

Szymon Nieradka  
(adres ukryty)

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

### **Odpowiedź na pismo V.511.390.2023.TS**

Dziękuję za odpowiedź na mój wniosek w/s dokonania analizy przepisów związanych z postojem pojazdów z dnia 19 czerwca 2023 (odpowiedź nr V.511.390.2023.TS z dnia 21 sierpnia 2023 podpisana przez Zastępcę Dyrektora Zespołu Prawa Administracyjnego i Gospodarczego Łukasza Kosiedowskiego).

Odpowiedź, jaką otrzymałem, odnosi się do arbitralnie wybranych punktów z dwóch pierwszych stron dokumentu, ignorując całkowicie uzasadnienie będące integralną częścią wniosku.

Pragnę zauważyć, że wniosek ten nie jest efektem teoretycznej analizy przepisów. Uzasadnienie jest poparte danymi statystycznymi, przykładami, zdjęciami, wyrokami sądów i materiałami wideo. Przedstawiona argumentacja jest efektem rozmów z przedstawicielami służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wniosek ten został podpisany przez ponad tysiąc dwieście osób. Ich głos w moim odczuciu został zignorowany.

W odpowiedzi autor nie odnosi się też do sedna wniosku: nierównego traktowania obywateli względem prawa spowodowanego praktycznym stosowaniem przepisów związanych z parkowaniem.

Jest to tym bardziej zaskakujące, że Rzecznik Praw Obywatelskich bardzo często podnosi problem nierównego traktowania kierowców wobec prawa. W ostatnich kilkunastu miesiącach w/s strefy płatnego parkowania w Szczecinie, Sopocie, Piasecznie i Bydgoszczy. W najnowszym przypadku z Sopotu<sup>1</sup>, za zasadne uznał zaskarżenie do WSA regulaminu „strefy”, ze względu na brak zniżek dla kierowców, którzy użytkują samochody na podstawie umowy najmu lub użyczenia.

Równocześnie troski Rzecznika nie wzbudza fakt, że kierowca, który spóźnił się z opłatą za strefę otrzymuje karę administracyjną w wysokości 280 zł<sup>2</sup>. Ten sam kierowca, zastawiając chodnik lub przejście dla pieszych, ryzykuje maksymalnie

---

<sup>1</sup> <https://bip.brpo.gov.pl/pl/content/sopot-parkowanie-oplaty-rpo-skarga-wsa-zmiana>

<sup>2</sup> <https://sopot.guide/transport/parkowanie>

100 zł mandatu. Zdziwienia Rzecznika nie wzbudza także to, że mieszkańiec Sopotu, zapominając skasować bilet w komunikacji miejskiej naraża się na opłatę dodatkową w wysokości 300 zł<sup>3</sup>.

\*\*\*

Odnoszę się do ww. odpowiedzi, zachowując kolejność punktów z mojego wniosku.

**Punkt 1:** Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. (poz. 2023) w sprawie wysokości grzywnien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (tzw. taryfikator mandatów).

Punkt ten został całkowicie pominięty w odpowiedzi.

**Punkt 2:** Art. 13b ust. 1 ustawy o drogach publicznych, 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.

Muszę w pełni zgodzić się z argumentacją, że „pobieranie opłat za postój w każdym miejscu, w granicach wyznaczonej strefy parkowania, [...] oznaczałoby faktyczną aprobatę dla zachowań korzystających z dróg publicznych, które są niezgodne z przepisami prawa”. Zgadzam się także w pełni, że „ustanowienie obowiązku wnoszenia opłat za postój pojazdu samochodowego w strefie płatnego parkowania, wyłącznie na miejscach wyznaczonych do postoju pojazdów, jest rozwiązaniem racjonalnym”.

Niestety, zgodnie z tym, co napisałem we wstępie, argumentacja ta odnosi się wyłącznie do pierwszej strony dokumentu, ignoruje argumentację, a w konsekwencji omija sedno problemu.

W swoim wniosku posługuję się przykładem SM Szczecin, która wg kontroli NIK z 2016 roku<sup>4</sup> jest najefektywniejszą strażą miejską w Polsce. Najnowszy raport kwartalny SM Szczecin<sup>5</sup> (strona nr 5) ujawnia, że „dziennie formacja ta wystawia średnio 26 mandatów, wydaje 8 pouczeń, 2 wnioski o ukaranie do sądu”. Wszczyna także 19 postępowań na podstawie KPW<sup>6</sup> oraz nie wydaje ani jednej dyspozycji holowania ze względu na „stworzenie zagrożenia”.

---

<sup>3</sup> <https://ztm.gda.pl/bilety/oplaty-dodatkowe,a,3151>

<sup>4</sup> <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/nik-o-finansowaniu-strazy-miejskich.html>

<sup>5</sup> [https://sm.szczecin.pl/application/files/8616/8975/7654/Sprawozdanie\\_SM\\_Szczecin\\_za\\_II\\_kwartal\\_2023.pdf](https://sm.szczecin.pl/application/files/8616/8975/7654/Sprawozdanie_SM_Szczecin_za_II_kwartal_2023.pdf)

<sup>6</sup> Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia

Równocześnie, zgodnie z raportem „Polityka Parkingowa Szczecina” wykonanym przez firmę TransEko na zlecenie Urzędu Miasta Szczecin<sup>7</sup>, w samym śródmieściu codziennie zaparkowane jest „ponad 1000 pojazdów [...] zaparkowanych w sposób zagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego lub w sposób utrudniający ruch pieszym” (rozdział 13, punkt 16, strona 240).

Zderzając te liczby ze sobą, otrzymujemy realne opcje, przed którymi stoi kierowca w centrum polskiego miasta:

1. Kierowca parkujący na wyznaczonym miejscu musi wnieść opłatę w wysokości 50 zł za dzień postoj;
2. Kierowca parkujący na wyznaczonym miejscu bez biletu ma praktyczną pewność otrzymania kary administracyjnej nakładanej na właściciela pojazdu, w wysokości średnio 300 zł dziennie;
3. Kierowca parkujący nielegalnie ma ~5% szans na mandat w wysokości 100 zł, ~1% szans na pouczenie. W ~1,5% przypadków interwencja może dodatkowo zakończyć się założeniem blokady na koło. Należy dodać, że egzekucja mandatu wystawionego zgodnie z KPW daje zdecydowanie większe możliwości uchylenia się od płatności niż kara administracyjna za postój w SPP bez biletu (z czego kierowcy często korzystają, i na co wskazuję w punktach 3, 7 i 10 swojego wniosku).

Powyższe potwierdza tezę przedstawioną we wniosku – aktualnie obowiązujące przepisy związane z parkowaniem pojazdów tworzą zachęty ekonomiczne do łamania prawa.

**Punkt 3:** KPW, która wymaga ustalenia sprawcy naruszenia przepisów o bezpieczeństwie lub porządku w ruchu drogowym.

Punkt ten został całkowicie pominięty w odpowiedzi.

**Punkt 4:** Ustawy PoRD<sup>8</sup> w sprawie braku przepisów związanych z niszczeniem zieleni.

W swojej odpowiedzi informuje Pan o istnieniu art. 144 Kodeksu wykroczeń<sup>9</sup> wraz ze wskazaniem, że w konsekwencji niekonieczne unormowanie go w ustawie prawo o ruchu drogowym. Jestem w pełni świadomy istnienia tego artykułu. Piszę

---

<sup>7</sup> [https://drive.google.com/file/d/1cL2FNCiFhvKTg\\_7N7D8-11Xn9tYymxdd/view](https://drive.google.com/file/d/1cL2FNCiFhvKTg_7N7D8-11Xn9tYymxdd/view)

<sup>8</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 prawo o ruchu drogowym

<sup>9</sup> Ustawa z dnia 20 maja 1971 kodeks wykroczeń

o nim na stronach 8 i 9 mojego wniosku. Wskazuję także na inne intencje ustawodawcy w stosunku do tego artykułu jego ułomność w karaniu nielegalnego parkowania oraz brak jego stosowania w praktyce.

Argumentację swoją podpieram dziesiątkami rozmów z funkcjonariuszami straży miejskich i policji. Z przyjemnością wskażę osobę kontaktową w kierownictwie SM Warszawa, która będzie mogła obiektywnie wypowiedzieć się w tej sprawie.

Dodam, że istnieją przepisy KW, które są uszczegółowione w PoRD. Np. art. 86b. KW (Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu i inne wykroczenia naruszające pierwszeństwo pieszego) jest uszczegółowiony w art. 13 PoRD (Przechodzenie pieszego przez jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko; pierwszeństwo pieszych na pasach).

**Punkt 5:** Art. 130a PoRD, który warunkuje usunięcie pojazdu, jeśli „w inny sposób zagraża bezpieczeństwu”, nie definiując równocześnie „zagrożenia bezpieczeństwa”.

W swojej odpowiedzi szczegółowo opisuje Pan warunki usunięcia pojazdu. Wskazuje Pan także przykład, że zaparkowanie pojazdu w odległości mniejszej niż 10 m przed PDP spełnia warunki „stworzenia zagrożenia”, co powinno skutkować dyspozycją usunięcia pojazdu. Argument ten brzmi przekonująco, ale niestety praktyka stosowania tego przepisu jest inna. Wskazuję na to w swoim uzasadnieniu.

Posłużę się dwoma danymi statystycznymi. Najnowszy raport kwartalny SM Szczecin<sup>10</sup> (na stronie nr 5) wymienia trzy przyczyny usuwania pojazdów, nie wskazując ani jednego usuwania pojazdu ze względu na stworzenie zagrożenia bezpieczeństwa. Proszę zwrócić uwagę na uszczegółowienie powodu usunięcia pojazdu („blokowanie”):

**1) Pojazdy usunięte na podstawie art. 130a ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym:**

- **pkt 1** (blokowanie) – **141** dyspozycji, **75** odholowano, **66** odstąpiono,
- **pkt 4** (miejsce osoby niepełnosprawnej) – **61** dyspozycji, **24** odholowano, **37** odstąpiono,
- **pkt 5** (tabliczka T-24) – **116** dyspozycji, **64** odholowano, **52** odstąpiono.

Analogiczny raport SM Warszawa za rok 2022<sup>11</sup> (na stronie 52) także podaje trzy powody usunięcia pojazdów. Również nie wymienia usunięć pojazdów „ze

---

<sup>10</sup> [https://sm.szczecin.pl/application/files/8616/8975/7654/Sprawozdanie\\_SM\\_Szczecin\\_za\\_II\\_kwartal\\_2023.pdf](https://sm.szczecin.pl/application/files/8616/8975/7654/Sprawozdanie_SM_Szczecin_za_II_kwartal_2023.pdf)

<sup>11</sup> [https://www.strazmiejska.waw.pl/images/artykuly/Raporty/2023\\_raport\\_2022.pdf](https://www.strazmiejska.waw.pl/images/artykuly/Raporty/2023_raport_2022.pdf)

względu na stworzenie zagrożenia bezpieczeństwa”. Co więcej, raport SM Warszawa mówi wprost o ograniczaniu ustawowym wiążącym ręce strażnikom:

Często osoby zgłaszające nieprawidłowości dotyczące ruchu drogowego oczekują natychmiastowego usunięcia nieprawidłowo zaparkowanego pojazdu z drogi. Tymczasem w ustawie Prawo o ruchu drogowym enumeratywnie wymieniono przypadki, w których usunięcie pojazdu z drogi na koszt właściciela jest dopuszczalne oraz przypadki, kiedy jest ono obligatoryjne.

**Trzy z tych przypadków dotyczą działalności i uprawnień strażników:**

- parkowania na „kopertach” dla osób niepełnosprawnych,
- pozostawiania pojazdu w strefie obowiązywania znaków informujących o możliwości odholowania pojazdu;
- pozostawiania pojazdu w miejscach, gdzie powoduje to niebezpieczeństwo dla innych uczestników ruchu.

W 2022 r. wydano dyspozycje usunięcia z drogi **17 304** pojazdów. Liczba ta z roku na rok zwiększa się. W 2021 r. dyspozycji było 15 449, natomiast w roku 2020 wydano ich 12 355.

Najczęstszą przyczyną wydania dyspozycji usunięcia (**9 963** przypadki) był postój pojazdu w miejscu zabronionym, w którym obowiązywał znak zakazu zatrzymania lub postoju z tabliczką T-24 informującą o usunięciu pojazdu na koszt właściciela.

**5 794** dyspozycje zostały wydane w związku z pozostawieniem pojazdu w miejscu, w którym powodował on istotne utrudnienia w ruchu, na wyjazdach z bramy, garażu czy nawet na torowisku.

Wydano również **1 547** dyspozycji usunięcia pojazdów zaparkowanych na tzw. „kopertach” przeznaczonych dla osób z niepełnosprawnościami.

**Punkt 6:** Art. 2 PoRD, który definiuje określenie „przejście sugerowane”, ale nie wprowadza na nim zakazu postoju pojazdów.

Muszę z przykrością zgodzić się z pańską argumentacją, że wprowadzenie zakazu parkowania w miejscu „nieoznaczonym” jest niemożliwe z praktycznego punktu widzenia. Niestety argumentacja ta nie odnosi się do sedna problemu. Ustawodawca, wbrew swojej intencji, stworzył darmowe miejsca postojowe w centrach polskich miast. W swoim uzasadnieniu wskazałem na film

dokumentujący próbę zgłoszenia parkowania na sugerowanym miejscu dla pieszych, w której operator odmawia wysłania patrolu.

**Punkt 7:** Art. 80k ustęp 6. PoRD, który definiuje zakres naruszeń przepisów ruchu drogowego, których popełnienie umożliwia służbom wymianę informacji w Krajowym Punkcie Kontaktowym.

Punkt ten został całkowicie pominięty w odpowiedzi.

**Punkt 8:** Ustawy PoRD, w sprawie braku przepisów związanych z dostawą towarów.

W swojej odpowiedzi koncentruje się Pan na braku konieczności tworzenia legalnej definicji pojęć, które są powszechnie zrozumiałe, ignorując sedno problemu oraz przytoczoną argumentację.

Pragnę zauważyć, że PoRD definiuje szereg pojęć, które są powszechnie zrozumiałe, unikając w ten sposób dwuznaczności oraz prób obchodzenia przepisów. Dla przykładu PoRD definiuje pojęcie skrzyżowania, tunelu, hulajnogi, pieszego oraz autobusu szkolnego. Nie definiuje jednak procesu zaopatrzenia ani dostaw, w efekcie uniemożliwiając samorządom wyznaczanie funkcjonujących miejsc postojowych dedykowanych zaopatrzeniu.

Argumentację swoją podpieram dziesiątkami rozmów z funkcjonariuszami straży miejskich i policji. Z przyjemnością wskażę osobę kontaktową w kierownictwie SM Warszawa, która będzie mogła obiektywnie wypowiedzieć się w tej sprawie.

Zwracam także uwagę na błąd w odpowiedzi, polegający na wskazaniu kwoty 3000 zł jako stawki mandatu za postój na chodnikach pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 t. Taryfikator mandatów<sup>12</sup> (opisany w punkcie nr 1 mojego wniosku) w pozycji 163 ustala wysokość takiego mandatu na zaledwie 100 zł.

**Punkt 9:** KPW sprawie wykroczeń o charakterze chuligańskim.

Punkt ten został całkowicie pominięty w odpowiedzi.

**Punkt 10:** Rozporządzenia MSWiA w sprawie wykroczeń, za które strażnicy straży gminnych są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego.

Punkt ten został całkowicie pominięty w odpowiedzi.

---

<sup>12</sup> Rozporządzenie z dnia 30 grudnia 2021 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń

*Z wyrazami szacunku,  
Szymon Nieradka*