

VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI DO SPRAW PETYCJI**
(NR 193)
z dnia 4 lipca 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Petycji (nr 193)

4 lipca 2019 r.

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

- odpowiedź ministra infrastruktury na dezyderat nr 139 skierowany do Prezesa Rady Ministrów w sprawie zatrzymywania się i postoju pojazdów samochodowych na chodnikach,
- petycję w sprawie zmiany ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Dz.U. z 2018 r. poz. 1360 ze zm.) poprzez zastąpienie we wskazanych artykułach słowa „przetarg” słowem „licytacja” (BKSP-145-517/19),
- petycję w sprawie zmiany ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870) w zakresie umieszczania na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego odwzorowania cyfrowego zawiadomienia podmiotu wnoszącego petycję o sposobie jej załatwienia (BKSP-145-525/19),
- petycję w sprawie zmiany art. 5 ustawy z dnia 5 września 2008 r. o komercjalizacji państwowego przedsiębiorstwa użyteczności publicznej „Poczta Polska” (Dz.U. z 2019 r. poz. 261) poprzez wykreślenie z niego wyrazów „i naprawcze” (BKSP-145-526/19).

W posiedzeniu udział wzięli: **Aldona Wieczorek** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Publicznego Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Jacek Welter** dyrektor Biura Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych, **Mariusz Cichomski** dyrektor Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Zdzisław Sudoł** dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikami.

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)**:

Otwieram 163. posiedzenie Komisji do Spraw Petycji i stwierdzam, że posiadamy kworum wymagane do prawidłowego prowadzenia obrad i skutecznego podejmowania decyzji.

W porządku obrad posiedzenia mamy następujące sprawy: w pkt 1 rozpatrzenie odpowiedzi ministra infrastruktury na dezyderat nr 139 skierowany do Prezesa Rady Ministrów w sprawie zatrzymywania się i postoju pojazdów samochodowych na chodnikach, w pkt 2 rozpatrzenie petycji w sprawie zmiany ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego poprzez zastąpienie we wskazanych artykułach słowa „przetarg” słowem „licytacja”. Punkt 3 jesteśmy zmuszeni zdjąć z porządku posiedzenia z powodu nieobecności pana posła Mirosława Maliszewskiego. Nie rozpatrzymy dziś petycji w sprawie wprowadzenia systemu *respite care* oraz nałożenia na właścicieli nieruchomości obowiązków w zakresie porządkowania terenu i odnawiania elewacji budyn-

ków. Tę sprawę rozpatrzemy na najbliższym możliwym posiedzeniu, czyli najpewniej za 2 tygodnie, podczas posiedzenia Sejmu.

W nowym pkt 3 rozpatrzemy petycję w sprawie zmiany ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach w zakresie umieszczania na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego odwzorowania cyfrowego zawiadomienia podmiotu wnoszącego petycję o sposobie jej załatwienia, w pkt 4 rozpatrzemy petycję w sprawie zmiany art. 5 ustawy z dnia 5 września 2008 r. o komercjalizacji państwowego przedsiębiorstwa użyteczności publicznej „Poczta Polska” poprzez wykreślenie z niego wyrazów „i naprawcze”.

Czy do takiej propozycji porządku posiedzenia są uwagi? Nie słyszę. Uznaję zatem, że Komisja przyjęła porządek posiedzenia i przystępujemy do jego realizacji.

Proszę o przedstawienie odpowiedzi ministra infrastruktury na dezyderat 139 skierowany do Prezesa Rady Ministrów w sprawie zatrzymywania się i postoju pojazdów samochodowych na chodnikach. Kto z państwa zechce przedstawić odpowiedź ministra infrastruktury? Bardzo proszę.

**Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury
Aldona Wieczorek:**

Witam serdecznie pana przewodniczącego i państwa posłów oraz wszystkich zebranych. Działając z upoważnienia ministra infrastruktury, chciałabym przedstawić odpowiedź na dezyderat.

„Szanowny Panie Marszałku, w związku z pismem z dnia 15 lutego 2019 r. dotyczącym dezyderatu nr 139 Komisji do Spraw Petycji w sprawie zatrzymywania się i postoju pojazdów samochodowych na chodnikach, poniżej przedstawiam następujące stanowisko.

Ograniczenie w korzystaniu z chodnika przez kierujących samochodami osobowymi, w sytuacji systematycznie zwiększającej się liczby zarejestrowanych pojazdów w Polsce oraz obserwowanego niedoboru miejsc parkingowych, wydaje się nieracjonalne z kilku istotnych powodów. W dniu 5 grudnia 2018 r. na posiedzeniu Komisji do Spraw Petycji Sejmu RP Pan Jan Mencwel Prezes Stowarzyszenia „Miasto Jest Nasze” wskazał na argument bezpieczeństwa pieszych na chodnikach (który miałby uzasadniać przedmiotową zmianę), iż w 2017 r. „na skutek wypadków, właśnie kolizji samochodów z ruchem pieszym na chodnikach, śmierć poniosły w całej Polsce 22 osoby, a 628 zostało rannych”.

Argument ten wskazuje wyłącznie, że chodnik był miejscem, gdzie doszło do niebezpiecznego zdarzenia. Według Komendy Głównej Policji poszkodowanie pieszych w większości przypadków było spowodowane wjechaniem jadącego pojazdu na chodnik, również po wcześniejszym zderzeniu z innym pojazdem, co z pewnością nie jest tożsame z naruszeniem zasad parkowania na chodniku. Zważyć bowiem należy, że już obecnie obowiązujące przepisy dają narzędzia, których skuteczne wykorzystanie jest w stanie zapewnić bezpieczne i bezkolizyjne korzystanie z chodników przez wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Warto przy tym przypomnieć, że obowiązujące przepisy, traktując drogę jako całość techniczno-użytkową, przewidują możliwość zatrzymywania i postoju samochodów osobowych na chodnikach, określając równocześnie warunki tego zatrzymywania się i postoju tak, aby nie zakłócało to swobody poruszania się po tych chodnikach pieszych i to z uwzględnieniem poruszania się na wózkach inwalidzkich czy z wózkami dziecięcymi. Racjonalne wykorzystanie drogi, do której art. 2 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zalicza także m.in. chodnik, wymaga bowiem kompromisu pomiędzy swobodą poruszania się pieszych i możliwością zatrzymania się czy postoju przez kierowców samochodów osobowych. Możliwość zapewnienia takiego kompromisu stwarzają obowiązujące przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym, przy czym, aby został on zagwarantowany, istotne jest skuteczne egzekwowanie ich przestrzegania przez powołane ku temu służby. Żadne bowiem przepisy, nawet najsurowsze, gwarancji takich nie tworzą, jeśli nie będą egzekwowane.

Biorąc pod uwagę nieracjonalność proponowanych w petycji rozwiązań legislacyjnych, nie znajduje także uzasadnienia z jakich względów co najmniej 1,5 m szerokości

chodnika pozostawionego dla pieszych po zaparkowaniu na nim przednią osią lub kołami jednego boku pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t (art. 47 ust. 1 pkt 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym) nie zakłóca im swobody ruchu, a już pozostawienie takiej samej szerokości chodnika przez samochód osobowy zaparkowany w całości przy krawędzi jezdni, swobodę tę ogranicza i to w sposób wymagający interwencji ustawodawcy.

Postulowana zmiana art. 47 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym nie wydaje się zasadna. W sytuacji bowiem, gdy właściwy organ zarządzający ruchem na danej drodze zamierza ustanowić zakaz zatrzymywania się, który obowiązuje również na chodniku wystarczające jest ustawienie znaku drogowego B-36 „zakaz zatrzymywania się”.

Krytycznie także należy się odnieść do zawartej w petycji propozycji zmiany art. 130a ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zmierzającej do wprowadzenia bezwzględnego nakazu każdorazowego usuwania na koszt właściciela pojazdu z drogi, jeżeli został zaparkowany w miejscu, gdzie jest to zabronione, a więc bez względu na to, czy prowadzi to do utrudnień bądź zagrożeń bezpieczeństwa w ruchu czy też nie. Istotą tej regulacji stanowiłoby więc jedynie formalne naruszenie zakazu postoju, którego konsekwencją byłyby dolegliwości tak finansowe, jak i pozaekonomiczne dla użytkownika pojazdu.

Rozwiązanie takie byłoby więc nieproporcjonalnie surowe do naruszenia. Co więcej wymagałoby ono zastosowania niewspółmiernych sił i środków ze strony służb odpowiedzialnych za ochronę bezpieczeństwa i porządku publicznego, takich jak np. Policja czy Straż Miejska. Jedyną zaś korzyścią, która by z niego wyraźnie wynikała, byłaby korzyść finansowa dla podmiotów prowadzących działalność gospodarczą polegającą na świadczeniu usług związanych z holowaniem pojazdów oraz z prowadzeniem parkingów, na których pojazdy takie są przechowywane.

Propozycja ta w sytuacji, gdy obowiązujące przepisy dają możliwość adekwatnej reakcji na takie naruszenia poprzez m.in. unieruchomienie pojazdu urządzeniem do blokowania kół, jeżeli ten został zaparkowany w miejscu niedozwolonym, ale w sposób nie utrudniający ruchu lub niezagrażający bezpieczeństwu (art. 130a ust. 8 ustawy – Prawo o ruchu drogowym) jest nie tylko zbędna, ale i pozbawiona podstaw. Zaproponowane rozwiązania legislacyjne naruszają także zasadę proporcjonalności wynikającą z art. 31 ust. 3 Konstytucji RP, a równocześnie stanowią przejaw nieadekwatnej w zakresie jej normatywnego urzeczywistnienia próby reakcji na rzekome niedostatki odnośnie skutecznego egzekwowania obowiązujących przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Niedostatki te, jeżeli rzeczywiście występują w istotnym nasileniu, powinny być usuwane poprzez podwyższenie efektywności pracy służb uprawnionych do egzekwowania tych unormowań, przy równoczesnym wspieraniu działań mających na celu zapewnienie przez samorządy dostępu do miejsc parkingowych w liczbie adekwatnej do obecnych potrzeb.

Jednocześnie podkreślenia wymaga, iż wśród wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji uregulowanych w Rozdziale XI, w ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, zwanej dalej „k.w.”, do zagadnienia poruszonego w przedstawionym dezyderacie odnosić się może wykroczenie stypizowane w art. 90 k.w. (tamowanie lub utrudnianie ruchu) lub w art. 97 k.w. (naruszenie przepisów o bezpieczeństwie lub porządku ruchu).

Przedmiotem ochrony tych wykroczeń jest porządek w ruchu, z którym łączy się jego bezpieczeństwo. Artykuł 90 k.w. określa zachowanie polegające na tamowaniu lub utrudnianiu ruchu (np. poprzez zatrzymanie pojazdu w niewłaściwym miejscu), godzące w porządek ruchu na drodze publicznej w rozumieniu art. 2 pkt 1a lub w strefie zamieszkania w rozumieniu art. 2 pkt 16 oraz strefie ruchu w rozumieniu art. 2 pkt 16a ustawy – Prawo o ruchu drogowym i zakłócające jego bezpieczeństwo. Czyn określony w art. 90 k.w. jest zagrożony karą grzywny lub naganą.

Z kolei ujęta w art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, norma dopuszcza „zatrzymanie lub postój na chodniku kołami jednego boku lub przedniej osi pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t, pod warunkiem, że:

- 1) na danym odcinku jezdni nie obowiązuje zakaz zatrzymania lub postoju;

2) szerokość chodnika pozostawionego dla pieszych jest taka, że nie utrudni im ruchu i jest nie mniejsza niż 1,5 m;

3) pojazd umieszczony przednią osią na chodniku nie tamuje ruchu pojazdów na jezdni.

Zgodnie z przywołanym przepisem ustawy – Prawo o ruchu drogowym, dopuszcza się także zatrzymanie lub postój na chodniku przy krawędzi jezdni całego samochodu osobowego, motocykla, motoroweru, roweru lub wózka rowerowego przy zachowaniu stosownych warunków (szerokość chodnika pozostawionego dla pieszych jest taka, że nie utrudni im ruchu i jest nie mniejsza niż 1,5 m). Inny pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t może być w całości umieszczony na chodniku tylko w miejscu wyznaczonym odpowiednimi znakami drogowymi.

Naruszenie warunków określonych w art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym stanowi wykroczenie z art. 97 k.w. Zgodnie z tym przepisem uczestnik ruchu lub inna osoba znajdująca się na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, a także właściciel lub posiadacz pojazdu, który wykracza przeciwko innym przepisom ustawy – Prawo o ruchu drogowym lub przepisom wydanym na jej podstawie, podlega karze grzywny do 3000 złotych albo karze nagany.

Zgodnie z art. 24 § 1 k.w. grzywnę wymierza się w wysokości od 20 do 5000 złotych, chyba że ustawa stanowi inaczej. Powyższe oznaczają, że sąd, orzekając grzywnę, powinien zawsze zmieścić się w granicach tej kary wynikających z naruszonego przez sprawcę przepisu.

Mając powyższe na uwadze, należy podkreślić, że już w obecnym stanie prawnym istnieją narzędzia reakcji karnoprawnej na zachowania związane z użytkowaniem pojazdów, w tym wykraczające przeciwko nakazom bądź zakazom związanym z właściwym parkowaniem pojazdów przez uczestników ruchu drogowego. Odnosząc się natomiast do podniesionych w dezyderacie zagadnień dotyczących wysokości i surowości sankcji za powyższe wykroczenia, należy wskazać, że wysokość grzywny, która może być nałożona w postępowaniu mandatowym wynika z odrębnych przepisów. Zgodnie z art. 96 § 1 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia w postępowaniu mandatowym można nałożyć grzywnę w wysokości do 500 złotych, a w przypadku, gdy czyn wyczerpuje znamiona wykroczeń określonych w dwóch lub więcej przepisach ustawy – do 1000 złotych.

Uzupełnieniem powyższej normy jest rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń. Powyższy akt wykonawczy jest wydawany przez Prezesa Rady Ministrów na wniosek ministra właściwego do spraw wewnętrznych, złożony w porozumieniu z ministrem sprawiedliwości. Zgodnie z pkt 139 tabeli B, stanowiącej załącznik do przywołanego powyżej rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń, za naruszenie warunków dopuszczalności zatrzymania lub postoju pojazdu na chodniku określonych w art. 47 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, przewidziano mandat karny w wysokości 100 zł.

W związku z tym należy wskazać, iż aktualnie uprawnione organy podejmując interwencję odnośnie do naruszenia porządku lub bezpieczeństwa w komunikacji mogą nałożyć grzywnę w drodze mandatu karnego, a w przypadku gdy grzywna przewidziana w postępowaniu mandatowym byłaby niewystarczającą lub nie spełniałaby wymogów prewencji indywidualnej, mogą wystąpić z wnioskiem o ukaranie tej osoby do sądu, który oceniając wszystkie okoliczności sprawy może wymierzyć karę grzywny w wyższej wysokości.

Podkreślenia zatem wymaga, iż obowiązujące przepisy Kodeksu wykroczeń oraz Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia w sposób wystarczający regulują zakres odpowiedzialności za nieuprawnione zatrzymywanie się i postój pojazdów samochodowych na chodnikach (art. 90 lub art. 97 k.w.), przewidziane sankcje oraz sposób pociągnięcia sprawcy takiego wykroczenia do odpowiedzialności i brak jest aktualnie konieczności zmian legislacyjnych w tym zakresie. Powołane w dezyderacie kwestie wskazują, iż skuteczność egzekwowania powołanych przepisów leży po stronie organów ścigania i sprowadza się do konieczności wyczerpania dostępnych środków prawnych.

Oznacza to, że przyczyna tych sytuacji leży w istocie poza prawem, a sam fakt, że przepisy nie są w pełni wykorzystane przez organy ścigania nie może prowadzić automatycznie do wniosku, że należy je zmienić. W tym zakresie właściwe wydają się działania zmierzające do wyeliminowania zachowań związanych z łamaniem prawa poprzez zastosowanie istniejącej już i adekwatnej do stanu faktycznego represji karnej.

Ostatecznie odnosząc się do kwestii nieuchronności kar za nieprawidłowe parkowanie należy wskazać, że Ministerstwo Sprawiedliwości prowadzi kompleksową analizę przepisów Kodeksu wykroczeń oraz Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia pod kątem potrzeby dokonania zmian w obowiązującym systemie prawnym. Na bieżąco są monitorowane ustawowe zagrożenia kar, również w przypadku wysokości kary grzywny przewidzianej za wykroczenia oraz postulaty zmierzające do przyspieszenia określonych procedur w sprawach o wykroczenia.

Podkreślenia wymaga, że opracowane w Ministerstwie Sprawiedliwości przepisy ustawy z dnia 4 października 2018 r. o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń oraz niektórych innych ustaw, przewidują usprawnienie postępowania mandatowego i wychodzą naprzeciw m.in. postulatowi nieuchronności kar za nieprawidłowe parkowanie. Obowiązująca od 15 listopada 2018 r. zmiana art. 97 k.p.w. określa jeden termin 60 dni do prowadzenia przez uprawniony organ czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia i możliwość nałożenia grzywny w drodze do mandatu karnego na sprawcę wykroczenia po jego ustaleniu.

Ponadto wprowadzone przywołaną ustawą zmiany, które wejdą w życie w dniu 1 maja 2019 r. w zakresie możliwości doręczenia sprawcy mandatu karnego zaocznego obok dotychczasowej formy pozostawienia w miejscu, z którego sprawca może go odebrać, jak również wydłużenie z 7 do 14 dni terminu do uiszczenia grzywny nałożonej na sprawcę mandatem karnym zaocznym, spowodują usprawnienie postępowania mandatowego i skutecznego przekazanie mandatu sprawcy.

Wzmocnienie aktualnej formy polegającej na pozostawieniu mandatu w miejscu, gdzie sprawca może go odebrać także możliwością doręczenia mandatu sprawcy, zagwarantuje uzyskanie przez sprawcę wiedzy o wystawionym mandacie oraz możliwość uiszczenia w terminie grzywny nałożonej tym mandatem. Konsekwencją bowiem nieuiszczenia w terminie grzywny jest skierowanie w tej sprawie wniosku o ukaranie przez organ, którego funkcjonariusz nałożył grzywnę. Zarówno wydłużenie terminu do uregulowania grzywny nałożonej mandatem karnym zaocznym jak i projektowana forma doręczenia mandatu ma umożliwić w pełni wykorzystanie postępowania mandatowego.

W kontekście zawartego w dezyderacie stwierdzenia zgodnie z którym „(...) konieczność poprawy egzekwowania istniejących zakazów i ograniczeń wymaga aktywnej polityki samorządu (...)”, wskazać należy, że Konstytucja RP przyznała jednostkom samorządu terytorialnego – jako odrębnym podmiotom publicznym – przymiot samodzielności w wykonywaniu ich zadań, podlegający ochronie sądowej. Samorząd terytorialny uczestniczy w sprawowaniu władzy publicznej, a przysługującą mu w ramach ustaw istotną część zadań publicznych wykonuje w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność. Oznacza to, że w granicach prawa jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie realizuje poszczególne funkcje w oparciu o zastrzeżone dla jej organów kompetencje. Zasady i sposób wykonywania zadań przez samorządy są unormowane na ogół w odrębnych aktach prawnych.

Nie można również pominąć, że jednostka samorządu terytorialnego podlega nadzorowi Prezesa Rady Ministrów, wojewodów i regionalnych izb obrachunkowych z punktu widzenia legalności (zgodności z prawem). Jedynie wskazanym w Konstytucji RP, a wymienionym powyżej, organom przysługuje kompetencja podejmowania działań w ramach – ściśle określonego przepisami – nadzoru. Zgodnie z konstytucyjną zasadą państwa prawa jakakolwiek możliwość podjęcia działań władczych przez każdy organ administracji publicznej musi bezsprzecznie wynikać z przepisów prawa, zaś podstawą jest zawsze konkretna norma kompetencyjna. Przy czym zaznaczyć należy, że wskazany zakres kompetencji nie może naruszać wynikających z Konstytucji RP i innych ustaw uprawnień organów administracji publicznej.

Podsumowując powyższe, uprzejmie stwierdzam, że idea poprawy sytuacji pieszych, rodziców z wózkiem dziecięcym czy osób niepełnosprawnych poruszających się po chodnikach poprzez zapewnienie im bezpieczeństwa i swobodnego przemieszczania się jest słuszna. Jednakże nie sposób zgodzić się z przedstawioną argumentacją, iż obowiązujące przepisy pozwalające na parkowanie na chodniku pod warunkiem pozostawienia 1,5 m na przejście są zbyt liberalne, a przez to notorycznie łamane, zaś ich egzekwowanie – nieskuteczne. Pragnę jednak zwrócić uwagę na fakt, iż każda zmiana legislacyjna obowiązujących przepisów, nawet ta, która całkowicie wykluczy postój pojazdów na chodniku, nie przyniesie zamierzonego efektu, jeżeli nie zapewnimy skutecznego egzekwowania tych przepisów.

Z tych też względów proponuję w pierwszej kolejności zapewnić pieszym szerokość chodnika gwarantowaną w przepisach przywołanej wyżej ustawy – Prawo o ruchu drogowym poprzez egzekucję obowiązujących regulacji. Kolejnym krokiem, w przypadku, kiedy szerokość 1,5 m będzie zapewniona a jednocześnie niewystarczająca dla swobodnego ruchu pieszych, istnieje możliwość zastanowienia się nad możliwością podjęcia prac zmierzających do zwiększenia szerokości chodnika pozostawionego dla ruchu pieszych do 2 m.

Obecnie jednak należy wskazać, iż problemem jest skuteczne egzekwowanie istniejących przepisów ruchu drogowego przez odpowiednie służby do tego wyznaczone, nie zaś kwestia brzmienia przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Z powyższych względów brak jest potrzeby wprowadzania zmian legislacyjnych, tym bardziej, iż zaproponowane przez wnoszącego petycję zmiany w ustawie – Prawo o ruchu drogowym nie przyczynią się do osiągnięcia celu w postaci ulepszenia poruszania się pieszych po chodnikach w przypadku postoju na nich samochodów osobowych.

Skuteczne egzekwowanie obowiązujących przepisów...

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Ten wątek już był poruszony. Nie powtarzajmy tych samych argumentów. Trzeba zapewnić skuteczność egzekwowania prawa.

Zastępca dyrektora departamentu MI Aldona Wieczorek:

Odczytałam całość odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Rozumiemy. Sprawa była bardzo wrażliwa, dyskutowana.

Zastępca dyrektora departamentu MI Aldona Wieczorek:

Poruszona sprawa wiąże się z obszarem zagadnień leżących nie tylko w kompetencji Ministerstwa Infrastruktury, ale również innych resortów – MSWiA, MS. Przygotowaliśmy jednolite stanowisko w tej sprawie.

Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Bogdan Latosiński.

Poseł Bogdan Latosiński (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Otrzymaliśmy wyczerpującą odpowiedź na dezyderat dotyczący bardzo ważnej kwestii bezpieczeństwa pieszych na chodnikach. Chylę czoła wyjaśnieniom ministerstwa. Konkluzja jest następująca – prawo jest dobre, trzeba jedynie poprawić skuteczność jego egzekwowania i trafność podejmowanych decyzji. zgodnie z obowiązującymi przepisami, możliwe jest blokowanie kół lub odholowanie pojazdu, jeśli zagraża on bezpieczeństwu bądź utrudnia ruch pieszym. Często podejmowana decyzja jest nietrafna. Pojazd, zamiast być odholowany, jest blokowany, co przedłuża utrudnienie w poruszaniu się pieszych. W tym tkwi największy problem, jeśli chodzi o trafność podejmowanych decyzji. Oczywiście mało jest miejsc parkingowych w miastach i warto zwrócić uwagę na ten problem.

Wyjaśnienie jest bardzo dobre. Prawo w tym zakresie jest dobre, egzekwowanie do przez samorządy z pewnością poprawi bezpieczeństwo.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Dziękuję. Kto z państwa chciałby w tej sprawie zabrać głos?

Pozwolę sobie włączyć się w dyskusję. Niekiedy wydaje się, że sprawa nie jest aż tak drastyczna, więc interwencje są odkładane na ostatnią kolejność. Podobnie rzecz się miała z miejscami parkingowymi dla osób niepełnosprawnych. Słyszeliśmy, że jest wiele innych poważniejszych wykroczeń, a służby nie mają wystarczających sił, żeby interweniować w każdej takiej sytuacji. Wydaje mi się, że jednak surowość reakcji w sytuacji drastycznego parkowania utrudniającego ruch mogłaby być wyraźnym sygnałem. Należałoby stosować surowe kary, a nie uznawać, że to jest sprawa nie aż tak drastyczna.

Chciałbym przy tej okazji zapytać o nowe zjawisko, o którym dyskutujemy w ostatnim czasie, a które, moim zdaniem, staje się bardzo poważnym utrudnieniem, czyli o hulajnogi porzucane gdziekolwiek na chodniku. Sam tego doświadczam. Porzucane na chodnikach hulajnogi są dla mnie przeszkodą, ale stanowią jeszcze większą przeszkodę dla osób niedowidzących, zwłaszcza osób starszych, które tracą wzrok i nie mają wyuczonej umiejętności, jak osoby niewidome, żeby rozpoznawać przeszkody na drodze. Taka osoba może się potknąć, przewrócić i bardzo dotkliwie poturbować.

Jakie są w tym zakresie przewidywane bądź prowadzone działania, aby to nowe zjawisko nie stało się bardzo poważnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa pieszych?

Zastępca dyrektora departamentu MI Aldona Wieczorek:

Chciałabym podkreślić, że ten temat jest dostrzegany przez resort. Nie wiem, na ile mam upoważnienie do wypowiedzenia się w tym zakresie, ale mogę zapewnić, że przepisy zostały już opracowane i przekazane do Centrum Analiz Strategicznych. Uzyskaliśmy wstępną opinię i odniesiemy się do niej. Myślę, że w najbliższym czasie projekt zostanie przekazany do uzgodnień resortowych i konsultacji społecznych.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Czy te przepisy przewidują stanowczą reakcję? Porzucona hulajnoga powinna być zabierana do jakiegoś depozytu. O ile przy autach jest to dużo trudniejsze, bo trzeba ściągać lawetę ze specjalnym sprzętem, to zabranie hulajnogi i wywiezienie do depozytu, po udokumentowaniu, że leżała w poprzek chodnika, wydaje się dużo prostsze. Czy tego typu rozwiązania też są przewidywane?

Zastępca dyrektora departamentu MI Aldona Wieczorek:

Tak, przewidywane są tego rodzaju przepisy. Zgodnie z propozycją, jaka została przedstawiona Centrum Analiz Strategicznych, hulajnoga została zrównana z rowerem. Obecnie obowiązuje przepis art. 45 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, który stanowi, że zabrania się pozostawienia na drodze przedmiotów, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu ruchu. Jeżeli usunięcie ich nie jest możliwe, należy je oznaczyć w sposób widoczny w dzień i w nocy.

Sądzę, że sankcje karne, analogiczne jak w odniesieniu do rowerów, będą przewidziane. Nie wiemy, w jakim ostatecznie kształcie projekt zostanie wypracowany.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Kiedy projekt ma szansę trafić do parlamentu?

Zastępca dyrektora departamentu MI Aldona Wieczorek:

Cieężko mi powiedzieć, biorąc pod uwagę kalendarz wyborczy. Nie potrafię stwierdzić czy to będzie jeszcze w tej kadencji.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Czy pan poseł chciałby jeszcze coś uzupełnić? Rozumiem, że zgodnie z rekomendacją pana posła przyjmujemy odpowiedź na dezyderat.

Jest rekomendacja, aby przyjąć odpowiedź ministra infrastruktury na dezyderat nr 139 skierowany do Prezesa Rady Ministrów w sprawie zatrzymywania się i postoju pojazdów samochodowych na chodnikach.

Czy wobec takiej rekomendacji są uwagi? Nie słyszę, zatem stwierdzam, że Komisja przyjęła odpowiedź.

Dziękuję państwu.

Przechodzimy do kolejnego punktu. Bardzo proszę panią poseł Kornelię Wróblewską o przedstawienie petycji w sprawie zmiany ustawy z 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego poprzez zastąpienie we wskazanych artykułach słowa „przetarg” słowem „licytacja”.

Posel Kornelia Wróblewska (PO-KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, petycja zawiera wnioski dotyczące realizacji przepisów ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego. Wnoszący petycję proponuje zastąpienie słowa „przetarg” i innych jego form deklinacyjnych słowem „licytacja” i jego odpowiednimi formami deklinacyjnymi.

Zmiana dotyczy 25 artykułów. Autor petycji argumentuje m.in., że obowiązujące przepisy są w świetle zasad techniki prawodawczej skonstruowane wadliwie. W ich treści ustawodawca zamiennie używa pojęcia „przetarg” z pojęciem „licytacja”, które nie są tożsame. Zmiany te mają charakter ujednolicenia terminologii w Kodeksie postępowania cywilnego.

Mam propozycję dla Wysokiej Komisji, żebyśmy postąpili z tą petycją w tożsamy sposób, jak postępowaliśmy z petycjami o charakterze redakcyjnym i porządkującym, czyli żebyśmy skierowali dezyderat do Prezesa Rady Ministrów z informacją, że została zgłoszona taka petycja i żeby została ona uwzględniona w pracach rządu podczas prac nad Kodeksem postępowania cywilnego, o ile takie są planowane.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Dziękuję. Kto z państwa chciałby zabrać głos w tej sprawie? Nie słyszę.

Jest rekomendacja, abyśmy w sprawie petycji postulującej zmianę w Kodeksie postępowania cywilnego wystąpili z dezyderatem do Prezesa Rady Ministrów. Stały doradca proponuje dezyderat do ministra sprawiedliwości, pani poseł. Zmiana kodeksowa jest w kompetencji ministra sprawiedliwości. Jest zatem propozycja wystąpienia z dezyderatem do ministra sprawiedliwości w sprawie postulatu zawartego w petycji, polegającego na zastąpieniu słowa „przetarg” słowem „licytacja”. Zapytamy, czy rząd pracuje nad zmianami kodeksu, czy je rozważa i czy przewidywane jest uwzględnienie tego postulatu.

Czy są uwagi do takiej rekomendacji? Nie słyszę. Uznaję, że Komisja podjęła taką decyzję.

Przechodzimy do kolejnej petycji. Bardzo proszę panią przewodniczącą Urszulę Augustyn o przedstawienie petycji w zakresie umieszczania na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego odwzorowania cyfrowego zawiadomienia podmiotu wnoszącego petycję o sposobie jej załatwienia.

Posel Urszula Augustyn (PO-KO):

Dziękuję uprzejmie. Państwo przewodniczący, szanowna Komisjo. Pan przewodniczący w tytule już wyjaśnił, o co chodzi autorowi, ale postaram się to jeszcze raz wyjaśnić. Otóż do tej pory na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego niezwłocznie zamieszcza się informację zawierającą odwzorowanie cyfrowe petycji, datę jej złożenia oraz w przypadku wyrażenia zgody imię i nazwisko lub nazwę podmiotu wnoszącego petycję.

Intencją projektodawcy było, żeby sposób rozpatrywania petycji był jak najbardziej transparentny, żeby każdy mógł zapoznać się z petycją, jej treścią, argumentacją, uzasadnieniem. Autor petycji podnosi wątpliwości w odniesieniu do finiszu, a więc do zakończenia rozpatrywania petycji. Zróżnicowana jest praktyka, w jaki sposób informuje się o nadaniu dalszego biegu sprawie poruszanej w petycji. W związku z tym autor petycji proponuje, żeby w ustawie zawrzeć przepis, który nakaze na stronie internetowej zawrzeć informację zawierającą odwzorowanie cyfrowe zawiadomienia podmiotu wnoszącego petycję o sposobie jej załatwienia wraz z uzasadnieniem.

Można powiedzieć, że po części ta działalność jest wykonywana. Wiadomo, że podmioty rozpatrujące petycję mają obowiązek poinformować niezwłocznie o tym, w jaki sposób petycja jest załatwiona, realizowana. Robi się to w bardzo różny sposób. Biuro Analiz Sejmowych przeanalizowało, w jaki sposób postępuje z petycjami Sejm, Senat i KPRM. Sejm został szczególnie wyróżniony, bo robi to niezwykle starannie. Każdy

z państwa, kto śledzi przebieg prac Komisji do Spraw Petycji, wie, że nie tylko na stronie internetowej pojawia się tekst petycji, opinia BAS, ale także można śledzić, jak przebiegają prace nad petycją i jakimi konkluzjami się kończą.

Co więcej, jeśli ktoś prześledzi posiedzenie Komisji, ma możliwość zapoznania się z wszelkimi argumentami, jakie zostały podniesione podczas omawiania danej petycji i jaka jest konkluzja przyjęta przez całą Komisję.

Rozumiem, że byłoby najlepiej, gdyby wszyscy w taki sposób postępowali. Jednocześnie zapisanie w ustawie obowiązku, że informacja, która wędruje drogą powrotną do autora petycji wraz z uzasadnieniem, będzie wydrukowana na stronie internetowej, wcale nie gwarantuje, że będzie można precyzyjnie dowiedzieć się, jakie były argumenty przemawiającym za określonym załatwieniem petycji. Może ukazać się informacja, że treść zawarta w petycji nie uzyskała aprobaty ze strony Komisji ze względu na niemerytoryczne argumenty. Chyba niewiele powie to autorowi petycji.

Myślę, że byłoby dobrze, gdyby takie dobre praktyki były stosowane, iż każdy obywatel zainteresowany treścią petycji i sposobem jej rozwiązania może dowiedzieć się, jak to przebiega. Dzisiaj są do tego instrumenty. Wystarczy włączyć Internet, odsłuchać posiedzenie Komisji i zapoznać się bardzo szczegółowo z tym, w jaki sposób petycje są analizowane, jakie argumenty decydują o tym, że treść zostaje odrzucona bądź prowadzone są dalsze prace. To wszystko jest dzisiaj w zasięgu ręki. Można to zrobić.

Argumentacja, że należy zobowiązać organ rozpatrujący petycję do tego, żeby wersję cyfrową odpowiedzi przesyłanej do autora petycji upubliczniać, jest nieprzekonująca i nie gwarantuje skuteczności. Nasza Komisja pracuje pierwszą kadencję. Komisja senacka zapewne też. Myślę, że nie należy przeregulowywać prawa i nakładać kolejnych obowiązków, tym bardziej, że jeśli ktoś jest zainteresowany losem petycji, dziś ma wszelkie instrumenty, żeby zapoznać się z wszelkimi argumentami i dowiedzieć się, jakie są dalsze losy petycji – czy będzie dalej procedowana, czy też nie.

Wydaje mi się, chyba że państwo w dyskusji zdecydują inaczej, iż żądanie zawarte w petycji nie musi być przez Komisję uwzględnione.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Dziękuję. Kto z państwa chciałby zabrać głos w tej sprawie? Nie słyszę.

Chciałbym przyłączyć się do argumentów przedstawionych przez panią przewodniczącą Augustyn i podkreślić, że postępowanie jest jawne. Każdy zainteresowany może obserwować sposób rozstrzygania petycji. Ponadto wnoszący petycję może aktywnie w tym postępowaniu uczestniczyć. Może być obecny przy rozpatrywaniu petycji. Może przedstawiać na bieżąco swoje argumenty. Jeśli wnoszący petycję zgłaszał chęć uczestniczenia w posiedzeniu Komisji, jego udział był umożliwiany.

Ponadto petycje można ponawiać. Nie jest wykluczone, żeby ktoś wnoszący petycję w danej sprawie uczynił to ponownie, modyfikując swoje argumenty, treść, odnosząc się do argumentów poruszonych podczas rozpatrywania petycji po raz pierwszy.

Podzielaam sugestię wyrażoną przez panią przewodniczącą Augustyn, byśmy nadmiernie nie przeregulowali prawa. Potem łapiemy się w sidła własnej nadgorliwości i zbiurokratyzowania. Każdy, kto jest zainteresowany dodatkowymi wyjaśnieniami, może o nie wystąpić. Nie narzucamy sobie obowiązku, że w każdej sprawie, która wręcz jest oczywista, będziemy tworzyć uzasadnienia. Jak wskazuje nasz stały doradca, żeby uniknąć obawy, iż to uzasadnienie będzie nadmiernie lakoniczne, uogólnione, trzeba by podjąć kolejne kroki.

Tryb petycyjny powinien zachować największy walor. Każda władza może w ten sposób dowiadywać się o postulatach. Jeśli postulaty są przekonujące, to należy podjąć działania, aby je uwzględnić i zrealizować.

Tyle moich uwag. Jestem za rekomendacją, aby nie uwzględniać żądania będącego przedmiotem petycji. Czy do takiej rekomendacji są uwagi? Nie słyszę. Uznaję, iż Komisja podjęła decyzję o nieuwzględnieniu żądania zawartego w petycji w zakresie umieszczania na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego.

jącego odwzorowania cyfrowego zawiadomienia podmiotu wnoszącego petycję o sposobie jej załatwienia.

Szanowni państwo, przechodzimy do ostatniego punktu. Bardzo proszę pana posła Jacka Świata o przedstawienie petycji w sprawie zmiany art. 5 ustawy z 5 września 2008 r. o komercjalizacji państwowego przedsiębiorstwa użyteczności publicznej „Poczta Polska” poprzez wykreślenie z niego wyrazów „i naprawcze”.

Posel Jacek Świat (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Petycja pana Sebastiana Adamowicza, naszego „etatowego” tropiciela nieścisłości i nieścisłości w systemie prawnym, tym razem dotyczy niespójności w ustawie o komercjalizacji państwowego przedsiębiorstwa użyteczności publicznej „Poczta Polska”. Autor petycji zwraca uwagę, że obecnie w ustawie obowiązuje zapis, że do przedsiębiorstwa Poczta Polska nie ma zastosowania art. Prawa upadłościowego i naprawczego. Jak słusznie wskazuje autor, od 1 stycznia 2016 r. tytuł ustawy brzmi – Prawo upadłościowe.

Mamy do czynienia z propozycją czysto technicznego poprawienia ustawy. Postulat jest słuszny. Mamy do czynienia z nieścisłością, ale niepowodującą żadnych problemów prawnych.

Należy, podobnie jak w wielu podobnych przypadkach, zwrócić się do Ministerstwa Infrastruktury z informacją o niespójności i postulatem, aby przy okazji nowelizacji ustawy poprawić tę usterkę.

Przewodniczący poseł Sławomir Jan Piechota (PO-KO):

Dziękuję. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos w tej sprawie? Wydaje się, że sprawa jest oczywista i rekomendacja także, czyli dezyderat do ministra infrastruktury o ocenę możliwości uwzględnienia postulatu zawartego w petycji we prowadzonych przez rząd pracach legislacyjnych.

Czy do takiej rekomendacji są uwagi? Nie słyszę, zatem uznaję, że Komisja podjęła taką decyzję.

Szanowni państwo, na tym wyczerpaliśmy porządek posiedzenia. Zamykam posiedzenie. Zapraszam na następne o godz. 10.00.