

Szymon Nieradka
(adres ukryty)

**Rzecznik Praw Obywatelskich
Al. Solidarności 77
00-090 Warszawa**

Wniosek

Działając w celu ochrony konstytucyjnych praw i wolności pieszych, zwracam się do Rzecznika Praw Obywatelskich z wnioskiem o dokonanie analizy zgodności z Konstytucją RP aktualnych przepisów związanych z postojem pojazdów.

Wnoszę o analizę:

1. Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. (poz. 2023) w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (tzw. taryfikator mandatów). Taryfikator zamroził grzywny związane z zatrzymaniem i postojem na okres 20 lat, dokonując faktycznej depenalizacji wykroczeń związanych z parkowaniem.
2. Art. 13b ust. 1 ustawy o drogach publicznych, potwierdzonego wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego (II GPS 2/17 z 9 października 2017 r.), zgodnie z którym opłatę za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania pobiera się od korzystającego z drogi publicznej wyłącznie za postój w wyznaczonym do tego miejscu. Przepis ten, w powiązaniu z niskimi stawkami taryfikatora mandatówymi z postojem pojazdów, tworzy zasadę ekonomiczną do łamania przepisów.
3. Ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, która wymaga ustalenia sprawcy naruszenia przepisów o bezpieczeństwie lub porządku w ruchu drogowym. Konieczność ustalenia sprawcy istotnie komplikuje oraz wydłuża procedurę mandatową oraz otwiera wiele możliwości uchylenia się od przyjęcia mandatu. Należy zauważać, że zgodnie z art. 13 ustawy o drogach publicznych, nieuiszczenie opłaty za

parkowanie, obciąża opłatą dodatkową właściciela pojazdu a nie sprawcę (wyrok I SA/Sz 266/12 Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie z dnia 9 sierpnia 2012). Różnica ta powoduje nierówne traktowanie obywateli względem prawa oraz tworzy zachętę ekonomiczną do łamania przepisów.

4. Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 prawo o ruchu drogowym w sprawie braku przepisów związanych z niszczeniem zieleni. Brak tych regulacji powoduje praktyczną bezkarność pogarszania stanu środowiska oraz zmusza samorząd do fizycznego separowania od kierowców zieleni w miastach.
5. Art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 prawo o ruchu drogowym, który warunkuje usunięcie pojazdu, jeśli „w inny sposób zagraża bezpieczeństwu”, nie definiując równocześnie „zagrożenia bezpieczeństwa”. W praktyce oznacza to brak możliwości usunięcia pojazdów ograniczających swobodę poruszania się pieszych.
6. Art. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 prawo o ruchu drogowym, który definiuje określenie „przejście sugerowane”, ale nie wprowadza na nim zakazu postoju pojazdów. W praktyce, wbrew intencji ustawodawcy, sugerowane przejścia dla pieszych stanowią darmowe i legalne miejsca postojowe w centrach polskich miast. W efekcie ogranicza to wolność poruszania się pieszych.
7. Art. 80k ustęp 6. ustawy z dnia 20 czerwca 1997 prawo o ruchu drogowym, który definiuje zakres naruszeń przepisów ruchu drogowego, których popełnienie umożliwia służbom wymianę informacji w Krajowym Punkcie Kontaktowym. Zakres ten nie wymienia wykroczeń związanych parkowaniem oraz jazdą po drodze dla pieszych. W konsekwencji straż miejska i policja odmawiają wszczęcia postępowania względem kierowców pojazdów zarejestrowanych poza Polską. Stawia to kierowców tych pojazdów ponad prawem.
8. Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 prawo o ruchu drogowym, w sprawie braku przepisów związanych z dostawą towarów. Ustawa ta nie definiuje pojęć dostawcy, zaopatrzenia, kuriera ani procesu dokonywania dostawy. W praktyce próby stworzenia dedykowanych miejsc dla zaopatrzenia” są skazane na niepowodzenie, ponieważ każdy może oświadczyć, że jest „dostawcą”. Brak tej regulacji wpycha dostawców na chodniki, co stwarza zagrożenie dla pieszych, oraz skutkuje niszczeniem infrastruktury dla nich przeznaczonej.

9. Ustawy z dnia 20 maja 1971 r. kodeks wykroczeń w sprawie wykroczeń o charakterze chuligańskim. Ustawa definiuje pojęcie wykroczenia o charakterze chuligańskim (art. 47 § 5), ale nie wprowadza dodatkowych sankcji z tego tytułu w rozdziale XI „wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji”. Wiele przypadków parkowania spełnia warunki wykroczenia o charakterze chuligańskim, tj. polega na umyślnym niszczeniu lub uszkadzaniu mienia, gdy sprawca działa publicznie oraz [...] z oczywiste błędnego powodu, okazując przez to rażące lekceważenie podstawowych zasad porządku prawnego.
10. Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 listopada 2003 r. w sprawie wykroczeń, za które strażnicy straży gminnych są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego, które ogranicza uprawnienia straży gminnych i miejskich do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego. W szczególności uniemożliwia strażnikom karanie kierowców jeżdżących wzdłuż drogi dla pieszych i przejścia dla pieszych. Powoduje to praktyczną bezkarność tego wykroczenia i narusza obowiązek przestrzegania prawa.

Uzasadnienie

Obowiązujące w Polsce przepisy wynikające z prawa o ruchu drogowym, ustawie o drogach publicznych, kodeksu wykroczeń, kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, oraz powiązanych z nimi rozporządzeń, naruszają zasadę równości wobec prawa, zasadę sprawiedliwości społecznej oraz wolności poruszania się. Naruszają także obowiązek ochrony środowiska przez władzę publiczną. Przepisy te stwarzają równocześnie zachęty ekonomiczne do nieprzestrzegania prawa.

Jestem zaangażowany w problem zawłaszczenia przestrzeni przeznaczonej dla pieszych od 2014 roku. Jestem autorem serwisu Uprzejmie Donoszę¹, pomagającego obywatelom w zgłoszaniu przypadków nieprawidłowego parkowania, które wpływają na bezpieczeństwo i komfort pieszych i rowerzystów. Pośredniczyłem w ponad 100. tysiącach zgłoszeń nielegalnego parkowania². Współtworzę profil YouTube Stop Cham Szczecin³, na którym dokumentuję agresję kierowców wobec pieszych. Inicjowałem oraz koordynowałem kilka zmian w organizacji ruchu w swoim

¹ <https://uprzejmiedonosze.net>

² <https://uprzejmiedonosze.net/statystyki.html>

³ <https://youtube.com/@stopChamSzczecin>

rodzinnym mieście. W ciągu ośmiu lat odbyłem setki rozmów z funkcjonariuszami straży miejskich i policji, oraz użytkownikami mojego serwisu⁴.

Przez wiele lat byłem przekonany, że problem nagminności nielegalnego parkowania w polskich miastach to połączony efekt mentalności, niedostosowanej infrastruktury, cichego przyzwolenia samorządów oraz nieudolności straży miejskich. Zmieniłem zdanie wprowadzeniu 1 czerwca 2021 pierwszeństwa dla pieszych wchodzących na przejście. Raport Komendy Głównej Policji za 2022 rok⁵ wskazuje, że w relacji do „przed pandemicznego” roku 2019 liczba wypadków na przejściach dla pieszych zmalała 3 466 do 2 463, a liczba zabitych (bez względu na sprawcę) spadła z 234 do 145.

Okazało się, że dodanie sześciu wyrazów do art. 13 prawa o ruchu drogowym dokonało rewolucji w zachowaniu kierowców, bez żadnych zmian w infrastrukturze, rozporządzeniach czy uprawnieniach policji.

Z tego powodu na początku 2023 r. zaangażowałem się pełnoetatowo w analizę obowiązujących w Polsce przepisów związanych z zatrzymaniem i postojem pojazdów. Skontaktowałem się ze wszystkimi ruchami miejskimi w Polsce i odbyłem konsultacje z większością z nich. Odbyłem rozmowy z komendantem i zastępcą komendant Straży miejskiej w Warszawie (Jest to największa i najlepiej finansowana straż miejska w Polsce). Odbyłem także rozmowy z przedstawicielami urzędów dwóch miast wojewódzkich.

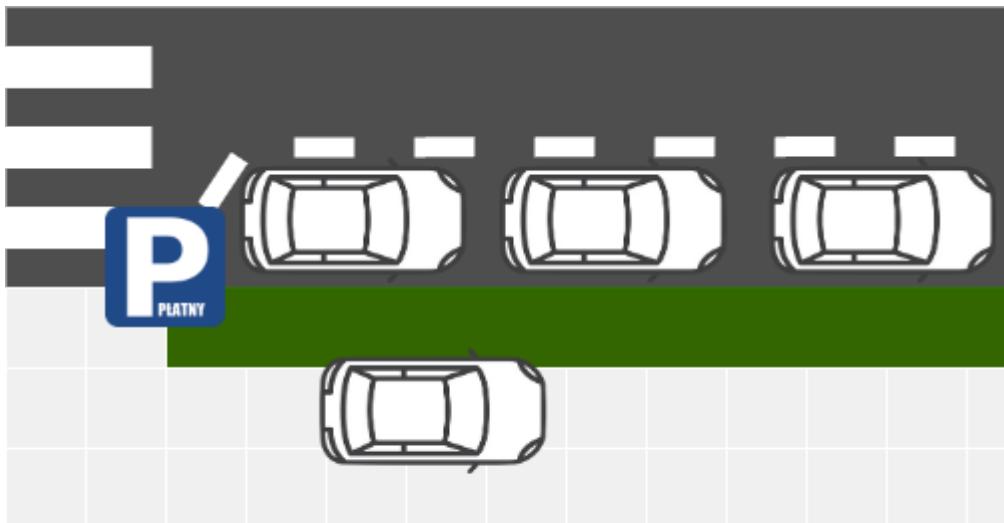
Doświadczenia te dały mi dostęp do syntetycznej wiedzy na temat praktycznego stosowania przepisów związanych z parkowaniem. Na poniższych przykładach uzasadniam, dlaczego aktualnie obowiązujące przepisy prowadzą do łamania konstytucyjnych praw niezmotoryzowanych oraz tworzą system zachęt do łamania przepisów.

⁴ <https://klubjagiellonski.pl/2023/04/06/polscie-przepisy-zmuszaja-kierowcow-do-nielegalnego-parkowania/>

⁵ <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>

Zachęta finansowa do łamania przepisów

Porównajmy koszt zaparkowania pojazdu na pięć dni roboczych w centrum miasta dla osoby parkującej zgodnie i niezgodnie z przepisami.



Kierowcy parkujący na wyznaczonych miejscach postojowych w strefie płatnego parkowania, muszą uiścić opłatę w wysokości około 5 zł za godzinę postoju⁶. Daje to 50 zł dziennie (przy opłatach między 8⁰⁰ a 18⁰⁰) oraz 250 zł za pięć dni roboczych. Kierowca, który nie wniesie tej opłaty, zostanie ukarany opłatą dodatkową⁷ w wysokości najczęściej 300 zł dziennie (1 500 zł za pięć dni).

Natomiast kierowcy, który na powyższym przykładzie zaparkował niezgodnie z przepisami, grozi teoretyczna grzywna w wysokości 100 zł⁸. Grzywna ta może zostać nałożona wyłącznie jeden raz za cały okres postoju (karana jest czynność zatrzymania na zakazie, a nie sam postój). Oznacza to, że np. tygodniowy postój na zakazie parkowania nadal grozi grzywną w wysokości 100 zł.

Należy zauważać, że zgodnie z art. 13 ustawy o drogach publicznych, w razie nieuiszczenia opłaty za parkowanie w strefie płatnego parkowania, obowiązek zapłaty opłaty dodatkowej co do zasady obciąża właściciela pojazdu⁹. Natomiast obowiązujący w przypadku łamania przepisów o ruchu drogowym kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (kpw.), wymaga ustalenia sprawcy wykroczenia. Proces ustalania sprawcy istotnie wydłuża procedurę mandatową oraz daje wiele możliwości uchylenia się od przyjęcia mandatu, np. poprzez nieodebranie listu poleconego (kpw. nie zawiera tzw. „fikcji doręczenia”) lub wskazanie obcokrajowca. W obu wypadkach procedura jest umarzana.

⁶ Art. 13b Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych

⁷ Art. 13f Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych

⁸ Poz. 266 w rozporządzeniu z dnia 30 grudnia 2021 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń

⁹ Wyrok I SA/Sz 266/12 Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie z dnia 9 sierpnia 2012

Oznacza to, że w porównaniu do kierowcy parkującego poprawnie, kierowca łamiący przepisy, ma zdecydowanie mniejszą szansę na zapłaceniu grzywny, której wysokość jest istotnie niższa, oraz możliwości uchylenia się od niej znacznie prostsze.

Jak widać, ustawodawca stworzył otoczenie prawne, które tworzy zachęte ekonomiczną do łamania przepisów.

Kierowca kontra pasażer

Porównujmy prawa i obowiązki podróżnego korzystającego ze środków komunikacji publicznej oraz kierowcy, korzystającego z (także publicznej) drogi.

Pasażer podróżujący koleją bez ważnego biletu narażony jest na opłatę dodatkową w wysokości 750 zł¹⁰ plus koszt przejazdu. W przypadku odmowy dokonania zapłaty oraz okazania dokumentu tożsamości, kontroler może ująć podróżnego i niezwłocznie oddać go w ręce policji lub innych organów porządkowych¹¹.

Analogiczne uprawnienia mają kontrolerzy biletów w komunikacji miejskiej. Jazda bez biletu transportem zbiorowym realnie naraża pasażera na konieczność zapłacenia wysokiej opłaty dodatkowej (np. 400 zł w Szczecinie¹² oraz 550 zł w Katowicach¹³).

Opłata dodatkowa za spowodowanie przez podróżnego zatrzymania lub zmiany trasy środka transportowego bez uzasadnionej przyczyny to 2 550 zł w przypadku PKP oraz 700 zł¹⁴ w przypadku warszawskiego ZTM. Spowodowanie analogicznego „zatrzymania lub zmiany trasy” tramwaju za pomocą samochodu grozi mandatem w wysokości 300 zł¹⁵.

Pasażer łamiący regulamin przewozu, stwarzający zagrożenie lub dyskomfort dla innych pasażerów, a w szczególności niszczący mienie jest narażony na dodatkowe, wysokie kary. Co więcej, zgodnie z kodeksem wykroczeń¹⁶, pasażer jadący bez biletu trzy razy w ciągu roku naraża się na karę ograniczenia wolności. I nie jest to zapis teoretyczny – sąd w Krakowie wydał list gończy¹⁷ za „gapowiczem”.

¹⁰ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 stycznia 2005 r. w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób oraz regulamin Intercity. Opłata ta jest obniżana o 80% w przypadku dokonania płatności u konduktora.

¹¹ Art. 33a ust. 1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe

¹² Regulamin ZDiTM w Szczecinie. Opłata uiszczena u kontrolera biletowego lub w terminie do 7 dni jest obniżana do 200 zł

¹³ <https://www.portalsamorzadowy.pl/gospodarka-komunalna/drakonskie-kary-za-brak-biletu-przynoszące-w-metropolii-oczekiwany-skutek,459370.html>

¹⁴ <https://warszawa19115.pl/-/opłaty-dodatkowe>

¹⁵ Poz. 165 w rozporządzeniu z dnia 30 grudnia 2021 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń

¹⁶ Art. 121 § 1 Kodeksu Wykroczeń

¹⁷ www.rp.pl/prawo-karne/art38428241-jechal-na-gape-sad-w-krakowie-wydal-za-nim-list-gonczy

Dla odmiany kierowca łamiący przepisy w strefie płatnego parkowania jest automatycznie zwolniony z konieczności uiszczenia opłaty za postój i w konsekwencji nie jest narażony na konieczność uiszczenia opłaty dodatkowej. Zgodnie z wyrokiem NSA¹⁸, opłaty za parkowanie aut mogą być pobierane tylko od kierowców, którzy zostawiają swoje samochody w oznaczonych do tego miejscach. W konsekwencji kontrolerzy omijają nieprawidłowo zaparkowane pojazdy, ponieważ nie mają uprawnień do ich kontroli. Uprawnienia takie ma policja i straż miejska. Niestety, praktycznie wszystkie wykroczenia związane z parkowaniem są zagrożone mandatem w wysokości 100 zł¹⁹. Dodatkowo, prawdopodobieństwo otrzymania mandatu jest wielokrotnie niższe, niż prawdopodobieństwo kontroli SPP.

Gdyby zastosować symetryczne przepisy względem pasażerów, najlepszym sposobem na darmową jazdę byłoby umyślne złamanie regulaminu przewozów na oczach kontrolera. Np. zapalenie papierosa w trakcie kontroli oznaczałoby, że pasażer nie może być już ukarany przez kontrolera tylko przez policję. Kontroler nie miałby jednak uprawnień do ujęcia sprawcy, a ten wysiadłby spokojnie na stacji docelowej.

Mam pełną świadomość różnic prawnych między korzystaniem z drogi publicznej oraz publicznego środka transportu. Różnice te jednak nie usprawiedliwiają drastycznie odmiennego traktowania dwóch grup obywateli.

Porównanie grzywien wynikających z taryfikatora mandatów z opłatami dodatkowymi nakładanymi na użytkowników komunikacji zbiorowej wskazuje na nierówne traktowanie wobec prawa pasażerów i kierowców.

Fikcyjność „holowania”

Przytaczając ponownie sytuację z pierwszego przykładu (parkowanie w głębi chodnika), kierowca teoretycznie naraża się na usunięcie pojazdu.

Zgodnie z przepisami o ruchu drogowym²⁰ pojazd jest usuwany z drogi na koszt właściciela w przypadku pozostawienia pojazdu w miejscu, gdzie jest to zabronione i utrudnia ruch lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu. Niestety prawo drogowe nie definiuje „zagrożenia bezpieczeństwa”. W praktyce, pojazdy są usuwane głównie w przypadku zablokowania ruchu pojazdów, a nigdy, gdy blokują ruch pieszych.

Straż miejska w Warszawie przed usunięciem pojazdu zaparkowanego przed samym przejściem dla pieszych czeka na sytuację „rzeczywistego” zagrożenia. Tj. na sytuację, w której przed przejściem znajduje się pieszy a na drodze pojazd.

¹⁸ Sygnatura akt II GPS 2/17, uchwała 7 sędziów NSA z 9 października 2017 r.

¹⁹ Sekcja K rozporządzenia z dnia 30 grudnia 2021 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń

²⁰ Art. 130a Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 prawa o ruchu drogowym

Dopiero tak udokumentowana sytuacja jest w opinii warszawskich sądów wystarczającym przesłaniem do usunięcia pojazdu.

W praktyce oznacza to brak możliwości usunięcia pojazdów ograniczających swobodę poruszania się pieszych.

Jazda wzdłuż chodnika

Kierowca parkujący niezgodnie z przepisami w powyższym przykładzie naruszył także zakaz jazdy wzdłuż po drodze dla pieszych (do 2022 zwanej chodnikiem) lub przejściu dla pieszych²¹. Grzywna za to wykroczenie wynosi 1 500 zł²².

Niestety straż miejska nie jest uprawniona do wystawiania mandatów z tego artykułu²³. W praktyce strażnicy nie podejmują interwencji, nawet jeśli są naocznymi świadkami takiego wykroczenia.

Policja ma uprawnienia do karania za to wykroczenie. Niestety w gminach, w których powołano straż miejską policjanci nie zajmują się wykroczeniami związanymi z parkowaniem²⁴.

Zgłoszenia tego wykroczenia na policyjną skrzynkę Stop Agresji Drogowej²⁵ spotka się z odmową ukarania sprawcy za jazdę wzdłuż chodnika. Praktyka wskazuje, że policja oczekuje udokumentowania momentu dokonywania wykroczenia (tj. filmu video prezentującego jazdę). Argument, że pojazd nie mógł znaleźć się w tym miejscu w inny sposób, nie jest wystarczający. Środowiska piesze nazywają ten paradoks „wiaraą policji w teleportację”.

W praktyce więc, wysoka kara za to wykroczenie jest martwym zapisem taryfikatora mandatów.

Parkowanie na zieleni

Przepisy o ruchu drogowym nie zawierają słów „zielen” lub „trawa”. Parkowanie na trawnikach, zieleni urządzonej lub w parku nie są zabronione. Straż miejska może korzystać jedynie z kodeksu wykroczeń²⁶, który mówi jednak o „niszczeniu lub uszkadzaniu roślinności”. Zdecydowana większość straży miejskich oczekuje dowodu, że konkretna czynność parkowania doprowadziła do uszkodzenia

²¹ Art. 26 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 prawo o ruchu drogowym

²² Poz. 43 w rozporządzeniu z dnia 30 grudnia 2021 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń

²³ Par. 2 Rozporządzenia MSWiA z dnia 17 listopada 2003 w sprawie wykroczeń, za które strażnicy straży gminnych są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego

²⁴ Dowód w postaci nagranej rozmowy z funkcjonariuszkami

<https://www.youtube.com/watch?v=5axVO0sCxdg>

²⁵ <https://dlakierowcow.policja.pl/dk/stop-agresji-drogowej/87103,Stop-agresji-na-drodze.html>

²⁶ Art. 144 Ustawy z dnia 20 maja 1971 kodeks wykroczeń

roślinności²⁷. W praktyce dewastowanie zieleni jest zazwyczaj pracą zbiorową kilkunastu kierowców.

W efekcie braku takich zapisów zieleń urządiona w miastach jest systematycznie i bezkarnie dewastowana przez kierowców.

Taryfikator mandatów

Obecnie obowiązujące grzywny za wykroczenia związane z parkowaniem nie zostały zmienione od niemal 20 lat. Mimo że istotne części tzw. „taryfikatora” zostały w ostatnich latach urealnione. Zmiany te ominęły jednak pozycje związane z zatrzymaniem i postojem pojazdów. Sekcja K (zatrzymanie i postój) w aktualnie obowiązującym taryfikatorze z dnia 30 grudnia 2021 posiada dokładnie te same stawki grzywien, co sekcja L (o tym samym tytule) z 24 listopada 2003 roku. Pensja minimalna w tym okresie wzrosła o 436% z 800 zł do 3 490 zł²⁸.

W ten sposób jazda wzdłuż chodnika wg nowego taryfikatora podlega karze grzywny w wysokości 1 500 złotych. Natomiast parkowanie z dala od krawędzi jezdni (które wymaga jazdy wzdłuż chodnika) nadal karane jest kwotą 100 zł. To oczywista niespójność taryfikatora, wynikająca z tego, że grzywna 1 500 zł została wprowadzona w 2021 roku, natomiast grzywna 100 zł została wprowadzona w 2003 roku i od tego czasu nie została zwaloryzowana.

W załączniku nr 6 znajduje się przykład zgłoszenia, na którym kierowca złamał zakaz postoju za znakiem B-36 „zakaz zatrzymywania się” (PoRD Art. 46. 4.) z tabliczką T-24 „usunięcie pojazdu na koszt właściciela”. Zaparkował także na przystanku (PoRD Art. 49. 1.9.), z dala od krawędzi jezdni (PoRD Art. 47. 2.), oraz zatrzymał pojazd o masie powyżej 2,5 ton na chodniku (PoRD Art. 47. 1.). Wszystkie te wykroczenia są zagrożone mandatem w wysokości 100 zł. Mimo tak niskiej grzywny, policja zdecydowała się jednak poczycić sprawcę (załącznik nr 7).

Brak waloryzacji grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wykroczenia związane z postojem pojazdów spowodowało faktyczną depenalizację tych wykroczeń.

Zaopatrzenie, dostawcy i kurierzy

Przepisy o ruchu drogowym nie definiują w żaden sposób czynności wykonywania zaopatrzenia ani dostaw. Przepisy te powstawały w czasach, kiedy dostawa towaru odbywała się na rampie na tyle sklepu „Społem”. Nie wprowadzono od tego czasu żadnych nowych rozwiązań w tym zakresie.

²⁷ Dane własne autora na bazie informacji użytkowników serwisu Uprzejmie Donoszę

²⁸ <https://www.zus.pl/baza-wiedzy/skladki-wskazniki-odsetki/wskazniki/minimalne-wynagrodzenie-za-prace-od-2003-r>

W konsekwencji, dostawcą jest każdy kierowca samochodu ciężarowego, dowolny pojazd z kartką „dostawa” za szybą, a także każdy, kto oświadczy, że „ma coś do wniesienia”.

Przepisy w Polsce nie definiują też żadnych wymagań związanych z zapewnieniem zaopatrzenia wobec punktów handlowych. W konsekwencji w centrach miast powstają tysiące sklepów, do których zaopatrzenie można wykonać wyłącznie z jezdni (często nielegalnie) lub z chodnika (zawsze nielegalnie).

Próby stworzenia miejsc „tylko dla zaopatrzenia do 15 minut” nie działają ze względów opisanych powyżej – nielegalne parkowanie w takim miejscu zagrożone jest mandatem w wysokości 100 zł a szansa na jego otrzymanie jest znikoma.

Należy przy tym zaznaczyć, że praca dostawcy i kuriera stwarza szczególne zagrożenie dla pieszych²⁹ i generuje wyjątkowo dużo szkód w przeznaczonych dla nich infrastrukturze. Kierowca samochodu osobowego parkuje najczęściej 2-3 razy dziennie, a jego pojazd waży poniżej dwóch ton. Dostawca i kurier manewruje po chodniku kilkadziesiąt razy dziennie pojazdem znacznie przekraczającym limit 2,5 tony³⁰.

To, że problem ten można rozwiązać pokazuje przykład miejsc postoju taksówek. Istniejące oznakowanie (znaki D-19 i D-20) spełnia swoją funkcję, a przypadki blokowania tych miejsc przez osoby niepowołane są sporadyczne. Porównując skalę obu zjawisk (taksówki/zaopatrzenie) staje się jasne, że brak dedykowanych regulacji dla sposobu wykonywania zaopatrzenia jest legislacyjnym zaniedbanieniem. Zaniedbanie to wprowadza realne zagrożenie dla pieszych, skutkuje niszczeniem infrastruktury dla nich przeznaczonej, oraz zmusza całą grupę zawodową dostawców do wykonywania swojej pracy z naruszeniem przepisów.

Donos obywatelski

Na podstawie swoich doświadczeń w prowadzeniu serwisu pośredniczącego w powiadomianiu służb o przypadkach nielegalnego parkowania, opiszę możliwości, jakie stoją przed świadkiem wykroczenia. Jest to reprezentacyjny przykład, od którego oczywiście występują odstępstwa w obu kierunkach.

Pierwsza możliwość stojąca przed obywatelem, to telefon na numer 986 (straż miejska). Ze względu na przeciążenie tej formacji zgłoszeniami dot. parkowania, jest bardzo prawdopodobne, że patrol pojawi się już po odjeździe pojazdu sprawcy³¹. Analogiczny efekt osiągniemy korzystając z miejskich np. warszawskiej „19115”, czy szczecińskiej „Alert Szczecin”. Zgłoszenia z tych aplikacji trafiają do straży miejskiej z takim samym priorytetem jak zgłoszenia telefoniczne.

²⁹ <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/w-polsce-piesi-gina-nawet-na-chodnikach-59769.htm>

³⁰ Art. 47. 1. ustawy z dnia 20 czerwca 1997 prawo o ruchu drogowym

³¹ <https://warszawa.naszmiasto.pl/straz-miejska-w-warszawie-dziala-zbyt-wolno/ar/c4-4624761>

Próba dokonania zgłoszenia na numer alarmowy 112 spotka się ze słuszną odmową podjęcia interwencji. Wyjątkiem są zgłoszenia odholowania pojazdów sprzed przejść dla pieszych oraz dróg pożarowych – te zostaną przyjęte. W pozostałych przypadkach zostaniemy poinformowani o konieczności skontaktowania się ze strażą miejską, co dyskryminuje osoby z obszarów, gdzie nie ma powołanej straży gminnej.

Jeśli pojazd, którego kierowca dopuścił się wykroczenia, nie ma polskich numerów rejestracyjnych, to na tym wyczerpują się możliwości świadka. Ani straż miejska, ani policja nie mają możliwości ustalenia właściciela pojazdu zarejestrowanego za granicą³². Bez względu na to, czy jest to pojazd zarejestrowany w Unii Europejskiej czy poza nią.

W pozostałych przypadkach świadek wykroczenia może dokonać zawiadomienia o popełnieniu wykroczenia do straży miejskiej lub policji. Zawiadomienia takie może dokonać osobiście, za pośrednictwem poczty, poczty elektronicznej oraz platformy ePUAP. Zawiadomienie takie musi zawierać opis wykroczenia, czas i miejsce, numer rejestracyjny oraz dane zgłaszającego (imię, nazwisko oraz adres).

W zdecydowanej większości przypadków³³ straż miejska lub policja wyśle zgłaszającemu wezwanie do stawienia się w charakterze świadka. Wezwanie takie najczęściej ma formę listu poleconego za potwierdzeniem odbioru, zawiera konkretną datę i godzinę stawienia się na przesłuchanie. Zazwyczaj zawiera także pouczenie, że za brak stawiennictwa grozi kara do 1 500 zł³⁴ i niezależnie od tego możliwe jest zatrzymanie i przymusowe doprowadzenie świadka przez Policję³⁵. W praktyce przepisy te nie są stosowane, skutecznie jednak zniechęcają do współpracy z strażą. Brak stawiennictwa w wyznaczonym najczęściej powoduje zamknięcie sprawy. Przykład takiego wezwania znajduje się w załączniku nr 5.

Dla poprawne dokonanego zgłoszenia tj. zawierającego komplet wymaganych przepisami informacji wraz z czytelnymi zdjęciami przesłuchanie nie wnosi nic do sprawy. Byłem świadkiem w kilkuset sprawach. W znikomej części przesłuchań następowało faktyczne doprecyzowanie zgłoszenia (najczęściej lokalizacji wykroczenia). W pozostałych przypadkach jest to żmudne opisywanie formalnym językiem tego, co doskonale widać na zdjęciach. Doświadczenia użytkowników mojego serwisu wskazują także, że w trakcie czynności funkcjonariusze aktywnie zniechęcają do zgłoszania wykroczeń związanych z parkowaniem. W trakcie przesłuchania zgłaszający jest także informowany, że jego dane osobowe zostaną zgodnie z kpw. udostępnione sprawcy.

³² Art. 80k ustęp 6. ustawy z dnia 20 czerwca 1997 prawo o ruchu drogowym

³³ Dane własne autora na bazie informacji użytkowników serwisu Uprzejmie Donoszę

³⁴ Art. 49 § 1 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia

³⁵ Art. 50 § 1 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia

Cały ten proces, od formy wezwania na świadka, przez samą uciążliwość i jałowość przesłuchania, aż po budowanie poczucie zagrożenia, skutecznie zniechęcają obywateli od podejmowania tej czynności. Efekt ten potęguje fakt niskich mandatów oraz liczne przypadki karania sprawców za pomocą upomnienia (30-40%, przykładowe statystyki w rozdziale „Efektywność straży miejskich”).

Połączony efekt nieskiej wysokości mandatów oraz konstrukcji kpw. skutkują większą uciążliwością dla świadka zgłaszającego wykroczenie drogowe, niż dla sprawcy tego wykroczenia.

Efektywność straży miejskich

Wg raportu NIK z 2016 roku³⁶ najefektywniejsza straż miejska w Polsce znajduje się w Szczecinie. Raport kwartalny szczecińskiej straży miejskiej za okres 1.10.2022 – 31.12.2022 ujawnia, że formacja ta siłą 118. funkcjonariuszy, ukarała mandatami 1 762 osoby na sumę 359 540 zł. Pouczono 1 038 sprawców wykroczeń. Straż usunęła („odholowała”) 174 pojazdy z tytułów innych niż „wraki”. Z tych liczb wynika, że najbardziej wydajna straż w Polsce dokonuje 1,8 odholowania pojazdu dziennie, a strażnik miejski w Szczecinie wystawia kierującym pojazdom 0,75 mandatu dziennie na średnią kwotę 205 zł.

W załącznikach 1 do 4 znajduje się korespondencja ze strażą miejską w związku moim telefonicznym zawiadomieniem o 19. wykroczeniach drogowych na krótkim odcinku śródmiejskiej ulicy w Szczecinie. Ten przykładowy materiał udowadnia, że straż miejska koncentruje się na obsługiwaniu maksymalnej liczby zgłoszeń od mieszkańców. W statystykach moje zgłoszenie zostało przyjęte oraz obsłużone. Niestety efekty tej interwencji nie wpłynęły w żaden sposób na porządek ruchu drogowego, co jest ustawowym obowiązkiem straży miejskiej.

Należy zaznaczyć, że działania związane z poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym stanowią dla straży miejskich w Polsce ponad 60% podejmowanych zgłoszeń (63,7% dla szczecińskiego przykładu). Oznacza to, że pozostała obowiązki, do jakich zostały powołane te służby, są zaniedbywane. Wystarczy spojrzeć na pozostałe kategorie raportu. Przestrzeganie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach: ukarano 34 sprawców wykroczeń na sumę 6 020 zł, pouczono 32 osoby. Przestrzeganie ustawy o wychowaniu w trzeźwości: ukarano 69 osób mandatami na sumę 5 730 zł, pouczono 37 sprawców wykroczeń.

Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych nakłada na straże szereg obowiązków. Równocześnie ze względu na opisane w poprzednich przykładach zaniedbania, strażnicy nie posiadają efektywnych narzędzi do realizacji tych obowiązków. Jak udowodniono we wstępie, strażnik miejski ma efektywnie mniejsze uprawnienia niż kontroler biletów i konduktor. Spycha to wszystkie

³⁶ <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/nik-o-finansowaniu-strazy-miejskich.html>

jednostki w kraju do głębskiej defensywy i wymusza tworzenie kreatywnych statystyk.

Podsumowanie

Przepisy nie nadążyły za gwałtownym rozwojem motoryzacji w polskich miastach. Lata zaniedbań doprowadziły do praktycznej depenalizacji wykroczeń związanych z postojem pojazdów. Niespójne przepisy stworzyły zachęty ekonomiczne do łamania prawa, faworyzując zachowania egoistyczne i antyspołeczne. Zanurzony w latach osiemdziesiątych kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia aktywnie zniechęca świadków wykroczeń do podejmowania obowiązków obywatelskich. Centralne rozporządzenia związały ręce samorządom, zmuszając je do kreowania polityki parkingowej za pomocą słupków. Przepisy te nie tylko nie chronią należycie przyrody, ale zupełnie ją ignorują. Formacje powoływane do przeciwdziałania tym problemom mają zapisane ustawowo zakres obowiązków, ale nie otrzymały skutecznych narzędzi do ich egzekwowania.

W efekcie przepisy te generują duże nierówności wobec prawa względem różnych grup społecznych, a w szczególności naruszają konstytucyjne prawa niezmotoryzowanych uczestników ruchu.

*Z wyrazami szacunku,
Szymon Nieradka*

Załączniki

Załącznik 1: wniosek o informację o efektach interwencji

Dokument elektroniczny

Miejsce i data sporządzenia dokumentu

2022-10-24

Dane nadawcy

Szymon Nieradka
Email: szymon@nieradka.net
Szymon Nieradka
71-311 Szczecin (miasto)
ul. Henryka Sienkiewicza 5a / 3
Województwo: ZACHODNIOPOMORSKIE
Powiat: Szczecin
Gmina: Szczecin (gmina miejska)

Dane adresata

STRAŽ MIEJSKA W SZCZECINIE (71-241 SZCZECIN, WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIE)

PODANIE

Pytanie o interwencję SM z dnia 24.10.2022

Zgodnie z ustawą o dostępie do informacji publicznej wnoszę o udostępnienie informacji na temat efektów interwencji patrolu Straży Miejskiej.

24. października 2022 o godzinie 11:44 rano wykonałem połączenie na numer SM Szczecin (nr 693373068) prosząc o interwencję na ulicy Piłsudskiego w okolicy numeru osiemnascie. Wskazałem, że na tym odcinku ul. Piłsudskiego znajduje się dziewiętnaście nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów (parkowanie na chodniku i DDR niezgodnie z tabliczką T30a).

Odwiedziłem to miejsce ponownie o godzinie 15:00 oraz 18:00 i nie znalazłem żadnych śladów interwencji SM (wezwań za wycieraczkami lub blokad). Pomimo, że na miejscu nadal znajdowały się te same pojazdy (11 sztuk o godzinie 15:00 oraz dwa o godzinie 18:00).

W związku z powyższym proszę o informację, o której godzinie godzinie została podjęta interwencja oraz jakie zostały podjęte czynności.

Proszę o przekazanie w/w informacji na adres poczty elektronicznej: szymon@nieradka.net

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu. Data złożenia podpisu: 2022-10-24T19:39:02.585+02:00

Podpis elektroniczny

Załącznik 2: odpowiedź Straży miejskiej w Szczecinie



Straż Miejska Szczecin
Referat Kontroli Analiz
i Gospodarki Mandatowej
ul. Sebastiana Klonowica 1 B
71-241 Szczecin
sm@um.szczecin.pl
www.sm.szczecin.pl

Szczecin, dnia 3 listopada 2022 r.

Pan
Szymon Nieradka
, „szymon@nieradka.net”

RKAGM.0156.192.2022.KW

W odpowiedzi na wniosek o udostępnienie informacji publicznej z dnia 24 października 2022 r., złożony za pośrednictwem poczty elektronicznej, na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 902) udostępniam następujące informacje.

Na podstawie zgłoszenia do Straży Miejskiej Szczecin z dnia 24 października 2022 r., w sprawie nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów przy ul. Piłsudskiego 18, wysłany na miejsce patrol podjął interwencję około godz. 16.35.

Na wskazanym odcinku drogi strażnicy miejscy ujawnili nieprawidłowe, nieczytelne dla kierujących oznakowanie, polegające na odwróceniu o 90° tabliczki T-30 do znaku drogowego, wskazującej sposób ustawienia pojazdu względem krawędzi jezdni. Po wykonaniu dokumentacji fotograficznej funkcjonariusze SM odstąpili od czynności służbowych.

Zastępca Komendanta
Straży Miejskiej Szczecin
Krzysztof Kamiński

Załącznik 3: skarga na interwencję Straży miejskiej w Szczecinie

Dokument elektroniczny

Miejsce i data sporządzenia dokumentu

2022-11-03

Dane nadawcy

Szymon Nieradka
Email: szymon@nieradka.net
Szymon Nieradka
71-311 Szczecin (miasto)
ul. Henryka Sienkiewicza 5a / 3
Województwo: ZACHODNIOPOMORSKIE
Powiat: Szczecin
Gmina: Szczecin (gmina miejska)

Dane adresata

STRAŽ MIEJSKA W SZCZECINIE (71-241 SZCZECIN, WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIE)

SKARGA

Skarga na interwencję SM z 24 października 2022

24. października 2022 o godzinie 11:44 rano wykonałem połoczenie na numer SM Szczecin (nr 693373068) prosząc o interwencję na ulicy Piłsudskiego w okolicy numeru osiemnaście. Wskazałem, że na tym odcinku ul. Piłsudskiego znajduje się dziewiętnaście nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów (parkowanie na chodniku i DDR niezgodnie z tabliczką T30a).

Ze względu na brak widocznej reakcji SM poprosiłem o informacje o wyszczególnienie podjętych czynności. Otrzymałem odpowiedź sygnowaną RKAGM.0156.192.2022.KW, która wskazuje, że "strażnicy ujawnili nieprawidłowe, nieczytelne dla kierujących oznakowanie, polegające na odwróceniu o 90 stopni tabliczki T-30".

Na odcinku ulicy Piłsudskiego, którego dotyczyło moje zgłoszenie jest zarówno oznakowanie pionowe jak i poziome. Kierowcy nie mieszczący się w liniach łamali PoRD Art. 46. 4.

Dodatkowo, w swoim zgłoszeniu wskazałem, że część pojazdów blokuje DDR (PoRD Art. 49. 1.11, np. ZS602CW, ZS8855V, ZS583LP, ZS253PG, ZS232CJ, ZS989NL) oraz ma DMC powyżej 2,5t (PoRD Art. 47. 1, np. ZD2892R, ZD050MT).

Interwencja patrolu SM odbyła się po pięciu godzinach od zgłoszenia. Funkcjonariusze odstąpili od podjęcia czynności po znalezieniu pierwszej poszlaki, pozwalającej im usprawiedliwić sprawców oczywistych wykroczeń. Funkcjonariusze zignorowali szereg innych wykroczeń, które także znajdująły się w moim zgłoszeniu.

Proszę o przekazanie w/w informacji na adres poczty elektronicznej: szymon@nieradka.net

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu. Data złożenia podpisu:
2022-11-03T15:24:51.581+01:00

Podpis elektroniczny

Załącznik 4: odpowiedź na skargę, strona 1



Straż Miejska Szczecin
Referat Kontroli Analiz
I Gospodarki Mandatowej
ul. Sebastiana Klonowica 1B
71-241 Szczecin
tel. +48 91 4427 608

Szczecin, dnia 18 listopada 2022 r.

Szymon Nieradka
ul. Henryka Sienkiewicza 5A/3
71-311 Szczecin
,,szyomon@nieradka.net”

RKAGM.0461.10.2022.KW

Zawiadomienie o sposobie załatwienia skargi

Na podstawie art. 237 § 3, w związku z art. 238 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 2000) – uznaję skargę z dnia 3 listopada 2022 r. na interwencję Straży Miejskiej Szczecin oraz niepodjęcie czynności w związku z nieprawidłowo zaparkowanymi pojazdami w dniu 24 października 2022 r. przy ul. Piłsudskiego 18 – **za częściowo zasadną**.

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 1763), Straż Miejska została utworzona do ochrony porządku publicznego na terenie gminy i wykonuje zadania w tym zakresie wynikające z ustaw i aktów prawa miejscowego.

Do zadań Straży należy w szczególności czuwanie nad porządkiem i kontrola ruchu drogowego – w zakresie określonym w przepisach o ruchu drogowym (art. 11, ust. 1, pkt 2 w/w ustawy).

W sprawie złożonej przez Pana skargi na interwencję Straży Miejskiej Szczecin oraz niepodjęcie działań wobec kierowców nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów na ul. Piłsudskiego 18 w dniu 24 października 2022 r. przeprowadzono postępowanie wyjaśniające, w toku którego ustalono, co następuje.

Załącznik 4: odpowiedź na skargę, strona 2

W dniu 24 października 2022 r. około godz. 12.00 dyżurny operator Straży Miejskiej Szczecin zarejestrował Pana zgłoszenie dotyczące nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów przy ul. Piłsudskiego w okolicy numeru 18. Postój pojazdów odbywał się niezgodnie z oznakowaniem pionowym i poziomym, tj. znak D-18 z tabliczką T-30 wskazującą sposób ustawienia pojazdu względem krawędzi jezdni.

Ponadto pozostałe pojazdy blokowały pas ruchu dla rowerów, gdzie zatrzymanie pojazdu jest zabronione oraz parkowały pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2,5 t.

Funkcjonariusze Straży Miejskiej po otrzymaniu zgłoszenia do realizacji, przybyli na miejsce interwencji przy ul. Piłsudskiego 18 około godz. 16.35.

Ujawnili odwróconą i nieczytelną tabliczkę T-30 pod znakiem D-18 „parking”. Po wykonaniu dokumentacji fotograficznej odstąpili od dalszych czynności.

W wyniku wewnętrznego postępowania wyjaśniającego, na podstawie zarejestrowanych zgłoszeń z analizowanego dnia pracy ustalono, iż było bardzo dużo zawiadomień w tym czasie oraz ograniczona liczba patroli w służbie. Były to główne czynniki mające wpływ na podjęcia takiej decyzji przez operatora dyżurnego SM.

Mając na uwadze dane zarejestrowane w Straży Miejskiej Szczecin pragnę Pana poinformować, iż zgłoszenia dotyczące nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów, wpływające do Straży Miejskiej w trzech kwartałach 2022 r stanowiły od 56% do ponad 60% ogólnej liczby zgłoszeń. Należy do tego dodać reakcję na pozostałe zgłoszenia związane bezpośrednio z utrzymaniem i stanem porządku publicznego oraz z zagrożeniem bezpieczeństwa osób.

Niemniej w dniach następnych, po weryfikacji i usunięciu zaistniałych wątpliwości, patrole podjęły niezwłoczne działania związane z ujawnianiem i zapobieganiem popełnianiu wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji we wskazanej lokalizacji.

W celu przywrócenia stanu zgodnego z prawem, od dnia 25 listopada 2022 r. przy ul. Piłsudskiego 18 wdrożono działania akcyjne.

Strażnicy miejscy realizują interwencje w zakresie przestrzegania przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym poprzez wykonanie dokumentacji fotograficznej z użyciem informacji o wszczęciu czynności wyjaśniających.

Załącznik 4: odpowiedź na skargę, strona 3

Jednocześnie w celu minimalizacji negatywnych skutków nieprawidłowego postoju pojazdów, rejon ulicy Piłsudskiego został ujęty w harmonogramie kontroli w zakresie regularnych działań SM Szczecin ukierunkowanych na ujawnianie wykroczeń.

Reasumując, przeprowadzone postępowanie wyjaśniające potwierdziło w części uchybienia zawarte w Pana skardze w odniesieniu do interwencji z dnia 24 października 2022 r. przy ul. Piłsudskiego 18 w Szczecinie, związanej z nieprawidłowym postojem pojazdów na drodze dla rowerów i innych wykroczeń.

Natomiast nie mogły być wszczęte czynności związane z reakcją strażników miejskich na wykroczenia niestosowania się do znaku D-18 „parking” z tabliczką T-30, gdyż odwrócona tabliczka uniemożliwiała kierującemu odczytanie i prawidłową reakcję.

W tym stanie faktycznym i prawnym należało postanowić jak na wstępie.

Krzesimir Adaminski
Zastępca Komendanta
Straży Miejskiej Szczecin

Załącznik nr 5: przykładowe wezwanie na przesłuchanie w charakterze świadka,
strona 1



Komisariat Policji Szczecin - Śródmieście
KMP w Szczecinie



ul. Kaszubska 35, 70-227 Szczecin

Szczecin, dnia 13 stycznia 2023 roku

L. dz. WP – 420/23
421/23
422/23
423/23
424/23
425/23
426/23
427/23
428/23

Szymon Nieradka

WEZWANIE
stawiennictwo obowiązkowe

Wzywa się Panią/Pana do osobistego stawiennictwa w dniu 23 stycznia 2023 roku o godz. 13:00 w Komisariacie Policji Szczecin – Śródmieście przy ul. Kaszubskiej 35, w Wydziale Prewencji, Referat ds. Wykroczeń, pokój nr 262, w charakterze świadka w sprawie o czyn z art. 97 kodeksu wykroczeń.

Osoba zgłaszająca się na wezwanie powinna posiadać przy sobie dowód osobisty lub inny ważny dokument stwierdzający jej tożsamość.

post. Weronika Obarzanek

(podpis wzywającego)

Załącznik nr 5: przykładowe wezwanie w charakterze świadka, strona 2

tel:477812342
* niepotrzebne skreślić

Pouczenie

1. Każda osoba wezwana w charakterze świadka ma obowiązek stawić się i złożyć zeznania (art. 41 § 1 kpw w zw. z art. 177 § 1 kpk).
2. Świadkowi i pokrzywdzonemu, uczestniczącemu w przesłuchaniu przysługuje prawo złożenia wniosku o niezamieszczanie w protokole danych dotyczących miejsca jego zamieszkania i miejsca pracy (art. 37§ 13 kpw).
3. Na świadka, który bez usprawiedliwienia nie stawił się na wezwanie uprawnionego organu lub bez zezwolenia tego organu samowolnie wydał się z miejsca czynności przed jej zakończeniem, może zostać nałożona kara porządkowa od 50 złotych do 1000 złotych, a w razie ponownego niezastosowania się do wezwania od 100 złotych do 1500 złotych (art. 49 § 1 kpw).
4. W razie niestawienia się świadka na wezwanie bez usprawiedliwienia można, niezależnie od nałożenia kary porządkowej, zarządzić jego zatrzymanie i przymusowe doprowadzenie przez Policję (art. 50 § 1 kpw).
5. Zatrzymanie i przymusowe doprowadzenie przez Policję może być zarządzone wobec osoby przesłuchanej w charakterze osoby, co do której istnieje uzasadniona podstawa do sporządzenia przeciwko niej wniosku o ukaranie, jeżeli nie stawiła się ona na wezwanie organu prowadzącego czynności wyjaśniające bez usprawiedliwienia (art. 50 § 1 kpw).
6. Osobie wezwanej w charakterze osoby, co do której istnieje uzasadniona podstawa do sporządzenia przeciwko niej wniosku o ukaranie, z chwilą przystąpienia do przesłuchania po powiadomieniu jej o treści zarzutów albo z chwilą wezwania jej do złożenia pisemnych wyjaśnień, przysługuje prawo do obrony (art. 4 kpw).
7. Biegłego, tłumacza lub specjalistę, wezwanego w charakterze świadka, dotyczy treść art. 41 § 1 kpw w zw. z art. 177 § 1 kpk (pkt 1), art. 49 § 1 kpw (pkt 3).

Świadkowi przysługuje zwrot kosztów podróży, noclegu, utrzymania oraz zwrot zarobku lub utraconego dochodu z powodu stawienictwa (art. 119 kpw w związku z art. 618a i 618b kpk). Wniosek o przyznanie należności składa się ustnie do protokołu lub na piśmie, w terminie zawiżym 3 dni od dnia zakończenia czynności z udziałem osoby uprawnionej do należności (art. 119 kpw w związku z art. 618k kpk).

Załącznik nr 6: zgłoszenie nieprawidłowego parkowania

Dnia 2021-07-15

Komisariat Policji Szczecin Niebuszewo
al. Jana Pawła II 37
70-413 Szczecin

Zgłoszenie wykroczenia UD/3/448

W dniu 2021-07-15 o godzinie 08:44 byłem świadkiem pozostawienia pojazdu o nr. rejestracyjnym PO3U478 w okolicy adresu aleja Wojska Polskiego 57, Szczecin¹. Pojazd był zaparkowany za znakiem B-36 (zakaz zatrzymywania się, PoRD Art. 46. 4.).

Sytuacja jest widoczna na załączonych zdjęciach. Zdjęcia wykonałem samodzielnie. Pojazd marki Fiat. Parkowanie na chodniku na zakazie, na przystanku, za barierkami, pojazdem o DMC >2.5t. Nie byłem świadkiem samego momentu parkowania.

Równocześnie proszę o **niezamieszczanie** w protokole danych dotyczących mojego miejsca zamieszkania, nr. telefonu i adresu e-mail.

Z poważaniem

Dane zgłaszającego w wiadomości e-mail wysłanej 2021-07-18 20:31 na adres sekretariat.niebuszewo@sc.policja.gov.pl

Proszę o kontakt za pośrednictwem poczty e-mail oraz niewysyłanie korespondencji Pocztą Polską



Załącznik nr 7: odpowiedź Policji w/s zgłoszenia

Szczecin, 19 listopada 2021 roku

**Szymon Nieradka
ul. Sienkiewicza 5a/3
Szczecin**

W odpowiedzi na Pana zapytanie uprzejmie informuję, że w KP Szczecin Niebuszewo prowadzone są nw. postępowania w sprawie o wykroczenia drogowe. Ponadto trwają intensywne czynności zmierzające do wykrycia sprawców wykroczeń spraw które nadal pozostają w toku.

O zakończeniu zostanie Pan powiadomiony odrębnym pismem.

1. Zgłoszenia z dnia 2021-07-29 (godzina 11:55) pojazd o nr rej ZS465EE w okolicy adresu aleja Piastów 1. Pojazd marki Iveco. Parkowanie na chodniku pojazdem > 2.5t DMC w obrębie przejścia dla pieszych. **ERSOW- 1757/3/21 - sprawą w toku**
1. Zgłoszenia z dnia 2021-07-25 (godzina 11:56) pojazd o nr rej ZGY38657 w okolicy adresu aleja Piastów 1. Pojazd był zaparkowany z dala od krawędzi jezdni (PoRD Art. 47. 2.). **ERSOW- 1757/4/21 - sprawą w toku**
2. Zgłoszenia z dnia 2021-07-25 (godzina 11:56) pojazd o nr rej ZOGALEX w okolicy adresu aleja Piastów 1. Pojazd był zaparkowany z dala od krawędzi jezdni (PoRD Art. 47. 2.). **ERSOW- 1757/2/21 - postępowanie mandatowe**
3. Zgłoszenia z dnia 2021-07-25 (godzina 14:50) pojazd o nr rej ZOTHOR w okolicy adresu Generała Ludomiła Rayskiego 16. Pojazd był zaparkowany w sposób niezgodny z tabliczką T-30 pod znakiem D-18 wskazującą sposób parkowania (PoRD Art. 46. 4.). **ERSOW- 1757/1/21 - sprawą w toku**
4. Zgłoszenia z dnia 2021-07-12 (godzina 17:02) pojazd o nr rej ZS990NM w okolicy adresu Jagielońska 16. Pojazd był zaparkowany z dala od krawędzi jezdni (PoRD Art. 47. 2.). **ERSOW- 1550/5/21 - pouczenie**
5. Zgłoszenia z dnia 2021-07-14 (godzina 19:03) pojazd o nr rej ZS8295V w okolicy adresu 5 Lipca 40. Pojazd był zaparkowany niezgodnie ze znakami poziomymi (PoRD Art. 46. 4.). **ERSOW- 1550/6/21 - sprawą w toku**
6. Zgłoszenia z dnia 2021-07-15 (godzina 08:40) pojazd o nr rej LU758LM w okolicy adresu aleja Piastów 1. Pojazd zastawał chodnik (mniej niż 1,5 m, PoRD Art. 47. 1.). **ERSOW- 1550/4/21 - postępowanie mandatowe**
7. Zgłoszenia z dnia 2021-07-15 (godzina 08:44) pojazd o nr rej PO3U478 w okolicy adresu aleja Wojska Polskiego 57. Pojazd był zaparkowany za znakiem B-36 (zakaz zatrzymania lub postoju, PoRD Art. 46. 4.). **1550/2/21 - pouczenie**
8. Zgłoszenia z dnia 2021-07-16 (godzina 12:47) pojazd o nr rej ZS650GJ w okolicy adresu Monte Cassino 6. Pojazd zastawał chodnik (mniej niż 1,5 m, PoRD Art. 47. 1.). **ERSOW-1550/2/21 - sprawą w toku**