty, pan senator zresztą zna ten temat, a ja nie jestem za tę kwestię bezpośrednio odpowiedzialny. W każdym razie musimy dokonać zmian. W dalszym ciągu jednak nie jest to rola wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, bo przede wszystkim uczymy, jak zdać egzamin, a nie jak nauczyć jeździć – i taka jest niestety prawda.

Wyjdą w najbliższym czasie rozporządzenia i zarządzenia unijne dotyczące tych kwestii. Współpraca międzynarodowa między innymi polega na tym, aby przenieść najlepsze doświadczenia do Polski, zresztą część tych doświadczeń już jest skutecznie przenoszona, mogę je wymienić. Są to między innymi trzy programy realizowane przy współdziałaniu rady i ze środków, powiedzmy sobie, ministra transportu. Jest tu budowa minirond, które dają znakomitą poprawę bezpieczeństwa – liczba wypadków śmiertelnych na minirondach spada do zera; wzrasta liczba kolizji, ale liczba wypadków utrzymuje się na tym poziomie. Następnie: likwidacja miejsc niebezpiecznych, jest to dokładnie opisane, również na drogach samorządowych, których minister transportu jako taki, zgodnie z ustawą budżetową, nie może wspierać. Można przeczytać, jaka jest realna poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, jednak nie da się wyliczyć... Ja podawałem dane. Stosowanie w szerokim zakresie pasów bezpieczeństwa, czego też trzeba uczyć na kursach na prawo jazdy – zysk to około 10%. Jeśli chodzi o skuteczność prawa, odpowiem państwu tak: kiedy we Francji, która z charakteru, zarówno jeśli chodzi o pracę policji, jak i o ludzi, jest podobna do nas – Francuzi nie kochają przestrzegać przepisów – wprowadzono tysiąc wideoradarów, za 600 milionów euro zbudowano prywatno-państwowe centrum i zaczęto karać za przekroczenie prędkości według numeru rejestracyjnego, Francja stała się pokazowa. W ciągu roku liczba zabitych spadła o 20%, proszę państwa, o 20% – to jest najlepszy zanotowany rezultat w Europie.

Jeszcze jestem winien wyjaśnienia pani senator Arciszewskiej, ale to może odpowie dyrektor z GDDKiA, bo chodzi o główne budowy.

Jeżeli chodzi o błędy, na które zwrócił uwagę pan senator Włosowicz, przeliczymy to naprawdę, bo byłaby to wpadka, i ewentualnie zmienimy. Ja w tej chwili nie potrafię odpowiedzieć na pana pytanie, dlatego że dane w tej drugiej tabeli – w pierwszej tabeli jest wszystko w porządku – na stronie 7 czy 6...

(Głos z sali: Szóstej.)

Muszę po prostu porównać dane z 2005...

(Głos z sali: Ósmej.)

Na stronie 8? Dobrze, więc poprawię. Może się zdarzyć. Jeżeli tak, to mówię: wstydę się za tę wpadkę i zostanie ona poprawiona.

Senator Jacek Włosowicz:

Panie Dyrektorze, można prosić chociaż ze dwa, trzy zdania o różnicach w tych trzech województwach? Chodzi o dolnośląskie i mazowieckie – czemu tam jest wzrost liczby zarówno wypadków, jak i rannych? Czy mają państwo jakieś tego wytłumaczenie, czy jest jakaś analiza? I województwo świętokrzyskie – ten duży wzrost liczby zabitych. Jakie są tego przyczyny, jaka jest diagnoza?

**Dyrektor Sekretariatu
Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Andrzej Grzegorzczak:**

Jeżeli chodzi o wypadki, to ogólna taka uwaga, której nie będę rozwijał, żeby nie zaciemniła obrazu, jest taka, że wypadki są pewnym zjawiskiem stadnym, pojawiają się grupowo. I co ciekawe, w niektórych województwach, świętokrzyskie jest tego przykładem, pojawiają się w nadmiarze. Proszę zwrócić uwagę, że w świętokrzyskim wzrosła liczba zabitych o 50%, ale jednocześnie znacząco spadła liczba i wypadków, i rannych. Jest w tym coś zaskakującego, o tym będziemy mówić na posiedzeniu plenarnym rady. Nawiasem mówiąc, jeszcze nie zostali wyznaczeni nowi wojewodowie i marszałkowie, którzy będą uczestniczyć w pracach rady. Jest przygotowane pismo do marszałka jako przewodniczącego województwa świętokrzyskiego z prośbą o przeprowadzenie dodatkowych badań dotyczących przyczyny tego wzrostu. No czasami jest po prostu spektakularne wydarzenie, tak było w Islandii, gdzie jest normalnie siedemdziesiąt osiem wypadków śmiertelnych w ciągu roku, a w pewnym momencie wzrosła ta liczba o 80% i wszyscy się rzucili na biednego ministra z Islandii. Tylko że chodziło o to, że jeden autokar wpadł do przepaści i zaburzył całą statystykę. No ale tutaj to jest za dużo osób, bo to są, przepraszam, trzy autokary co najmniej. W przypadku wyłowienia takiej swoistej anomalii wysyłamy pismo z prośbą o przebadanie, co się stało. Instytut Transportu Samochodowego, nawiasem mówiąc, również przygotowuje raporty i monitoruje. A teraz, jeżeli zostanie zatwierdzony ten program realizacyjny, będziemy mieli także swoiste centrum monitoringu – nie będzie to ogromna instytucja, ponieważ państwo nie ponosi z tytułu funkcjonowania rady dodatkowych środków, bo sekretariat, powiedzmy sobie, obsługiwany jest przez ministra transportu. Konieczne jest – słuszna była uwaga pana senatora – monitorowanie, bo my nie możemy przez cały rok czekać, co będzie w przyszłym roku. Jeżeli ta tendencja by się utrzymała, znaczyłoby, że coś się dzieje bardzo niedobrego, począwszy od, nie wiem, stanu dróg, pracy policji, wychowania komunikacyjnego itd. Tak że monitoring polega między innymi na...

(Senator Jacek Włosowicz: Przepraszam, że wejdę w słowo, ale może to kwestia ratownictwa drogowego? Możemy ograniczać...)

A może i tak, niezorganizowania na tym terenie ratownictwa drogowego.

Jeżeli czyjeś pytanie pominąłem, to przepraszam. Jeszcze było pytanie pana senatora Lisieckiego w sprawie Komendy Głównej Policji, ale myślę, że na nie już może odpowiedzieć przedstawiciel komendy.

Ja zaś zachęcam państwa do zapoznania się z materiałami, komplet materiałów jest na stronie internetowej, łącznie z opisem każdego województwa.

Aha, powiem jeszcze, że rada – zwracam się do pana senatora Łuczyckiego – nie zajmuje się Lanosem. Proszę zwrócić uwagę, że jest to informacja zapisana pod

tytułem „Ministerstwo Gospodarki” i są to dane przekazane przez ministra gospodarki, nawet, nawiasem mówiąc, obwarowane jeszcze obowiązkiem przekazania zapisów w takiej formie, w jakiej nam przekazano. A moje prywatne i służbowe zdanie jest takie, że to detal, powiedzmy sobie szczerze, że państwo i rada nie muszą się zajmować, nie wiem, badaniem elementu lanosów. Dziękuję.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

I dalsze wyjaśnienia – pan Jasiński z Komendy Głównej Policji.

**Ekspert z Biura Prewencji i Ruchu Drogowego
w Komendzie Głównej Policji
Adam Jasiński:**

Dziękuję bardzo.

Myślę, że zacznę od pytania pana senator Lisieckiego. Otóż, dlaczego te trzydzieści dni na procedurę mandatową to za mało? Dlatego że polskie ustawodawstwo i polski system konstytucyjny przewidują, że w zasadzie do pociągnięcia do odpowiedzialności za naruszenie prawa karnego sensu largo potrzebny jest obywatel, konkretny sprawca, a nie właściciel pojazdu. W momencie kiedy pojazd zostanie przez policję czy straż miejską zarejestrowany, sfotografowany, to nie do końca wiemy, kto tym pojazdem jedzie. Trzeba wezwać właściciela pojazdu, ustalić, właściciel pojazdu musi wskazać, kto w danym momencie tego pojazdu używał. Jest to konkretna osoba, często właściciel, ale niekoniecznie. Jeżeli mamy łańcuszek osób do ustalenia, bo pojazd jest, nie wiem, w leasingu czy też jest przedmiotem umowy prawa bankowego – o czym jeszcze za chwilę więcej powiem, bo tu jest kolejny problem – to wówczas ta procedura się znacznie przedłuża. Kiedy mamy zdarzenie w Warszawie, a właściciel mieszka, powiedzmy, w Szczecinie, prowadzona jest korespondencja, najczęściej niestety niepozwalająca na to, żeby zakończyć sprawę w ciągu miesiąca mandatem. Najczęściej tak jest. I to tyle pokrótce.

Jeżeli chodzi o kwestię prawa bankowego, proszę zwrócić uwagę na taką rzecz. Wertując orzecznictwo Sądu Najwyższego – każdy ma swoje zboczenia zawodowe, ja też mam – sprzed dwóch tygodni bodajże, natrafiłem na orzeczenie, w którym Sąd Najwyższy mówi wprost: jeżeli samochód jest przedmiotem umowy prawa bankowego i w dowodzie rejestracyjnym jako właściciel figuruje bank, to art. 104, 105 prawa bankowego nie pozwalają bankowi udzielić policji czy straży miejskiej informacji, kto jest użytkownikiem pojazdu. Banki zasłaniają się tajemnicą bankową i Sąd Najwyższy stwierdził, że zasadnie. Taka jest interpretacja przyjęta przez Sąd Najwyższy. Jakie są tego skutki? Dotychczas, mówiąc brzydko, boksowaliśmy się z bankami; część banków udzielała informacji, część nie, różnie przepisy były interpretowane. W chwili obecnej, jak już to orzeczenie Sądu Najwyższego się ukazało, myślę, że będzie to ogromny problem.

Pytanie pana senatora Ciecierskiego, czyli kwestia kar ekonomicznych. Ja nie mówiłem o postępowaniu mandatowym. Myślę, że ta jurysdykcja, ten zakres możliwości policjanta czy strażnika miejskiego, jeżeli chodzi o wysokość mandatu karnego, jest całkowicie wystarczający, a częstokroć, w indywidualnych przypadkach, powiedziałbym, nawet za duża. Ale myślę, że to 500 zł co do zasady to rzeczywiście wystarczy. Moja propozycja, moje uwagi dotyczyły kar orzekanych w postępowaniu sądowym

przede wszystkim za przestępstwa z art. 178a, czyli prowadzenie pojazdów w stanie nietrzeźwym. Tutaj kodeks przewiduje możliwość orzeczenia bezwzględnej kary pozbawienia wolności, powiedzmy, do dwóch lat, ale sądy bardzo rzadko z niej korzystają, rzadko taką karę orzekają. Pewne rozwiązania, wprowadzenie nowelizacji, zmiany w tych przepisach pozwoliłyby jednak na to, aby sprawca, ten nietrzeźwy kierowca, bardziej jednak ekonomicznie odczuł karę, a my, podatnicy, społeczeństwo, abyśmy nie musieli utrzymywać takiego człowieka w zakładzie karnym.

Kwestia osiedli mieszkaniowych i możliwości karania czy też uchylania się służb od karania mandatami. Rzeczywiście, jest tutaj kolejna luka prawna w sensie aksjologicznym. Na dzień dzisiejszy na wszystkich drogach wewnętrznych, czy ta droga jest oznaczona tablicą jako droga wewnętrzna, czy też nie jest oznaczona, a z mocy przepisu prawa jest wewnętrzną, bo i takie są, policja ani straż miejska co do zasady nie mają prawa nałożyć mandatu karnego za wykroczenia w ruchu drogowym o charakterze porządkowym. To powoduje, że jeżeli na przykład przed hipermarketem czy też na osiedlach jest wystawiony znak zakazu zatrzymywania się czy zakazu postoju, jest wyłącznym, pobożnym życzeniem właściciela terenu, zarządcy, aby ludzie korzystający z takiej drogi stosowali się do znaku, czyli nie parkowali w danym miejscu. Organy państwowe nie mają takiej jurysdykcji, aby karać i nakładać mandaty na osoby, które się nie stosują do takich znaków, niestety. Tak to jest na dzień dzisiejszy, mówiąc w telegraficznym skrócie. Trzeba by było po prostu zmienić przepisy, żebyśmy uzyskali większe możliwości.

Jaki jest procent rowerzystów będących sprawcami wypadków drogowych? Co do informacji statystycznej, prowadzona przez nas statystyka rzeczywiście jest dużo bardziej szczegółowa aniżeli ta, którą państwo dostaliście w swoich materiałach. Można dotrzeć do tej statystyki poprzez nasze strony internetowe, a jeszcze w większym zakresie przez kontakt indywidualny. Jeżeli chodzi o rowerzystów, to w ubiegłym roku, w roku 2005, trzy tysiące dwieście trzynaście wypadków na terenie Polski zostało spowodowanych przez rowerzystów, trzy tysiące dwieście trzynaście. Dla przykładu powiem, że jeżeli chodzi o inne grupy, to sprawców wypadków wśród motorowerzystów było tylko pięciuset siedemdziesięciu ośmiu, a wśród motocyklistów – ośmiuset dwudziestu. Tak że widać, że grupa sprawców rowerzystów jest grupą dość istotną. I to są ci użytkownicy drogi, którzy należą do grupy użytkowników niechronionych, zazwyczaj rowerzysta uczestniczący w wypadku drogowym odnosi obrażenia ciała poważne lub też po prostu ginie na miejscu zdarzenia.

Cóż jeszcze mógłbym dodać do tego, co powiedział pan dyrektor... Myślę, że to chyba wszystko. Jeżeli o czymś zapomniałem, bardzo proszę o pytania uzupełniające. Dziękuję.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa jeszcze chce uzupełnić?

Pan senator Łuczycki. Bardzo proszę.

Senator Andrzej Łuczycki:

Dziękuję, Pani Przewodnicząca.

Pani Przewodnicząca, no cóż, z dużym smutkiem chcę powiedzieć, że nie otrzymałem odpowiedzi na moje konkretne pytania. Pan dyrektor jakby wszedł na taką ścieżkę dużej ogólności w swoich odpowiedziach, a do konkretnych moich pytań nie odniósł się. Dlatego dochodzę do wniosku, że rzeczywiście to sprawozdanie jest po prostu nie do przyjęcia. A i do innego smutnego wniosku dochodzę, że krajowa rada jest ciałem w Polsce chyba niepotrzebnym. To jest ciało, które tylko wysysa budżetowe pieniądze. Dziękuję.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Pan senator Kubiak, a potem poproszę o udzielenie odpowiedzi pana dyrektora.

Senator Janusz Kubiak:

Wrócę do strony 15 sprawozdania i do kwestii przygotowania. Mamy na stronie 15 tak: nietrzeźwi sprawcy wypadków i przy 2005 r. podana jest liczba sześć tysięcy siedemset dziewięćdziesiąt osiem, a śmierć poniosło osiemset dwadzieścia pięć, ale w tabeli przy zabitych mamy już pięćset dwadzieścia osiem. W zapisie literowym jest tak: obrażenia ciała – osiem tysięcy czterysta osiemdziesiąt siedem, a rannych – pięć tysięcy sto trzydzieści sześć. I na stronie następnej, stronie 16, przed tabelką mamy zapis: nietrzeźwi uczestnicy ruchu w 2005 spowodowali pięć tysięcy siedemset czterdzieści osiem wypadków, a w tabeli mamy cztery tysiące pięć. Wrócę jeszcze do strony 17 i oczywiście spytam o poszczególne pojęcia, bo mamy napisane tak: w 2005 r. będący pod wpływem alkoholu spowodowali cztery tysiące pięć wypadków. Z kolei przed tabelą mamy, że w porównaniu z okresem ubiegłym stwierdzono wzrost liczby osób kierujących pojazdem pod wpływem alkoholu, a dalej w nawiasie jest, że po spożyciu i w stanie nietrzeźwości. I teraz mam pytanie: jakich pojęć używamy tutaj: nietrzeźwy, pod wpływem alkoholu, po spożyciu, w stanie nietrzeźwym? I które liczby odnoszą się do których pojęć?

I jeszcze mam jedno pytanie. Mówimy o wypadkach drogowych. Ale w jakim sensie? Chodzi o wypadki komunikacyjne i kolizje czy tylko i wyłącznie o takie wypadki, kiedy są poszkodowane osoby? Bo według kodeksu karnego tylko wtedy jest wypadek. Na to pytanie też chciałbym posłuchać odpowiedzi.

Skoro jesteśmy przy kwestii nietrzeźwych, mam inne pytanie: jakie są statystyki, dane co do osób pod wpływem narkotyków i innych środków odurzających? Tutaj tego nie ma.

Następne pytanie dotyczy kwestii dodatkowej informacji o CEPiK. Na jakim to jest etapie, co i jak, jak to wygląda? Bo tym, jak rozumiem, też się rada zajmowała.

Kwestia, że tak powiem, krokodyli, chodzi o transport. Czy te etaty, które były, są uzupełnione? Jak wygląda kwestia egzekucji nałożonych kar? Przede wszystkim chodzi mi o transport międzynarodowy, bo w pewnym okresie było ileś wydawanych decyzji, a zmniejszyła się liczebność kadry, więc jeśli chodzi o te wydane decyzje, to czy na ich podstawie są faktycznie egzekwowane pieniądze, bo wiemy, jakich kwot dotyczyły decyzje. No i kwestia realizacji konwencji AETR w Polsce, kwestia czasu pracy załóg – jak to przebiega?

I następne pytanie związane jest z odszkodowaniami. W przypadku kiedy temperatury są zbyt wysokie, transport, że tak powiem, stoi, jest na parkingach, a czy fir-

my transportowe występują wtedy o odszkodowania i czy jest to realizowane i na jakim etapie?

I kwestia tych słynnych czy niesłynnych drzew. Badania są robione przez firmy specjalistyczne czy tylko przez straż drogową? Bo podczas wichur zdarza się, że drzewa i gałęzie łamią się.

I kolejne pytanie: dlaczego z kontroli Inspekcji Transportu Drogowego wyłączone są samochody dostarczające pieniądze? Tego się tutaj doczytałem. Czy takie pojazdy mogą być też niesprawne?

I kolejne pytanie, do MSWiA. Jest rozporządzenie związane z wymontowaniem wyposażenia części pojazdów i ponownego ich użycia – głośna sprawa ściągania samochodu i sprzedawania, nielegalnego obrotu. Proszę o jakieś informacje. Dziękuję.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Dziękuję.

Jesteśmy niestrudzeni w tej dyskusji i w zadawaniu szczegółowych pytań, ale pomału będziemy pewnie zmierzać do zamknięcia, ponieważ są inne posiedzenia komisji i ubywa na sali senatorów. Chciałabym więc kolegów trochę zdyscyplinować.

Proszę o udzielenie odpowiedzi. Tym razem rozpocznie Komenda Główna Policji.

Ekspert z Biura Prewencji i Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji

Adam Jasiński:

Dziękuję bardzo.

Najpierw co do kwestii tej statystyki. Nie zdążyłem zarejestrować dokładnie, w czym jest problem, ale ogólnie powiem tak. Jeżeli chodzi o pojęcie wypadku drogowego, to rzeczywiście występuje ono w różnych znaczeniach. Art. 44 ustawy – Prawo o ruchu drogowym pojmuje wypadek drogowy sensu largo. Każde zdarzenie, które potocznie czasami nazywamy kolizją, w rozumieniu tego przepisu również jest wypadkiem drogowym, czyli jest nim każda stłuczka, każdy wypadek, bez względu na to, czy są ofiary, czy też ofiar nie ma. Art. 177 kodeksu karnego zaś, tam, gdzie jest spenalizowane przestępstwo w wypadku, występkiem wypadku drogowego, rzeczywiście stanowi, że wypadkiem w rozumieniu tego przepisu jest takie zdarzenie, że osoba zostaje ranna i występuje u niej naruszenie czynności narządu ciała na czas powyżej siedmiu dni. I stąd mogą się tutaj pozornie pojawiać rozbieżności statystyczne. Jeszcze pana senatora będę dopytywał o to, prawdopodobnie już po obradach, bo nie do końca zrozumiałem pytanie. Myślę, że my sobie to wyjaśnimy. To jest ta jedna kwestia.

Jeżeli chodzi o nietrzeźwość, to powiedziałbym tak: stan nietrzeźwości również jest zdefiniowany w art. 115 §16 kodeksu karnego. Stan nietrzeźwości jest wówczas, kiedy badana osoba ma powyżej 0,5‰ alkoholu we krwi. Jeśli zaś ma 0,2–0,5‰, jest to stan po użyciu alkoholu i wtedy mamy do czynienia z wykroczeniem, mamy tak zwany czyn przepołowiony. I dlatego te różne pojęcia tu występują. Mogą być tu jakieś rozbieżności, mam nadzieję, że pozorne, choć człowiek jest tylko człowiekiem, mógł się pomylić. Będę zaraz korygował, sprawdzał i w razie czego będę się bił w piersi. Jeżeli chodzi o tę statystykę, to chyba wszystko.

O coś jeszcze pan senator pytał?

Senator Janusz Kubiak:

Też kwestia statystyki: czy poza tymi danymi dotyczącymi osób nietrzeźwych są dane związane z narkotykami i ewentualnie innymi środkami odurzającymi?

**Ekspert z Biura Prewencji i Ruchu Drogowego
w Komendzie Głównej Policji
Adam Jasiński:**

Policja oczywiście dysponuje taką statystyką, również jeżeli chodzi o środki odurzające. Powiem szczerze, patrząc na naszych kolegów zza Odry, że polska Policja w tej chwili, jeżeli chodzi o narkotyki, raczkuje. Badania przeprowadzane przez naszych kolegów zza Odry wskazują, że za kierownicą zasiada tak dużo osób odurzonych, że my sobie nawet nie zdajemy sprawy, jaki to może być problem również na naszych drogach.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Myślę, że jest to cenna uwaga, która powinna się znaleźć we wnioskach z tej burzliwej dyskusji, w stanowisku komisji. Zwracam więc uwagę kolegom senatorom na to, żeby te cenne uwagi, które wynikają z naszej dyskusji, zostały zawarte w stanowisku, które przygotowujemy.

I pan dyrektor Grzegorzczak jeszcze chce odnieść się do pytań.

**Dyrektor Sekretariatu
Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Andrzej Grzegorzczak:**

Tak, jeszcze pytanie ostatniego pana senatora. Jeżeli chodzi o stronę 16, czyli o wypadki drogowe i ich skutki spowodowane przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego, wszystko się zgadza: pięć tysięcy siedemset czterdzieści osiem – ta liczba odnosi się do sumy z tabeli „Nietrzeźwość uczestników zdarzenia”. Jak pan senator zsumuje, to wyjdzie właśnie pięć tysięcy siedemset czterdzieści osiem; mówimy o wszystkich uczestnikach ruchu drogowego.

Senator Janusz Kubiak:

Panie Dyrektorze, a jak to się ma do zapisów na stronie 15, akapit od dołu, że w 2005 r. odnotowano spadek liczby do sześciu tysięcy siedemset dziewięćdziesięciu ośmiu?

**Dyrektor Sekretariatu
Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Andrzej Grzegorzczak:**

Jeżeli chodzi o... Może, żeby nie przedłużać już, powiem tak: skorzystam z uwagi pana senatora, na pewno to sprawdzimy. Dziękuję za tę uwagę.

I jeszcze odnośnie do narkotyków. Tu jest kłopot, mimo że ze środków krajowej rady, czyli ministra transportu, część środków została przeznaczona na narkotesty, ale na razie nikt sobie nie poradził ze sprawą wychwytywania i badania. Nie ma takiego urzędnika, które badałoby obecność wszystkich środków odurzających i narkotyków we krwi.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie, nie ma, nie ma. Polska już dzisiaj jest członkiem wszystkich ważniejszych ciał w tej kwestii, w tym w Tispolu, w pracach którego bierze udział również przedstawiciel Policji. Tak jak jest międzynarodowa instytucja, powiedzmy sobie, Europol czy Interpol, tak jest i Tispol, międzynarodowe stowarzyszenie policji drogowej. Nie ma danych dotyczących... Polska jest zresztą jednym z nielicznych krajów, które na tak szeroką skalę prowadzi badania dotyczące jazdy pod wpływem alkoholu.

Zostawmy statystykę i jeszcze wróćmy do uwagi pana senatora Łuczycyckiego odnośnie do nieodpowiedzenia na pytanie. No odpowiedziałem na pytanie. Jest zawarta informacja w tej sprawie i my możemy, proszę bardzo, dać sugestię dotyczące tego, co powinno być zawarte, bo ten układ sprawozdania jest związany dokładnie z zaleceniami komisji senackiej sprzed dwóch lat.

Jeżeli chodzi o sprawy rozliczenia się. Co to dało? Widoczna jest poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie ma jednak mierzalnych danych, z których by wynikało, że jeżeli przebudujemy jedno skrzyżowanie albo, powiedzmy sobie, podejmiemy akcję dotyczącą edukacji dzieci, to liczba wypadków będzie mniejsza o ileś. W sprawozdaniu również jest pokazany cel: zmniejszenie o 50% do 2013 r. Co do planów do 2007 r., narysowany jest wykres i tam podana jest liczba, do której zmierzamy. I to są założenia. Podana jest również informacja dotycząca tego, z jakich środków korzystamy. Są to środki obecnego ministra transportu, pochodzące, wyjaśniałem to, z Europejskiego Banku Inwestycyjnego, na działania na drogach samorządowych, działania proponowane przez panów marszałków. W związku z tym realizowanych jest około stu zadań, dotyczą one 2005 i 2006 r., będziemy więc kończyć około stu działań w tym zakresie.

Trudno jednak, żeby krajowa rada w takim składzie, i nie tylko w takim składzie, potrafiła, powiedzmy sobie, zapłacić wszystkie luki prawne i wszystkie niedoskonałości, które w trakcie naszej dyskusji się pojawiły. Nie jesteśmy w stanie odpowiadać za działanie wszystkich uczestników tego procesu. Z założenia to koordynujemy, przyjmujemy informacje i jak na razie ta działalność odbywa się w sposób dość skuteczny. Jesteśmy na jednym z lepszych miejsc, mimo braku środków i braku obsady, bo do każdego środka finansowego potrzebna jest inżynieria finansowa. To nie jest tak po prostu, że te środki się oddzieli, jest to sprawa trudna. Zabiegamy o następne pieniądze. Informuję, że ze środków z podpisanej w ubiegłym tygodniu pożyczki z Banku Światowego będziemy prowadzić dużą kampanię, zresztą z różnymi partnerami, dotyczącą niejeżdżenia pod wpływem alkoholu – mówił o tym pan senator Kogut. Temat jest bardzo trudny, bo nie da się postawić przy każdym pijącym jednej osoby. Trzeba zmienić naszą mentalność.

Czy jeszcze są jakieś pytania szczegółowe, na które nie odpowiedziałem?

(Głos z sali: Tak, Gambit, rozliczenie Gambitu.)

Aha, rozliczenie Gambitu. W ubiegłorocznym sprawozdaniu było szczegółowe rozliczenie programu Gambit, a następne rozliczenie będzie w przyszłym roku, ponie-

waż tak jest to etapowo robione. Nie jesteśmy w stanie... Wspomniano o CEPiK, ale krajowa rada w tym nie uczestniczy. Ze strony ministra transportu uczestniczy w pracach związanych z CEPiK przedstawiciel Departamentu Dróg i Transportu Drogowego, pan Bogdanowicz. Minister transportu nie ma żadnego wpływu, a tym bardziej rada, na to, że CEPiK działa w takim niewielkim zakresie, w jakim działa. Nie jesteśmy w stanie nic zrobić, ponieważ nie uczestniczymy w tych pracach. Dziękuję.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Pan minister Kaczmarek i pan dyrektor Bilski.

**Główny Inspektor Transportu Drogowego
Seweryn Kaczmarek:**

Dziękuję, Pani Przewodnicząca.

Postaram się bardzo szybko odpowiedzieć panu senatorowi na pytania.

Pierwsze: egzekucja kar. Zagraniczni przewoźnicy – jak nie zapłacą, nie wyjadą, 100%. Polscy przewoźnicy – proces odwoławczy, nie jest to takie proste, ale dajemy sobie z tym radę. Sześćdziesiąt etatów dzięki uprzejmości Senatu i Sejmu bieżącej kadencji inspekcja dostała, więc za dwa i pół miesiąca przeprowadzone będzie sześciomiesięczne szkolenie, będą nowi inspektorzy. AETR – rozporządzenie nr 561, jeden aspekt tego rozporządzenia wszedł w życie w bieżącym roku i od 1 maja kierowca musi posiadać w pojeździe tak zwane wykresówki z bieżącego tygodnia i piętnastu poprzedzających dni kalendarzowych.

Dlaczego nie kontrolujemy pojazdów przewożących pieniądze? A dlaczego nie kontrolujemy Policji? Po prostu tak jest wydzielone w ustawie. Jeśli państwo uważacie, że trzeba ich spod jurysdykcji tej ustawy wyjąć, to po prostu będziemy kontynuować takie działania. Na dzień dzisiejszy takie są przepisy prawne, nic z tym nie mogę zrobić. Dziękuję.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

I proszę teraz pana dyrektora.

**Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad
Włodzimierz Bilski:**

Odpowiadając na pytanie pana senatora Kubiaka dotyczące odszkodowania za ograniczenia w ruchu, powiem tak: ograniczenia w ruchu wprowadza rozporządzenie ministra infrastruktury i dotyczy ono nie tylko upalnych dni, ale również dni wolnych od pracy, świąt itd., tam jest to wymienione. Nie ma odszkodowań, tak że temat jest.

Kto bada drzewa? Firmy specjalistyczne na zlecenie generalnej dyrekcji, w naszym przypadku, a myślę, że u zarządców dróg samorządowych jest podobnie.

Przewodnicząca Elżbieta Rafalska:

Dziękuję bardzo.

Myślę, że wyczerpaliśmy dyskusję. Dyskusja była wnikliwa, burzliwa i długa. Proponuję w tej chwili utworzenie takiego roboczego zespołu, który przygotowałby na następne nasze wspólne posiedzenie projekt stanowiska wynikający z przebiegu dzisiejszej dyskusji. I jak w szkole pada pytanie: kto z panów senatorów zgłasza akces do takiego zespołu roboczego?

Spodziewałam się tego. Tak że witam serdecznie: pan senator Łuczycki i pan senator Kubiak. Zapytałam o to też pana senatora Gołasia i senatora Włosowicza przed ich wyjściem i oni też wyrazili zgodę. Mamy więc już w tej chwili czteroosobowy zespół i chciałabym, żeby ten zespół reprezentował trzy komisje. Rozumiem, że Komisja Gospodarki, Komisja Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie ma, to w takim razie pan... Ach, pan senator Kubiak, przepraszam. Pan senator Kubiak jest akurat w dwóch komisjach dzisiaj obradujących, w takim razie mamy czteroosobowy zespół. Jest trochę czasu, ponieważ to sprawozdanie w Senacie będzie przyjmowane na ostatnim posiedzeniu.

(Głos z sali: W sierpniu.)

Na ostatnim posiedzeniu w sierpniu, więc spokojnie przygotowujemy to stanowisko; chociaż nie ma potrzeby, żeby przygotowywać je tak długo. Myślę, że trzeba zwrócić uwagę na to, o czym mówił pan dyrektor Grzegorzczak, że nawet nie to, że jest potrzeba, ale jest konieczność współpracy między resortami. To nie jest tak, Panie Dyrektorze, że można jednym zostawić temat, który jest interdyscyplinarny i dotyczy tylu obszarów. Trzeba po prostu użyć metod nacisku, bo nie wszystko jest w sferze takiej infrastrukturalnej, finansowej, wiele spraw dotyczy sfery mentalnej, są na przykład wątki edukacyjne. Tak więc również inne resorty powinny się włączyć.

Myślę, że jak będziemy mieli już protokół z tej dyskusji, spokojnie zespół przygotowuje stanowisko, które będzie przyjęte. Wszystkim uczestnikom dzisiejszego spotkania to stanowisko zostanie przesłane.

A ja w tej chwili zamykam posiedzenie, wspólne posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej, Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej oraz Komisji Praw Człowieka i Praworządności.

Wszystkim państwu serdecznie dziękuję za udział w dzisiejszym posiedzeniu, za zabranie głosu, za wszystkie uwagi serdecznie dziękuję.

Do zobaczenia.

(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 23)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 7 egz.

ISSN 1643-2851