

VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **KOMISJI DO SPRAW PETYCJI**
(NR 162)
z dnia 5 grudnia 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Petycji (nr 162)

5 grudnia 2018 r.

Komisja do Spraw Petycji, obradująca pod przewodnictwem posła **Sławomira Jana Piechoty (PO-KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- odpowiedź ministra finansów na dezyderat nr 121 w sprawie przywrócenia obowiązku posiadania certyfikatu księgowego przez osoby trudniące się usługowym prowadzeniem ksiąg rachunkowych;
- petycję w sprawie zmiany ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 ze zm.) w zakresie zatrzymywania się i postoju pojazdów samochodowych na chodnikach (BKSP-145-415/18);
- projekty dezyderatów w sprawie:
 - planowanych zmian Kodeksu karnego w odniesieniu do przestępstw popełnianych z nienawiści;
 - zmian przepisów dotyczących udziału organizacji pozarządowych w postępowaniach przed sądami;
 - skutecznego zapewnienia kontaktów dzieci z obojgiem rodziców;
 - ustawowego wskazania możliwości powoływania w szkołach rzeczników praw ucznia.

W posiedzeniu udział wzięli: **Joanna Dadacz** dyrektor Departamentu Rachunkowości i Rewizji Finansowej Ministerstwa Finansów, **Olgiert Podgórski** dyrektor Departamentu Polityki Rodzinnej Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wraz ze współpracownikami, **Marek Zieliński** dyrektor Departamentu Obywatelstwa i Repatriacji Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Dariusz Minkiewicz** zastępca dyrektora Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, **Grażyna Janaszek** główny specjalista w Departamencie Świadczeń Emerytalno-Rentowych Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, **Mariusz Wasiak** główny specjalista w Biurze Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, **Jan Mencwel** prezes zarządu Stowarzyszenia Miasto Jest Nasze wraz ze współpracownikami, **W.P.** autor petycji oraz **Tomasz Kuszlejko** asystent przewodniczącego Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Micał** i **Małgorzata Nowak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komunikacji Społecznej.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Szanowni państwo, witam. Otwieram posiedzenie Komisji do Spraw Petycji. Na początku chciałbym przeprosić za opóźnienie. Niestety posiedzenie Sejmu rozpoczęło się z półgodzinnym opóźnieniem, dlatego też wszystkie sprawy się przesunęły i stąd spóźnienie w rozpoczęciu naszego posiedzenia.

Szanowni państwo, przede wszystkim stwierdzam, iż posiadamy kworum wymagane regulaminem do prawidłowego prowadzenia obrad i skutecznego podejmowania decyzji. W projekcie porządku tego posiedzenia mamy pięć punktów. Niestety przed chwilą pani poseł Kornelia Wróblewska poinformowała mnie, że nie będzie mogła uczestniczyć w naszym posiedzeniu. Sprawy nagle, niezależne od niej powodują, że nie będzie mogła przyjść na posiedzenie, dlatego punktu drugiego i trzeciego nie możemy dzisiaj rozpa-

trzyć, bo nie ma posła referenta. Jeżeli państwo wyrazilibyście akceptację, to spróbujemy je wprowadzić do jutrzejszego porządku posiedzenia.

Sekretarz Komisji Kamil Micał:

Nie zmieścimy.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Nie zmieścimy?

Sekretarz Komisji Kamil Micał:

Możemy, panie przewodniczący, nie zmieścić, natomiast są to petycje, które możemy rozpatrzyć na następnym posiedzeniu Sejmu.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Za tydzień?

Sekretarz Komisji Kamil Micał:

Tak.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Sekretariat zwraca mi uwagę, że jutro nie zmieścimy w porządku obrad naszej Komisji, ale w takim razie spróbujemy w przyszłym tygodniu. Wtedy też wszyscy zostaną z odpowiednim wyprzedzeniem o tym poinformowani.

Zatem szanowni państwo, według projektu posiedzenia, nie będzie dzisiaj punktu drugiego i trzeciego. Natomiast proponuję, byśmy dzisiaj rozpatrzyli następujące sprawy. W punkcie pierwszym – odpowiedź ministra finansów na dezyderat nr 121 w sprawie przywrócenia obowiązku posiadania certyfikatu księgowego przez osoby trudniące się usługowym prowadzeniem ksiąg rachunkowych. W punkcie drugim – petycję w sprawie zmiany ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym w zakresie zatrzymywania się i postoju pojazdów samochodowych na chodnikach. W punkcie trzecim – projekty dezyderatów w sprawie: planowanych zmian Kodeksu karnego w odniesieniu do przestępstw popełnianych z nienawiści; zmian przepisów dotyczących udziału organizacji pozarządowych w postępowaniach przed sądami; skutecznego zapewnienia kontaktów dzieci z obojgiem rodziców; ustawowego wskazania możliwości powoływania w szkołach rzeczników praw ucznia.

Czy do takiej propozycji porządku posiedzenia są uwagi? Nie słyszę. Zatem uznaję, iż porządek posiedzenia został przyjęty.

Zatem przystępujemy do jego realizacji. Bardzo proszę przedstawicielkę ministra finansów o przedstawienie odpowiedzi ministra finansów na dezyderat nr 121 w sprawie przywrócenia obowiązku posiadania certyfikatu księgowego przez osoby trudniące się usługowym prowadzeniem ksiąg rachunkowych. Bardzo proszę, pani dyrektor Joanna Dadacz, Departament Rachunkowości i Rewizji Finansowej – ten skrót nie był dla mnie zrozumiały. Bardzo proszę panią dyrektor o przedstawienie odpowiedzi Ministra Finansów.

Dyrektor Departamentu Rachunkowości i Rewizji Finansowej Ministerstwa Finansów Joanna Dadacz:

Dzień dobry. Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, otóż minister finansów w piśmie z 25 października przekazał informację na temat swojego stanowiska w zakresie dezyderatu nr 121 Komisji do Spraw Petycji do ministra finansów w sprawie przywrócenia obowiązku posiadania certyfikatu księgowego przez osoby trudniące się usługowym prowadzeniem ksiąg rachunkowych, który to dezyderat został uchwalony na posiedzeniu w dniu 13 września 2018 r.

W odpowiedzi pan minister stwierdził, że ustawa deregulacyjna, która wycofała certyfikację usługowego prowadzenia ksiąg rachunkowych, weszła w życie w sierpniu 2014 r. Oznacza to, że od tego momentu prawo do usługowego prowadzenia ksiąg rachunkowych ma każda osoba, która spełnia warunki w zakresie zdolności do czynności prawnych i nie jest skazana prawomocnym wyrokiem sądu za ściśle określony katalog przestępstw, czyli za przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów, mieniu, obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi oraz za przestępstwo skarbowe,

a także za przestępstwa określone w ustawie o rachunkowości. Na dzień dzisiejszy osoby mogą mieć dowolne wykształcenie, dowolną praktykę. Jedynym warunkiem jest obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej.

Przy procedowaniu w 2014 r. ustawy zmieniającej ustawę o rachunkowości było takie zobowiązanie, że w przeciągu kilku lat od wejścia deregulacji zostanie przeprowadzone postępowanie, jak gdyby wyjaśniające, mówiące o tym, czy nastąpiła dobra decyzja co do deregulacji tejże usługi. Ponieważ upłynęły 4 lata, Ministerstwo Finansów, wypełniając postanowienie, przeprowadziło badanie ankietowe, które było zaadresowane do wszystkich osób zainteresowanych usługowym prowadzeniem ksiąg rachunkowych. Zatem zarówno do osób wykonujących taką usługę, jak i do przedsiębiorców, którzy swoje księgi rachunkowe oddają na zewnątrz do prowadzenia przez wyspecjalizowane biura.

Ankieta została opublikowana w lipcu tego roku, trwała do końca września i zawierała kilkadziesiąt pytań. Pytania były zarówno otwarte, jak zamknięte. Były pytania jednokrotnego wyboru i wielokrotnego wyboru. Odzew na tę ankietę był dosyć zaskakujący. Otóż spodziewaliśmy się, że odpowie na nią kilkaset osób. Okazało się, że ankietę wypełniły 4333 osoby. Z czego 77% procent ankietowanych zadeklarowało, że przynależy do grupy, wykonuje usługi księgowe. Prawie 8% zadeklarowało, że wypełniając ankietę, występuje jako osoba – korzystam z usług księgowych świadczonych przez firmę zewnętrzną. Około 15% zadeklarowało przynależność do pozostałych, czyli nie określiło, dlaczego byli zainteresowani ankietą.

Minister finansów po analizie ankiety i wniosków z niej płynących podejmie ostateczną decyzję, czy proponować kolejne zmiany w zakresie ustawy o rachunkowości, np. dotyczące powrotu do usługowego prowadzenia ksiąg rachunkowych. W piśmie do marszałka Sejmu, pana Marka Kuchcińskiego, minister stwierdził, że o wnioskach i decyzjach dotyczących deregulacji usługowego prowadzenia ksiąg rachunkowych, ewentualnie jego przywrócenia, oczywiście pan marszałek niezwłocznie zostanie poinformowany.

Poza tym stanowiskiem, jakie pan minister wystosował w październiku, chcę stwierdzić, że początkowo analiza wniosków z ankiety mającej szereg pytań otwartych, które musimy bardzo dobrze przeanalizować, była zakładana do grudnia. Jednak z uwagi na tak duże zainteresowanie i jednocześnie konieczność przekazania ministrowi finansów odpowiedzi naprawdę dobrze przeanalizowanych podjęliśmy decyzję, że raport z ankiety zostanie przedłużony o miesiąc. Departament Rachunkowości zobowiązał się, że analizy i wnioski z ankiety zostaną przekazane ministrowi nie później niż do końca stycznia.

Dodatkowo chciałabym stwierdzić następujące kwestie. Minęły 4 lata, ale rynek był bardzo zainteresowany certyfikatami poświadczającymi kwalifikacje osób do usługowego prowadzenia ksiąg rachunkowych. Osoby, które posiadają certyfikat nadawany przed 2014 r., są bardzo, bym powiedziała, rozrywane i bardzo poważane na rynku pracy, ale żadna instytucja nie zastąpiła tego certyfikatu. Czyli na dzień dzisiejszy przedsiębiorca nie ma możliwości sprawdzenia, czy faktycznie ta osoba takie kwalifikacje posiada. Oprócz sprawdzenia dokumentów przedstawianych przez osoby, które zakładają biuro czy same usługowo prowadzą księgi rachunkowe; z ich praktyki czy wykształcenia.

Ze wstępnej analizy ankiety statystycznie można powiedzieć, że większość osób stwierdzało, że dobrze by było przywrócić formę poświadczenia wiedzy i kwalifikacji dla osób, które wykonują tę usługę. Tym bardziej, że ta usługa ma bezpośrednie przełożenie dla rynku, dla przedsiębiorców, którzy mogą potrafić prowadzić biznes, ale niekoniecznie muszą się znać na skomplikowanej rachunkowości. Rachunkowości również ściśle powiązanej z rozliczeniem podatkowym, bowiem księgi rachunkowe stanowią podstawę do rozliczeń podatkowych. Tak że zaraz po podjęciu decyzji taka odpowiedź wpłynie do marszałka – tak jak z pisma pana ministra do pana marszałka wynikało. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Dziękuję, pani dyrektor. Petycję referował pan poseł Maliszewski, bardzo proszę o pana stanowisko.

Poseł Mirosław Maliszewski (PSL-UED):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, przypomnę, że zwracaliśmy się z dezyderatem o wyniki tej ankiety. To, co pani dyrektor przed chwilą powiedziała, jest bardzo interesujące. Ankieta rzeczywiście wzbudziła ogromne zainteresowanie. Jednak z punktu widzenia wnoszącego petycję – chyba nie tych, których miał na myśli. Ponieważ miał on na myśli bardziej tych, którzy korzystają z usług księgowych, a nie je świadczą. W ankiecie wzięło udział nieco ponad 7% tych, którzy korzystają z usług księgowych. Większość, ponad 70%, to ci, którzy takie usługi świadczą. Świadczy to o tym, że problem istnieje. Jestem bardzo ciekawy i myślę, że też cała Komisja, jakie będą ostateczne wyniki tej ankiety. Dlatego sugerowałbym, abyśmy z dalszymi działaniami w tym zakresie, z ewentualnym przygotowaniem projektu ustawy poczekali do ostatecznych wyników ankiety. Pewnie tam będzie też zawarte stanowisko ministra odnośnie do tego, czy przywrócić poprzedni stan czy utrzymać istniejący.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Dziękuję. Kto z państwa chciałby zabrać głos w tej sprawie? Pani dyrektor, kiedy będzie ostateczna wiedza o podsumowaniu i wnioskach z tej ankiety?

Dyrektor Departamentu Rachunkowości i Rewizji Finansowej MF Joanna Dadacz:

Tak jak powiedziałam, początkowo myśleliśmy, że grudzień to będzie ten czas, kiedy damy radę, ale w departamencie są też prowadzone inne intensywne prace, w tym prace legislacyjne.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Kiedy państwo przewidujecie, że będziecie mogli nam przedstawić końcowe wnioski?

Dyrektor Departamentu Rachunkowości i Rewizji Finansowej MF Joanna Dadacz:

Myślę, że nie później niż do końca stycznia, bo takie zobowiązanie daliśmy też panu ministrowi.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Pani dyrektor, szanowni państwo, proponowałbym jak rekomenduje pan poseł Maliszewskiego, żebyśmy odroczyli ostateczne rozpatrzenie tej sprawy do pierwszego posiedzenia w lutym. Będą wyniki ankiety, wtedy rozstrzygniemy, na ile one są wystarczające i na ile planowane przez ministra finansów działania wypełniają postulaty z petycji. Panie pośle, możemy tak przyjąć?

Poseł Mirosław Maliszewski (PSL-UED):

Tak.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Czy wobec takiej propozycji jest sprzeciw? Nie słyszę. Zatem uznajemy, iż odkładamy rozpatrzenie do przedstawienia wyników ankiety i planów działań ministra finansów, czyli do pierwszego posiedzenia w lutym.

Bardzo dziękuję, pani dyrektor.

Dyrektor Departamentu Rachunkowości i Rewizji Finansowej MF Joanna Dadacz:

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Przechodzimy do kolejnego punktu. Petycja w sprawie zmiany ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym w zakresie zatrzymywania się i postoju pojazdów samochodowych na chodnikach. Bardzo proszę pana posła Bogdana Latosińskiego o przedstawienie petycji.

Poseł Bogdan Latosiński (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, mam zaszczyt zreferować państwu petycję wniesioną do marszałka Sejmu przez Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze. Petycja spełnia wymogi formalne oraz mieści się w zakresie zadań i kompetencji Sejmu.

Przedmiotem wniesionej petycji jest wniosek o nowelizację ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Wnioskodawcy proponują zmianę zapisu art. 47

ust. 2 w brzmieniu: „Dopuszcza się, przy zachowaniu warunków określonych w ust. 1 pkt 2, zatrzymanie lub postój na chodniku przy krawędzi jezdni motocykla, motoroweru, roweru lub wózka rowerowego. Inny pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 tony może być w całości umieszczony na chodniku tylko w miejscu wyznaczonym odpowiednimi znakami drogowymi”. Również zmianę w art. 130a ust. 1 w pkt 1 w brzmieniu: „pozostawienia pojazdu w miejscu, gdzie jest to zabronione”.

Celem proponowanej zmiany zawartej w art. 47 wyżej wymienione ustawy jest ograniczenie postoju samochodów na chodnikach tylko do miejsc do tego celu wyznaczonych. Jednocześnie wnioskodawcy petycji proponują pozostawić możliwość warunkowego zatrzymania lub postoju na chodniku kołami jednego boku lub przedniej osi pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 tony.

Autorzy petycji wskazują na to, że obecne przepisy wprowadzone w 1983 r. umożliwiające parkowanie na chodnikach są anachroniczną pozostałością po poprzednim systemie. Zostały wprowadzone po to, aby Służba Bezpieczeństwa mogła łatwiej obserwować opozycję, a oddziały zmotoryzowane wojska i policji miały zapewniony swobodniejszy przejazd ulicami. Wnioskodawcy potrzebę wdrożenia nowych przepisów argumentują tym, że obecne prawo w niewystarczającym stopniu zapewnia bezpieczeństwo pieszym, którzy są potrącani nawet na chodnikach i niejednokrotnie doznają znacznego uszczerbku na zdrowiu, a coraz częściej dochodzi do potrącenia ze skutkiem śmiertelnym. Zaznaczają również, że tak zaparkowane samochody utrudniają, a w wielu przypadkach uniemożliwiają przejście rodzicom z wózkiem dziecięcym czy też osobie niepełnosprawnej poruszającej się na wózku. Wnioskodawcy przytaczają przykład wprowadzenia niedawno przez władze Ukrainy całkowitego zakazu parkowania na chodnikach.

Biuro Analiz Sejmowych, dostrzegając problem zasygnalizowany w petycji wskazuje, że źródłem owych problemów nie są niewłaściwe przepisy, lecz brak skutecznego ich egzekwowania. Podkreślając jednocześnie, że prawidłowo zaparkowane samochody spełniające warunki określone w art. 47 ust. 1 pkt 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym nie utrudniałyby ruchu pieszym. W komentarzu do ustawy jest wyraźnie napisane, że podstawowym warunkiem zatrzymania lub postoju pojazdu na chodniku jest nieutrudnianie ruchu pieszym. Co więcej, przepisy tej ustawy pozwalają na ukaranie grzywną właściciela samochodu, który pomimo zachowania szerokości 1,5 metra na chodniku utrudnił przejście pieszym, nie biorąc pod uwagę jego dużego nasilenia.

Według autorów, mimo tak liberalnych dla kierowców przepisów, i tak są one notorycznie łamane, a skuteczność służb w ich egzekwowaniu jest dalece niewystarczająca. Dlatego też w petycji zaproponowano także zmianę art. 130a ust. 1 pkt 1 wyżej wymienionej ustawy, aby pojazd był usuwany z drogi na koszt właściciela. Nie tylko wtedy, gdy jest to zabronione i utrudnia ruch lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu, ale ogólnie w miejscu, gdzie jest to zabronione, bez dodatkowych uwarunkowań. Obecne przepisy nastrożają trudności interpretacyjne, przyczyniając się do niskiej skuteczności w egzekwowaniu prawa.

Biuro Analiz Sejmowych przyznaje, że choć propozycja jest śmiała i radykalna, to mogłaby pomóc w uporządkowaniu zasad parkowania. Kierowcy mający świadomość nieuchronności holowania auta zaczęliby częściej zwracać uwagę na przestrzeganie przepisów w zakresie prawidłowego parkowania. Biuro Analiz Sejmowych zwraca też uwagę na niepokojące statystyki stołecznej Straży Miejskiej pokazujące, że w porównaniu do 2016 r. w 2017 liczba zgłoszeń o kierowcach ignorujących przepisy w tym zakresie wzrosła o 41 tys., a w ciągu ostatnich 5 lat liczba ta wzrosła dwukrotnie: ze 145 tys. do blisko 300 tys.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jak ze streszczenia tej petycji można wywnioskować, problem jest ogromny. Problem powstał, ze względu na to, że wzrosła liczba użytkowników pojazdów. Są jak gdyby trzy rodzaje grup i problemów: użytkownicy, właściciele pojazdów, którzy mają coraz większe problemy z parkowaniem w miastach; użytkownicy, czyli piesi korzystający z jednej z największych enklaw, jakimi w miastach są chodniki. Korzystający z tych chodników mają coraz większy problem z poruszaniem i rzeczywiście dochodzi do sytuacji bardzo skrajnych. Osoby, żeby przejść, muszą wychodzić na ulicę. Nie mówiąc już o małych dzieciach, wózkach itd. Myślę, że problem pod-

kreślony przez Biuro Analiz Sejmowych nie tkwi w przepisach, tylko w przestrzeganiu, czyli w egzekwowaniu istniejących przepisów. Rzeczywiście Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze słusznie podnosi ten temat, ten problem.

Rozpoczynając dyskusję na tak ważny temat, myślę, że na początek powinna być ukie-
runkowana może nie na zmianę przepisów dotyczących parkowania, ale egzekwowanie
już istniejącego prawa, bo z tym mamy problem. Myślę, że władze miast powinni się
pochylić nad stworzeniem sieci parkingów, w tym parkingów wielopoziomowych. Można
systemowo w przyszłości wprowadzać takie zakazy. Problem jest w tym, że te przepisy
są takie niespójne i dochodzi do skrajnych sytuacji, w których rzeczywiście samochód
całkowicie blokuje chodnik i służby są bezsilne w tym temacie, żeby taki pojazd odholo-
wać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Dziękuję. Są przedstawiciele wnioskodawcy, czyli Stowarzyszenia Miasto Jest Nasze.
Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos, uzupełnić? Proszę bardzo. Proszę się przed-
stawić. Proszę.

Prezes Stowarzyszenia Miasto Jest Nasze Jan Mencwel:

Dziękuję bardzo. Dziękuję paniom posłankom, panom posłom za możliwość zabrania
głosu. Nazywam się Jan Mencwel, jestem prezesem Stowarzyszenia Miasto Jest Nasze.
Powiem tylko krótko tytułem wstępu, jakie cele przyświecają zmianie, którą proponu-
jemy. Oddam też głos Marcinowi Chlewickiemu, który zreferuje to od strony prawnej.

Otóż, szanowni państwo, nasz projekt w zasadzie opiera się na założeniu, które już
istnieje, zapisane jest w polskim prawie. To znaczy w art. 2 pkt 9 ustawy – Prawo o ruchu
drogowym, który mówi jasno, że chodnik to część drogi przeznaczona do ruchu pieszego,
do ruchu pieszych. Jak wynika ze statystyk, jakie częściowo już pan poseł był uprzejmy
przytoczyć, ten zapis właściwie jest bardzo często zaburzony przez kształt obecnych
przepisów – jak już też usłyszeliśmy, przyjętych w tym kształcie w 1983 r., a więc w cza-
sie trwania stanu wojennego. Chodniki, które są zastawiane przez samochody, unie-
możliwiają bardzo często bezpieczne poruszanie się pieszych po naszych miastach. Jest
to kwestia, po pierwsze, podstawowa, czyli bezpieczeństwa. Mamy statystyki, które
mówią o tym, że w ubiegłym roku na skutek wypadków, właśnie kolizji samochodów
z ruchem pieszym na chodnikach, śmierć poniosły w całej Polsce 22 osoby. Na chodni-
kach, podkreślam. Nie chodzi o wypadki na przejściu dla pieszych czy na ulicy w pobliżu
chodnika, tylko na samym chodniku – 628 osób zostało rannych w takich zdarzeniach.
Naszym zdaniem, jest to efekt pewnego chaosu, jaki w tej chwili występuje w polskim
prawie, które pozwala na parkowanie również całym samochodem na chodniku.

Chciałbym podkreślić, że nasz projekt nie dotyczy całkowitego zakazu parkowania
na chodnikach, choć taki zakaz został wprowadzony w wielu krajach; ostatnim przy-
kładem jest Ukraina. Nasz projekt dotyczy jedynie parkowania na chodnikach, co jest
dozwolone, całym pojazdem. Nadal po przyjęciu tych przepisów mogłoby być dozwol-
one parkowanie pojazdów jedną osią pojazdu na chodniku. Sposób parkowania, który
stwarza największe niebezpieczeństwo, to właśnie dozwolone teraz parkowanie całym
pojazdem na chodniku.

Dodatkowo chciałbym podkreślić, że nadal oczywiście samorząd miałby możliwość
wyznaczania takich miejsc, na których parkowanie całym pojazdem byłoby dozwolone.
Natomiast chcielibyśmy odwrócić ten porządek, który teraz mówi, że domyślnie takie
parkowanie jest dozwolone. Chodzi o to, żeby jednak uznać, że chodnik, tak jak jest
mowa w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, jest częścią drogi przeznaczoną do ruchu
pieszego, a samorząd ma możliwość wyznaczenia wyjątków od tej zasady w postaci
miejsc, gdzie dozwolone jest parkowanie całym pojazdem. Czyli przede wszystkim bez-
pieczeństwo.

Druga kwestia to jest komfort ruchu pieszego. Przede wszystkim mamy na myśli
osoby starsze. Jesteśmy stowarzyszeniem działającym w Warszawie, 30% mieszkańców
Warszawy to są osoby w wieku starszym, bo, jak wiemy, społeczeństwo się starzeje. Coraz
więcej osób będzie stykało się z tym problemem, czyli z brakiem komfortu poruszania
się po chodnikach zastawionych przez samochody. Osoby poruszające się na wózkach,

osoby z niepełnosprawnościami, którym również ten projekt w dużej mierze mógłby pomóc w zwiększeniu komfortu i bezpieczeństwa. Trzecia grupa, dla nas bardzo istotna, to rodzice z wózkami poruszający się po chodnikach. Również oni w tym momencie nie mogą cieszyć się komfortem i tym, żeby korzystać w pełni z prawa, które mówi, że chodnik jest częścią drogi przeznaczoną do ruchu pieszych.

Bardzo ważny element naszego projektu, to właśnie zwiększenie możliwości egzekucji tych przepisów. W tej chwili przepisy są traktowane bardzo uznaniowo – może kolega powie na ten temat więcej. Efekt jest taki, że nawet zgłoszone przypadki zastawienia chodnika, które *de facto* uniemożliwiają przejście tym chodnikiem, nie są egzekwowane ze względu na ten bardzo uznaniowy zapis. Mówi on o tym, że pojazd musi stwarzać zagrożenie. Konsekwencją tego jest właśnie rosnąca lawinowo liczba zgłoszeń. Na przykładzie Warszawy – Straż Miejska podała, że na przestrzeni ostatnich 5 lat liczba takich zgłoszeń wzrosła dwukrotnie, ze 145 tys. do blisko 300 tys.

Szanowne panie posłanki i panowie posłowie, apeluję o to, żeby nasz projekt uzyskał państwa akceptację. Uważamy, że jest to projekt bardzo ważny dla mieszkańców polskich miast. Jest to projekt, który w istotny sposób – zresztą wykazało to w swojej opinii Biuro Analiz Sejmowych – może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa na ulicach i poprawy egzekwowania przepisów, które w tej zmienionej formie mielibyśmy lepsze. Samorządy miałyby więc lepsze narzędzia do egzekucji tych przepisów. Dziękuję bardzo. Oddaję jeszcze głos koledze.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Dziękuję. Jeśli już, to ja prowadzę posiedzenie, żeby nie było wątpliwości. Myślę, że co do problemu jesteśmy pewnie zgodni. Natomiast pytanie, na ile rzeczywiście zmianą legislacyjną możemy ten problem skuteczniej rozwiązywać? Bardzo proszę, niech pan nam to uzasadni, że to jest rzeczywiście właściwa droga, bo parlament zajmuje się zmianą przepisów. Proszę.

Prawnik Stowarzyszenia Miasto Jest Nasze Marcin Chlewicki:

Dokładnie. Oczywiście dalej, niezależnie od tego...

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Proszę się przedstawić.

Prawnik Stowarzyszenia Miasto Jest Nasze Marcin Chlewicki:

Marcin Chlewicki, Miasto Jest Nasze. Jestem prawnikiem i współautorem tej petycji.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Dziękuję. Proszę bardzo.

Prawnik Stowarzyszenia Miasto Jest Nasze Marcin Chlewicki:

Po kolei, jeszcze uzupełniając to, co proponujemy. Jedna rzecz to jest zmiana dotycząca parkowania i powrót do przepisów z 1983 r. Tutaj tak naprawdę kwestia jest związana z problemem, że odwracamy troszeczkę sytuację. Chcemy tymi przepisami, likwidacją domyślności parkowania na chodnikach zmienić też świadomość. Uważamy, że to będzie już ważny krok do tego, żeby walczyć z nielegalnym parkowaniem.

Drugą rzeczą jest to, żeby wprowadzić holowanie wszystkich nielegalnie zaparkowanych samochodów. Naszym zdaniem taka sankcja jest jak najbardziej proporcjonalna. Tak naprawdę w tym momencie, jeżeli będzie wprowadzona regulacja, którą proponujemy, mamy możliwość przywrócenia stanu zgodnego z prawem, czyli samochód nielegalnie zaparkowany będzie odwożony.

Biuro Analiz Sejmowych też uznało, że mimo tego, że wydaje się to dosyć śmiałym rozwiązaniem, może być skuteczne. Już sam fakt, że samochód może być zawsze odholowany, jeżeli jest nielegalnie zaparkowany, będzie też działał prewencyjnie. Stąd uważamy, że to rozwiązanie może pomóc z tym, co widzimy i co też państwo, Wysoka Komisja, mogą zobaczyć w albumie, który przekazaliśmy – jakim problemem jest parkowanie.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Dziękuję bardzo. Są przedstawiciele MSWiA i Komendy Głównej Policji. Bardzo proszę o panów stanowisko.

Zastępca dyrektora Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji Dariusz Minkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Dariusz Minkiewicz zastępca dyrektora Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Jest ze mną również przedstawiciel Komendy Głównej Policji pan Mariusz Wasiak – ekspert, radca w Biurze Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

Tak, jak pan przewodniczący powiedział, jeżeli chodzi o ocenę stanu faktycznego, jesteśmy co do tego zgodni. Wiemy, jak wyglądają ulice, jak wygląda sytuacja związana z ruchem pojazdów i parkowaniem. Natomiast bardzo duże wątpliwości MSWiA budzi temat związany z proponowanym sposobem ich rozwiązania w drodze nowych rozwiązań legislacyjnych.

Szanowni państwo, niewątpliwie zapewnienie swobodnego poruszania się pieszych po chodnikach jest ważnym elementem organizacji ruchu. Jednakże droga, jako budowa stanowiąca całość techniczno-użytkową przeznaczoną do ruchu pojazdów, musi służyć nie tylko do samego ruchu pojazdów, lecz również do ich parkowania i postoju. Racjonalne wykorzystanie całego przekroju drogi, w naszej ocenie, wymaga niestety pewnego kompromisu pomiędzy swobodą poruszania się pieszych i dopuszczeniem parkowania samochodów na chodniku. Wydaje się, że obowiązujące przepisy ów kompromis spełniają i wychodzą naprzeciw tym oczekiwaniom. W ocenie MSWiA istotnym jest, aby były one, tak jak pan przewodniczący i gros państwa podnosili, skutecznie egzekwowane.

Przy rozważaniach na ten temat nie można natomiast pominąć tematyki dotyczącej sytuacji, która wskazuje na systematyczny wzrost liczby samochodów osobowych w naszej przestrzeni publicznej. Jeśli państwo pozwolicie, przytoczę kilka liczb. W 2017 r. zostało zarejestrowanych prawie 29 mln 200 tys. pojazdów silnikowych, z czego 22 mln 100 tys. stanowiły samochody osobowe. Jednak abstrahując od tego, wzrost liczby pojazdów silnikowych zarejestrowanych między jednym a drugim rokiem, to jest prawie 55 tys. nowych, co unaocznia skalę wzrostu liczby pojazdów na polskich drogach. Konsekwencją powyższego oraz niedostatecznego rozwoju infrastruktury drogowej, bo tak trzeba powiedzieć, rozpatrując tę kwestię, jeżeli chodzi o miasto stołeczne Warszawa, jest narastający deficyt miejsc parkingowych. Było podkreślane również to, że wprowadzenie takich rozwiązań utrudni dojazd samochodem do miejsc bezpośrednio w pobliżu obiektów użyteczności publicznej, instytucji publicznych, miejsc kultury. Problem jest tym bardziej wyraźny, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że niestety, ale tak jest obecnie, samochód jest głównym elementem stanowiącym istotny czynnik mobilności seniorów, osób starszych, które przekroczyły 60. rok życia. One nie zawsze są w stanie korzystać z alternatywnych środków transportu. Trzeba też podkreślić, że komunikacja publiczna nie dociera do wszystkich miejsc użyteczności publicznej, co stanowiłoby istotny element utrudnienia zachowania mobilności akurat tej grupy mieszkańców. Ponadto w naszej ocenie, proponowana regulacja ma charakter bezwzględny. Wprowadzenie jej będzie rzutować na parkowanie również samochodów na terenach osiedlowych, oznaczonych np. strefą ruchu, gdzie nie zawsze zasadne jest wprowadzenie tak restrykcyjnych regulacji.

Druga propozycja zawarta w petycji, bo również do niej należy się odnieść, związana jest z propozycją obligatoryjnego usuwania z drogi każdego pojazdu pozostawionego w miejscu, gdzie jest to zabronione, niezależnie od wywołanego skutku. W ocenie MSWiA jest to propozycja bardzo daleko idąca. Należy w tym miejscu bardzo mocno zaakcentować pytanie, w którym chodzi o cel takiego usunięcia pojazdu na koszt właściciela w sytuacji, tak jak państwo projektodawcy petycji wskazywali, gdy nie zagraża bezpieczeństwu. Dalej patrzmy – nie utrudnia ruchu. Dokonajmy więc pewnej konstatacji przez analogię: nie przeszkadza pieszym. Czy chcemy wprowadzić przez to działanie dolegliwość? Rozumiem, że dla tych osób, które nielegalnie parkują, to znaczy parkują niezgodnie z przepisami.

Usunięcie pojazdu, w ocenie MSWiA, tym samym stanowiłoby w pewnym zakresie naruszenie i ograniczenie prawa własności, które jest gwarantowane art. 64 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Wyłączenie pewnych elementów związanych właśnie z prawem własności może nastąpić tylko i wyłącznie przez obszar doregulowany treścią prawa odnoszącą się do wyłączenia tego, ale na zasadzie ustawy i przepisów ustawo-

wych. W opinii MSWiA wprowadzenie regulacji przewidującej usunięcie pojazdu wyłącznie dlatego, że formalnie naruszyło zakaz postoju stanowiłoby istotę tej regulacji, materii ustawy zasadniczej. Taka propozycja prowadzi również do pewnego sformułowania i pewnego podsumowania, że parkowanie pojazdów niezgodnie z przepisami, niezależnie od wywołanego skutku, powodowałoby dodatkowe dolegliwości ekonomiczne dla właściciela, użytkownika, posiadacza. Chociażby związane z elementem kosztu usunięcia i przechowywania pojazdu. Patrzmy dalej, są też elementy pozafinansowe dotyczące i wiążące się chociażby z odebraniem pojazdu z miejsca, do którego został on odholowany. W ocenie MSWiA rozwiązanie to jest nieproporcjonalnie surowe względem ciężaru naruszenia tego prawa.

Szanowni państwo, obecnie mamy rozwiązania prawne dotyczące możliwości pewnego egzekwowania tej sytuacji, chociażby poprzez blokowanie kół. Jest to art. 130a ust. 8 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Warto również wspomnieć o tym, że są podejmowane działania, jeżeli chodzi o tę tematykę. W naszej przestrzeni publicznej dwa lata temu zaczęła funkcjonować Krajowa Mapa Zagrożeń Bezpieczeństwa. Przywołane dane pozwolą państwu uzmysłwić, jakiego obszaru dotyczy ta tematyka. Pozwolą też państwu uzmysłwić sobie, jakie działania związane z odholowywaniem takich pojazdów musiałyby podjąć służby. Otóż szanowni państwo, Wysoka Komisjo, w ciągu dwóch lat na Krajową Mapę Zagrożeń Bezpieczeństwa nasi mieszkańcy, mieszkańcy Polski, społeczności lokalnej nanieśli prawie 40 tys. zgłoszeń dotyczących sytuacji związanych z nieprawidłowym parkowaniem. Patrz dalej, w sytuacji, kiedy przyjęlibyśmy regulację związane z obowiązkowym usuwaniem takich pojazdów, to 40 tys. pojazdów musiałoby być odholowanych. W jakie miejsca? Czy mamy infrastrukturę zabezpieczoną do przyjęcia tej petycji, do przyjęcia takich rozwiązań? MSWiA i służby odpowiedzialne za ochronę bezpieczeństwa nie tylko porządku publicznego, ale szeroko rozumianego bezpieczeństwa, też nie są przygotowane do tego, żeby w jakiś sposób angażować siły i środki do oczekiwania na czas przyjazdu właściwej komórki, która dokona tzw. ściągnięcia pojazdu i przekazania we właściwe miejsce. Ten element dodatkowego angażowania funkcjonariuszy był też podnoszony przez Policję.

Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, szanowny panie przewodniczący, MSWiA pragnie podkreślić, iż dokonując nowelizacji ustawy, zawsze trzeba mieć na uwadze dbałość o interesy wszystkich odbiorców. Nie tylko pieszych, chociaż są bardzo ważnymi uczestnikami ruchu drogowego w przestrzeni publicznej, bo to tzw. niechronieni użytkownicy drogi, naszego ruchu publicznego, dróg, ale i kierowców. Również, szanowni państwo, służb odpowiedzialnych za porządek publiczny. Z tego też względu MSWiA jest przeciwnie zaproponowanemu rozwiązaniu w przedstawionym kształcie. Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Dziękuję. Kto z państwa jeszcze chciałby zabrać głos w tej sprawie? Nie słyszę. Pan poseł Jacek Świat, proszę bardzo.

Poseł Jacek Świat (PiS):

Szanowni państwo, przede wszystkim chcę podziękować panom za podjęcie tematu, który jest szalenie ważny i szalenie dotkliwy dla mieszkańców przede wszystkim dużych miast. Natomiast muszę powiedzieć, że z zaproponowanymi rozwiązaniami jest trochę tak, jak z leczeniem chorego palca przez obcięcie całej nogi. Wprowadzenie takich restrykcji niczego nie rozwiąże, a przeciwnie, spowoduje jeszcze większy chaos. Po prostu dlatego, że te samochody są i coś z nimi trzeba zrobić. Jeżeli je zdejmemy z chodników, to gdzie one się podzieją?

Nie jest to problem głównie ludzi, którzy dojeżdżają do centrów miast, żeby coś tam załatwić, choć oczywiście dla nich jest to też bardzo, bardzo dotkliwe. Powiedzmy, że sprawna komunikacja publiczna w dużym stopniu może problem rozwiązać. Jest to głównie kłopot ludzi, którzy mieszkają w miastach o starej, zwartej zabudowie. Nie jest to zresztą problem Polski, bo z takimi problemami chyba spotykamy się wszyscy, jeżdżąc po świecie – od Chicago, które jest stosunkowo młodym miastem, ale też zakorkowanym, przez stary Paryż, Rzym, Ateny, oczywiście po Kraków, Wrocław, Warszawę.

Powiem anegdotę, moja znajoma w Wiedniu, po zapłaceniu kilkudziesięciu mandatów po prostu sprzedała samochód, ale to też nie jest rozwiązanie.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Przepraszam, panie pośle, ale trochę jesteśmy pod presją czasu.

Poseł Jacek Świat (PiS):

Myślę, że powinniśmy tę dyskusję kontynuować. Natomiast nie sądzę, żeby tak restrykcyjne rozwiązania przyniosły jakikolwiek pozytywny efekt. Jak to rozwiązać? Myślę, że w trakcie tej dyskusji, którą dzisiaj zaczynamy, do tego się przybliżymy.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jerzy Paul, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Paul (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem się dołączyć do głosów większości moich przedmówców, że propozycja, którą państwo przedstawiliście, jest za daleko idąca. Nie możemy od razu zakazać praktycznie parkowania na wszystkich chodnikach. Jak powiedział jeden z moich przedmówców, powinniśmy ograniczać, ale nie możemy w jednym momencie zakazać, bo z tymi samochodami rzeczywiście nie będzie co zrobić. Jest to jedna rzecz.

Druga rzecz, państwo proponujecie, żeby stawiać znaki tam, gdzie będzie można zaparkować, bo taka jest państwa propozycja. Jednak proszę wziąć pod uwagę, że to są znowu wydane dziesiątki milionów złotych, ponieważ praktycznie na każdym chodniku, gdzie będzie możliwość postawienia, zaparkowania tych pojazdów, trzeba będzie znowu stawiać znaki. Jeżeli chodzi o cały kraj, to naprawdę będą to dziesiątki milionów złotych, tak naprawdę wyrzucone – nie powiem, że w błoto, ale niepotrzebnie wydawane. Egzekwujemy te zakazy, które są teraz. Jeżeli jest zakaz, że nie wolno parkować, to odholujemy, czy w jakiś inny sposób zrobimy coś z tymi samochodami. Niech będą mandaty dosyć wysokie, tak żeby ktoś szukał innego miejsca. Jednak, jak mówię, jeżeli całkowicie zakazemy, czy w dużej części zakazemy parkowania, to zablokujemy i naprawdę będzie jeszcze gorzej. Będzie to jeszcze gorsze rozwiązanie od tego, które obecnie istnieje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Dziękuję. Pani przewodnicząca Urszula Augustyn.

Poseł Urszula Augustyn (PO-KO):

Dziękuję uprzejmie. Może trochę w roli Kasandry, ale tak to troszkę wygląda, że taka inicjatywa jest potrzebna. Wszyscy wiedzą, że jest potrzebna, ale jak słuchamy wypowiedzi następnych, to każdy umywa ręce: tu nie, bo znaki będą za drogie, tam nie, bo policja będzie miała za dużo pracy. Nie, proszę państwa, w ten sposób problemu się nie rozwiąże.

Jest jeszcze jeden argument, który niestety na bardzo wiele osób działa, mianowicie my doskonale wiemy o tym, że sobie zaparkujemy, dostaniemy 100 zł mandatu i koniec, kropka. I tak parkujemy, ponieważ prawo nie jest egzekwowane. Dzisiejsza wypowiedź, szczególnie ze strony MSWiA, że niestety jest to dla nich trudne organizacyjnie i miejsc nie mają itd... Jeśli nie zaczniemy czegoś robić, to się niestety tego problemu nie rozwiąże. Polak jest tak skonstruowany, że jak widzi nieuchronność kary, to nie zaparkuje. A jak nie widzi, to i tak zaparkuje, wyciągnie te 100 zł z kieszeni i zapłaci. Myśląc jeszcze po drodze, że następnym razem mu się uda i zaparkuje spokojnie.

Myślę, panie przewodniczący, że nie wolno nam tak łatwo tej petycji odpuścić, że musimy szukać rozwiązań, które są w stanie dzisiaj choćby odrobinę ten problem rozwiązać. Naprawić nasz sposób myślenia. Jest to mniej więcej tak, jak ze zmianami klimatu. Póki o tym nie rozmawialiśmy, póty nikt na to nie zwracał uwagi. Absolutnie dyskusja jest potrzebna i potrzebne jest choćby drobne działanie, które zmusi jedną i drugą stronę do tego, żebyśmy faktycznie chodniki zostawili dla pieszych.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Dziękuję. Pan przewodniczący Andrzej Smirnow.

Poseł Andrzej Smirnow (PiS):

Dziękuję bardzo. Oczywiście sprawa jest tak kontrowersyjna, że wiemy o niej już w biurach poselskich. Samo ukazanie się petycji spowodowało lawinę różnych listów, które kierowane są do naszych biur. Oczywiście sprawa jest bardzo kontrowersyjna. Sądzę, że rozwiązanie tych problemów powinno polegać na globalnym spojrzeniu na to, bo to jest kwestia infrastruktury, liczby samochodów, wielu, wielu różnych czynników.

Jeżeli chodzi o ustawodawstwo, ono przewiduje w tej chwili ochronę pieszych zarówno na chodnikach, jak i na jezdni. Zresztą czasami odnoszę wrażenie, że np. przepisy, które powodują, że pieszy ma pierwszeństwo na pasach... Wystarczy tylko popatrzeć koło Politechniki Warszawskiej, jak to wygląda, kiedy co 20 metrów idzie pieszy, a samochody stoją, bo jest korek. Kiedyś grupowali się w grupki, przechodzili i było to o wiele sprawniej.

W związku z tym myślę, że ta sprawa oczywiście wymaga dyskusji. Natomiast nie sądzę, żebyśmy mogli to rozwiązywać na tym poziomie. Na tym poziomie możemy w formie ustawy zapewnić takie najbardziej ogólne warunki, takie np., że musi być 1,5 metra chodnika wolne. To, że nie jest to przestrzegane, to jest inna kwestia, czyli egzekwowanie przepisów jest zupełnie inną sprawą. Generalnie tego typu sprawy w tej chwili są regulowane na miarę możliwości przez samorzady, są wyznaczane miejsca parkingowe.

Natomiast sprawa nie wygląda dobrze z żadnej strony z prostego powodu: brakuje parkingów, brakuje odpowiedniej infrastruktury i jest za dużo samochodów. Natomiast ograniczyć to jedną nawet decyzją Sejmu nie sposób. W związku z tym myślę, oczywiście nie zamykając tej dyskusji, że być może warto zwrócić się w tej sprawie z dezyderatem. Należy zwrócić uwagę na potrzebę regulacji tych spraw, ale moim zdaniem, łącznie z potrzebą określonych decyzji infrastrukturalnych, być może komunikacyjnych. Tak że proponowałbym, żeby to w tym kierunku poszło.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Dziękuję. Szanowni państwo, chciałbym się także dołączyć do tej dyskusji. W moim przekonaniu ta dyskusja bardzo przypomina dyskusję o potrzebie wzmocnienia ochrony miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych. Początkowo też było wiele wątpliwości, że przecież mamy przepisy, wystarczy je egzekwować. Jednak okazywało się, że w tym egzekwowaniu jest jakaś ogromna niemoc, że było nierzadkie czy wręcz powszechne ignorowanie tych przepisów dopóki, jak zwróciła uwagę pani przewodnicząca Urszula Augustyn, nie było jasnej, surowej sankcji. Jestem kierowcą oraz pieszym i bardzo często doświadczam tych sytuacji z obu stron. Wiem, że jest deficyt miejsc parkingowych. Powiem jednak, że bardzo irytuje mnie taka oszczędność przekraczająca granice skąpstwa. W pobliżu parkingów płatnych wielu parkuje przypadkowo, gdzie bądź, blokując przejścia dla pieszych, bo żałują 2 zł, 3 zł. A jeżdżą często samochodem, którego utrzymanie bez wątpienia kosztuje duże pieniądze. Przy tym stoją tak na chodnikach, że nie mogą przejść. Jestem zmuszony do schodzenia na jezdnię w ruchliwych miejscach Wrocławia. Oczywiście nie sposób, żebym za każdym razem dzwonił do straży miejskiej czy na policję, bo też mają swoją wydolność, swoją możliwość reagowania. Byłoby to być może nawet odbierane jako takie, nie wiem, nadążanie się, bo jeszcze poseł, to tym bardziej tak reaguje.

Zatem jest problem i nie ma co udawać, że dzisiejsze rozwiązania są wobec tego problemu nieefektywne i musimy szukać skutecznego sposobu. Oczywiście są sposoby na poziomie samorządowym. Można osłupkować więcej tych chodników, żeby zablokować możliwość wjeżdżania samochodów. To jest tak naprawdę jedyna twarda, skuteczna metoda – tak jak poprzeczne garby zmuszają nawet najbardziej szalonych kierowców do zmniejszenia prędkości z obawy przed uszkodzeniem samochodu. Natomiast mamy też przekonanie, że trzeba szukać rozwiązań systemowych. Żeby znowu nie polegać na tym, że w jednym miejscu samorząd będzie do tego przykładal większą wagę, będzie to efektywniejsze, a w innym miejscu samorząd będzie mówił: „Skoro na poziomie państwa jest taka dowolność, to nie jest to poważny problem”. A to jest poważny problem i panowie wskazywali na konkretne sytuacje.

Pamiętam też, jak sugerowaliśmy zaostrzenie kar za zajmowanie miejsc przeznaczonych dla pojazdów osób niepełnosprawnych. Wielu mówiło: „Nie przesadzajcie z tym

karaniem, bo to przecież nie jest aż takie ciężkie wykroczenie. Nie może ono być nieproporcjonalnie karane w stosunku do wymuszenia pierwszeństwa przejazdu czy podobnych sytuacji”. Teraz jednak okazuje się, że 500 zł i możliwość odholowania pojazdu, który zajął takie miejsce bez uprawnień, jest skutecznym straszakiem zniechęcającym do parkowania na takich miejscach.

Podzielałbym też przekonanie pana przewodniczącego Smirnowa, że na pewno nie wolno tej dyskusji zamknąć na tym etapie. Ona została wywołana, zostały przedstawione różne okoliczności tego problemu. Też bym proponował, żebyśmy wystąpili z dezyderatem, żeby MSWiA we współpracy z Policją gruntownie przeanalizowało ten problem, szukając efektywnych rozwiązań, które przełamią dzisiejszą niemoc w rozwiązywaniu takiego problemu. Jak dostaniemy odpowiedź na ten dezyderat, wtedy ocenimy, na ile te propozycje rzeczywiście zawierają nadzieję na przełamanie impasu. To bym proponował. Jeszcze pan poseł Paul, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Paul (PiS):

Panie przewodniczący, zgadzam się z państwem w 100%, to nie jest tak, że jestem przeciwny zmianom przepisów czy zasad parkowania. Jednak zwróćmy uwagę, że tych problemów, jeżeli chodzi o parkowanie, o niebezpieczeństwo czy łamanie przepisów odnośnie do parkowania jest bardzo dużo. Wystarczy, szanowni państwo, popatrzeć na przejścia dla pieszych. Przepisy nam mówią, że przed i za przejściem nie wolno parkować bliżej jak 10 metrów. A jestem w 100% pewny, że w 99% ten przepis nie jest przestrzegany. Praktycznie samochody stoją do samego przejścia dla pieszych. To też jest bardzo wielkie niebezpieczeństwo, ponieważ piesi najczęściej wychodzą spoza samochodów. Jeszcze jak małe dziecko wyjdzie, to go nie widać. Kierowca dostrzeże tego pieszego, szczególnie małe dziecko, w ostatnim momencie. Tak że takich przepisów, które obowiązują, ale nie są przestrzegane, jest dużo. Na początku musimy szczególnie zwrócić uwagę nie na dostosowywanie, ale egzekwowanie prawa obecnie istniejącego. Na to zwróćmy uwagę, od tego zaczniemy i potem idźmy dalej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Panie pośle, dlatego ten kierunek, żeby wystąpić z dezyderatem. Postawić wszystkie problemy, które zostały wywołane w petycji i w czasie tej dyskusji, co umożliwi ocenę, jakimi sposobami zmierzać do poprawy tej sytuacji. Pan poseł Jacek Świat.

Poseł Jacek Świat (PiS):

Chciałem uzupełnić tylko o jeden wątek. W tej dyskusji muszą wziąć udział przedstawiciele samorządu, bo to oni jednak decydują o kształcie naszych miast. Musimy się zastanowić, czy mamy jakieś narzędzia, by skłonić samorządy do większej dbałości o transport publiczny, o to, żeby w planach zagospodarowania przestrzennego uwzględniać w większym stopniu potrzeby kierowców, czyli miejsca parkingowe. Jednocześnie, jak to widzą przedstawiciele samorządów, chodzi o to, że w przypadku niepełnosprawnych oczywiście zwiększyliśmy kary za bezprawne zajmowanie miejsc dla niepełnosprawnych, ale towarzyszyła temu bardzo gruntowna weryfikacja kart parkingowych dla niepełnosprawnych, a więc coś za coś. Większe kary, ale jednocześnie większa kontrola uprawnień do parkowania na tych miejscach. Również to myślenie powinno nam towarzyszyć w dalszej pracy i koniecznie z udziałem samorządów.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Pan poseł Latosiński, proszę o konkluzje i rekomendację.

Poseł Bogdan Latosiński (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo dziękuję za tę dyskusję, bo rzeczywiście problem jest przeogromny. Dotyczy różnych grup, różnych interesów: kierowców, którzy borykają się z tym problemem, i osób poruszających się po chodnikach. Rzeczywiście wystąpienie z dezyderatem, ale mam właśnie taką prośbę, czy by nie rozważyć ewentualnie dezyderat do premiera...

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Tak, tu się wiele głosów przewija, bo to dotyczy infrastruktury i samorządów.

Posel Bogdan Latosiński (PiS):

Chciałbym jeszcze podkreślić w tej dyskusji skuteczność prawa, bo jak prawo nie jest skuteczne, to jest bezprawie i chaos. Nie zgodzę się tutaj z przedstawicielem Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, że sposobem na likwidację tego jest ewentualnie blokada kół. Są przypadki, gdzie rzeczywiście rażąco naruszane są przepisy, np. samochód stoi, blokuje cały chodnik i jest założona blokada. Ona wydłuża cykl jeszcze bardziej, powodując niebezpieczną sytuację, ponieważ osoba, która chce przejść, wychodzi na ulicę. Tak że problem jest przeogromny.

Oczywiście muszą być w to zaangażowane też samorzady, które przecież pobierają środki od transportu. Mają więc środki, żeby ewentualnie budować infrastrukturę parkingową, która jest zaniedbana w Polsce. Jest to główny problem. Dlatego ministerstwa muszą znaleźć te środki we współpracy z samorządem, żeby problem infrastruktury rozwiązać. Z drugiej strony jest jednak problem przestrzegania obecnego prawa. Tak, jak powiedziałem, jeżeli prawo nie jest przestrzegane i nie jesteśmy wobec tego prawa skuteczni, to po prostu staje się to bezprawiem i bez sensu jest stworzenie tego prawa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Szanowni państwo, jesteśmy pod presją czasu, proszę wybaczyć. Jest rekomendacja, byśmy wystąpili z dezyderatem do prezesa Rady Ministrów o stanowisko w sprawie postulatów zawartych w petycji, w kontekście dyskusji przeprowadzonej na posiedzeniu Komisji. Czyli wskazującej na niewydolność dzisiejszych regulacji i narastający problem z korzystaniem przez pieszych z chodników. Proponujemy zatem dezyderat do Prezesa Rady Ministrów. Proponuję, byśmy równocześnie wystąpili o stanowisko do związków samorządowych – szczególnie do Związku Miast Polskich i Unii Metropolii Polskich. To są te samorzady, w których ten problem występuje wyjątkowo jaskrawo i dotkliwie. Chodzi o to, aby samorzady też przedstawiły swoje stanowisko, na ile własnymi działaniami mogą tę sytuację zmieniać, poprawiać, a na ile potrzebują jasnej podstawy legislacyjnej, by pewne działania wdrożyć. Ponieważ oczywiste jest, że samorząd może działać tylko w granicach określonych wprost prawem. Czyli dwie takie propozycje. Gdy otrzymamy odpowiedź na dezyderat, będziemy kontynuować tę dyskusję z udziałem samorządów i przedstawicieli rządu. Wtedy też podejmiemy decyzję co do dalszych działań w tej sprawie.

Czy jest zgoda dla takiej propozycji? Nie słyszę uwag. Uznaję, iż Komisja przyjęła taką decyzję.

Szanowni państwo, przechodzimy do ostatniego punktu – dezyderaty. W projekcie dezyderatów, których wystosowanie uchwaliliśmy na poprzednich posiedzeniach, jest dezyderat w sprawie planowanych zmian Kodeksu karnego w odniesieniu do przestępstw popełnianych z nienawiści. Petycję referowała pani poseł Kornelia Wróblewska. Pani poseł akceptuje zaproponowaną treść dezyderatu. Czy ktoś z państwa ma uwagi do projektu dezyderatu przedstawionego do porządku dzisiejszego posiedzenia? Nie słyszę. Zatem uznaję, iż dezyderat Komisja przyjęła.

Dezyderat kolejny – w sprawie przepisów dotyczących udziału organizacji pozarządowych w postępowaniach przed sądami. Pan poseł Robert Warwas referował tę petycję. Bardzo proszę o pana stanowisko do projektu dezyderatu.

Posel Robert Warwas (PiS):

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, rzeczywiście projekt dezyderatu był omawiany na wcześniejszym posiedzeniu Komisji. Autor petycji zaproponował jeszcze drobne poprawki i one częściowo zostały uwzględnione, tak więc na tym etapie nie wnoszę dalszych uwag. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Dziękuję. Czy ktoś z państwa ma uwagi do tego projektu? Nie słyszę. Proszę bardzo.

Autor petycji W.P.:

Jestem autorem petycji, nie mam uwag, tylko chciałbym krótko...

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Proszę przypomnieć.

Autor petycji W.P.:

Chciałbym krótką wypowiedź na koniec.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Proszę bardzo.

Autor petycji W.P.:

Między posiedzeniem z 7 listopada 2018 r. a dzisiejszym – bo mówiłem wcześniej o niedopuszczaniu organizacji pozarządowych do spraw – zostałem dopuszczony do dwóch spraw, a do jednej nie. Dlatego podkreślam, że jest dowolność w postanowieniach sądu i dowolna interpretacja tego prawa. Chciałem podziękować szanownej Komisji za pochylenie się nad problemem mimo negatywnej opinii Biura Analiz Sejmowych, którą sporządziła pani Joanna Karolczak.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Nie, proszę teraz o konkrety do projektu dezyderatu. Proszę, żeby pan do tego się odniósł.

Autor petycji W.P.:

Chciałem głównie podziękować szanownej Komisji za stworzenie tego dezyderatu i pochylenie się nad tym problemem. To tyle, szanowna Komisjo.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, zatem będzie kontynuacja. Oczywiście też zapraszamy pana do udziału, gdy otrzymamy odpowiedź na ten dezyderat. Czy jest zgoda w sprawie projektu dezyderatu do ministra sprawiedliwości w sprawie zmian przepisów dotyczących udziału organizacji pozarządowych w postępowaniach przed sądami? Nie słyszę uwag. Zatem uznaję, iż Komisja przyjęła dezyderat.

Kolejny dezyderat – w sprawie skutecznego zapewnienia kontaktów dzieci z obojgiem rodziców. Także pani poseł Kornelia Wróblewska referowała tę petycję. Pani poseł akceptuje projekt przedłożonego dezyderatu. Czy są uwagi do tego projektu? Nie słyszę. Zatem uznaję, iż Komisja przyjęła dezyderat do ministra sprawiedliwości w sprawie skutecznego zapewnienia kontaktów dzieci z obojgiem rodziców.

Ostatni projekt dezyderatu – w sprawie ustawowego wskazania możliwości powoływania w szkołach rzeczników praw ucznia. Bardzo proszę, pani przewodnicząca Urszula Augustyn.

Poseł Urszula Augustyn (PO-KO):

Dziękuję bardzo. W dezyderacie są wszystkie wnioski z naszej dyskusji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Szanowni państwo, czy są uwagi do projektu dezyderatu? Nie słyszę. Zatem uznaję, iż Komisja przyjęła dezyderat do ministra edukacji narodowej w sprawie ustawowego wskazania możliwości powoływania w szkołach rzeczników praw ucznia.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzisiejszego posiedzenia. Dziękuję wszystkim za udział.

Przypominam, iż jutro posiedzenie jest o godzinie 9.45, nieco nietypowo, bo wcześniej inna Komisja ma tutaj swoje posiedzenie. Zatem jutro o 9.45 będziemy kontynuować nasze prace. Życzę wszystkim państwu dobrego dnia. Dziękuję.